

ISSN 1732-0437

Biuletyn Informacyjny ITS

4-2007
Zeszyt 4 (22)



DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY
INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

Redaguje: Kolegium Redakcyjne
w składzie: Andrzej Damm, Anna Dzieñiowska (sekretarz redakcji),
Wojciech Gis, Edward Menes (redaktor naczelny), Dariusz Rudnik, Anna Zielińska

Adres redakcji „Biuletyn Informacyjny ITS”
Instytut Transportu Samochodowego
ul. Jagiellońska 80,
03-301 Warszawa
tel. (+22) 675-47-35, 811-32-31 do 39 wew. 172, pokój nr 214
fax (+22) 811-09-06
transport.samochodowy@its.waw.pl
www.its.home.pl

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2007

ISSN 1732 - 0437

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw
Instytutu Transportu Samochodowego
Druk ukończono w sierpniu 2007 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 13/2007

Spis treści

	str.
7 Program ramowy w zakresie badań i rozwoju technologicznego (7PR) – źródło finansowania europejskich badań i bazy technologicznej. M. Łepkowski, M. Zysińska.....	5
Kierunki rozwoju przedsiębiorstw branży TSL w Polsce. M. Zysińska.....	13
Charakterystyka prac naukowo-badawczych i rozwojowych Zakładu Organizacji i Informatyki. J. Mańkowski, M. Walendzik.....	25
Pasy, jako jeden z gwarantów bezpieczeństwa biernego w pojazdach M. Krupiński.....	36
Bezpieczeństwo pieszych w USA. S. Gołębiowski.....	44
Fakty i opinie.....	47
Nowe przepisy.....	55
Z życia ITS.....	56
Przegląd dokumentacyjny.....	65

7 PROGRAM RAMOWY W ZAKRESIE BADAŃ I ROZWOJU TECHNOLOGICZNEGO (7PR) – ŹRÓDŁO FINANSOWANIA EUROPEJSKICH BADAŃ I BAZY TECHNOLOGICZNEJ

1. Wstęp

W celu wykorzystania możliwości wsparcia, jakie daje wspólnotowa polityka badawcza, Instytut Transportu Samochodowego powinien aktywnie włączyć się w prace międzynarodowych konsorcjów badawczych nad projektami współfinansowanymi z 7. Programu Ramowego Unii Europejskiej.

Pozyskanie partnerów do współpracy stanowi jeden z podstawowych wymogów uczestnictwa w programach badawczych Unii Europejskiej, obok kryteriów związanych z innowacyjnością i możliwością wykorzystania rezultatów projektu na skalę międzynarodową. Wymogi te, podobnie jak konieczność przygotowania dokumentacji projektowej w języku obcym (przeważnie angielskim), mogą początkowo zniechęcać potencjalnych wnioskodawców. Nie należy jednak zapominać o tym, że Instytut ma już spore doświadczenia w realizacji międzynarodowych projektów badawczych, takich jak: *Sartre*, *Euchires*, czy *Druid*, które z powodzeniem powinny być wykorzystywane przy planowaniu i realizacji kolejnych przedsięwzięć.

Wszystkie projekty finansowane z programów badawczych Unii Europejskiej mają z założenia służyć prowadzeniu takich prac, których wyniki znajdą szerokie zastosowanie w gospodarce. Nie chodzi zatem o badania, polegające na tworzeniu opracowań naukowych niewykorzystywanych dalej w praktyce, co jest nadal częstym grzechem wielu instytutów i uczelni, ale o dostarczanie rozwiązań unikatowych, nośnych z punktu widzenia potrzeb gospodarczych i społecznych w całej Europie. Możliwości wykorzystania przez Instytut wsparcia finansowego w ramach 7. Programu Ramowego są szerokie, począwszy od badań podstawowych i stosowanych związanych z aspektami technologicznymi, środowiskowymi, czy społeczno-ekonomicznymi transportu drogowego, a na działalności szkoleniowej oraz popularyzatorskiej związanej z upowszechnianiem wyników tych prac kończąc. Dotychczasowe doświadczenia Instytutu polegały na pełnieniu funkcji kooperanta, tj. partnera międzynarodowych zespołów badawczych. Wydaje się, że również na obecnym etapie Instytut powinien kontynuować właśnie tę formę współpracy, nie pomijając także możliwości występowania w roli podwykonawcy projektów (ang. *subcontractor*), co niesie ze sobą również wiele korzyści.

2. Specyfika i założenia 7. programu ramowego

Komisja Europejska za pośrednictwem swoich dyrektoriatów, w szczególności Dyrektoriatu ds. Badań (ang. *DG Research*) zrealizowała dotychczas sześć edycji tzw. ramowych programów badawczych (ang. *framework research programmes*). Umożliwiają one ośrodkom naukowym, z różnych dziedzin działalności, uczestnictwo w projektach współfinansowanych z budżetu Unii Europejskiej (UE)¹. Polska uzyskała pełnię praw związanych z uczestnictwem w tym Programie dopiero w ramach szóstej edycji, czyli w 2002 roku, ale pojedyncze zespoły z naszego kraju brały w nich udział już w ramach czwartej edycji Programu.

¹ (...) - począwszy od lat 80-tych.

Szansa na zdobycie doświadczeń, pozyskanie środków finansowych i podniesienie prestiżu, jaką stwarzają ramowe programy badawcze jest nie do przecenienia, szczególnie w przypadku ośrodków o mniejszym potencjale naukowym i skromniejszej skali działania. Ramowe programy badawcze są zasilane ze składek krajów członkowskich UE oraz krajów, które przygotowują się do akcesji. Podobnie jest w przypadku funduszy strukturalnych UE, z tą jednak różnicą, że w przypadku programów ramowych nie występuje odgórny podział środków finansowych pomiędzy poszczególne kraje (tzw. alokacje), jak to ma miejsce w odniesieniu do funduszy strukturalnych. W przypadku funduszy strukturalnych mamy do czynienia z indykatywnym podziałem dofinansowania dla poszczególnych państw, w ramach zasilanych z tych funduszy programów krajowych (regionalnych, bądź sektorowych). Podział środków związanych z polityką strukturalną² między kraje członkowskie jest zawsze efektem dwustronnych negocjacji i pogłębionych analiz, które przeprowadza się na podstawie danych związanych z demografią, poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego, gęstością zaludnienia, powierzchnią kraju lub regionu, itp.³

W przypadku ramowych programów badawczych jest inaczej. To, ile dany kraj pozyska środków na badania europejskie zależy wyłącznie od liczby i jakości zgłoszonych przez niego wniosków. W rezultacie najbardziej efektywnymi beneficjentami 7. Programu Ramowego są niewielkie państwa o silnym potencjale naukowo-badawczym, posiadające rozległe doświadczenia we współpracy zagranicznej z innymi ośrodkami⁴. Przykładem mogą być: Finlandia, Słowenia, Irlandia, Belgia, Holandia, czy Estonia, które dla odmiany - z powodu mniejszego potencjału społeczno-ekonomicznego i stosunkowo niedużej powierzchni terytorialnej - nie stanowią czołówki beneficjentów pomocy strukturalnej.

W grudniu 2007 roku Komisja Europejska uruchomiła kolejną, siódmą edycję ramowego programu badawczego, którego pełna nazwa brzmi - 7. Program Ramowy w Zakresie Badań i Rozwoju Technologicznego (skrótowa nazwa - 7. PR). Jest on największym mechanizmem finansowania badań naukowych na poziomie europejskim. Jego budżet wynosi blisko 54 mld euro i jest o 63% większy w porównaniu z budżetem poprzedniej, szóstej edycji Programu⁵. Budżet 7. PR, z uwzględnieniem podziału na poszczególne komponenty i obszary tematyczne przedstawiono w tabeli nr 1. Podobnie, jak jego poprzednia edycja, został zaplanowany na okres siedmiu lat (2007-2013).

7. PR jest podstawowym instrumentem realizacji celów, jakie Rada Europejska zawarła w Strategii Lizbońskiej i Goeteborskiej, w szczególności postulatu o „przekształceniu Europy w najbardziej konkurencyjną i dynamiczną, opartą na wiedzy gospodarkę na świecie, zdolną do zapewnienia trwałego wzrostu gospodarczego, stworzenia większej liczby lepszych miejsc pracy oraz zagwarantowania większej spójności społeczno-ekonomicznej”. Rada Europy wskazała, że dla osiągnięcia tego celu konieczne jest wypracowanie trwałych więzi współpracy pomiędzy instytucjami reprezentującymi różne sektory gospodarki, a w szczególności podmiotami działającymi w obszarze: edukacji, badań, innowacji, czy transferu technologii i wdrożeń⁶. W osiągnięciu tego celu pomóc ma propagowanie badań w pionierskich dziedzinach wiedzy oraz promowanie takich działań, które będą aktywnie wpływać na podnoszenie poziomu technologicznego podmiotów sektora publicznego i prywatnego.

² (...) - zasilanych głównie z podatków i innych tzw. opłat pośrednich pochodzących z budżetów wszystkich krajów członkowskich.

³ Patrz: m.in. stosowany od lat w Komisji Europejskiej (*DG Regio*) model HERMIN.

⁴ (...) poza wyjątkiem Francji, Wielkiej Brytanii i Niemiec, które w 6. Programie Ramowym osiągnęły wysoki wskaźnik sukcesu, wynoszący odpowiednio – 24,4%, 21,9% i 21,6%.

⁵ Informacje pochodzą z oficjalnej strony Krajowego Punktu Kontaktowego:
http://www.kpk.gov.pl/7pr/podstawy/cele_i_budzet.html.

⁶ *Wiadomości KPK* – Miesięcznik Krajowego Punktu Kontaktowego, nr 3, Warszawa, marzec 2007, s. 3-4.

Badania te realizowane mają być przez ośrodki badawcze i akademickie, jak również - w szerszym niż dotychczas zakresie - przez małe i średnie przedsiębiorstwa. W ramach obecnej edycji Programu duży nacisk położono na wspieranie współpracy naukowej pomiędzy instytucjami reprezentującymi przemysł i publicznymi ośrodkami badawczymi. Narzędziem, które ma służyć realizacji tego celu są tzw. wspólne instrumenty technologiczne (ang. *joint technology instruments*). Wykorzystanie tej formy wsparcia ma się przyczynić w perspektywie trzech najbliższych lat - według zamierzeń Komisji Europejskiej - do trwałego wzrostu wydatków na badania i rozwój technologiczny, do poziomu 3% PKB Unii Europejskiej. Ma ponadto doprowadzić do zmian w strukturze tych wydatków. Komisja Europejska chce bowiem, aby już w 2010 roku 75% dofinansowania działalności sfery B+R pochodziło z sektora prywatnego, a nie jak do tej pory – z sektora publicznego.

Tabela 1

Budżet 7. Programu Ramowego na lata 2007-2013

Program szczegółowy	Budżet w mln euro
Współpraca (ang. <i>Cooperation</i>)	32 413
1. Zdrowie	6 100
2. Żywność	1 935
3. Technologie informacyjne	9 050
4. Nanonauki	3 475
5. Energia	2 350
6. Środowisko	1 890
7. Transport	4 160
8. Nauki społeczno-ekonomiczne	623
9. Przestrzeń Kosmiczna	1 430
10. Bezpieczeństwo	1 400
Pomysły (ang. <i>Ideas</i>)	7 510
Ludzie (ang. <i>People</i>)	4 750
Możliwości (ang. <i>Capacities</i>)	4 097
Wspólnotowe Centrum Badawcze	1 751
Euratom	2751

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji ze strony <http://www.kpk.gov.pl>

Poza powyższymi celami, Rada UE oczekuje, że 7. Program Ramowy przyczyni się znacząco do osiągnięcia następujących celów:

- wsparcia współpracy ponadnarodowej we wszystkich obszarach badań i rozwoju technologicznego,
- popularyzacji wśród ludzi młodych działalności naukowo-badawczej, w szczególności nastawionej na innowacje w skali międzynarodowej,
- wzrostu uznania dla zawodu naukowca oraz zachęcenia badaczy do mobilności i rozwijania międzynarodowej kariery naukowej,
- podniesienia jakości europejskich badań naukowych w pionierskich dziedzinach nauki,
- wzmocnienia potencjału adaptacyjnego kadr w zakresie badań i technologii poprzez zapewnienie lepszej edukacji i szkoleń oraz infrastruktury badawczej,

- zintensyfikowania współpracy między światem nauki a sferą społeczno - gospodarczą, celem lepszego rozpoznania potrzeb w zakresie prowadzenia badań,
- upowszechnienia rezultatów i wiedzy uzyskanej w wyniku działalności badawczej na skalę międzynarodową.⁷

Podsumowując należy podkreślić, że wszystkie działania podejmowane w ramach 7. PR powinny wywierać znaczący wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy państw Unii Europejskiej, a także wzmocnić znaczenie tzw. Europejskiej Przestrzeni Badawczej (ang. *European Research Area*), zainicjowanej jeszcze w ramach szóstej edycji Programu. Ponadto, powinny przyczynić się do wzrostu poziomu badań europejskich, zaktywizowania i rozwoju współpracy w ramach wspólnych projektów, w tym wzrostu wymiany międzynarodowej naukowców, konsolidacji instytucji badawczych oraz zapewnienia wysokiego poziomu konkurencyjności badań europejskich na arenie międzynarodowej.

3. Źródła informacji na temat 7 programu ramowego

Podstawowym dokumentem określającym cele, strukturę, jak również ogólne zasady funkcjonowania 7. PR jest decyzja nr 1982/2006/WE Rady Parlamentu Europejskiego i Rady UE z dnia 18 grudnia 2006 roku o powołaniu Programu.⁸ Natomiast szczegółowe zasady realizacji poszczególnych podprogramów 7. PR, ich ram czasowych oraz wysokości środków niezbędnych dla ich realizacji zawarte są w siedmiu odrębnych decyzjach Rady UE z dnia 19 grudnia 2006 rok⁹ Zawierają one między innymi informacje na temat: dostępności oraz minimalnych wymogów uczestnictwa w poszczególnych podprogramach, kryteriów oceny, zasad finansowania i powoływania ekspertów, ochrony własności intelektualnej, procedur oceny, składania i wyboru wniosków, itp. W innych dokumentach, takich jak rozporządzenie (WE) nr 1906/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 roku¹⁰ oraz rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1908/2006 z dnia 19 grudnia 2006 roku¹¹ określone zostały zasady uczestnictwa przedsiębiorstw, ośrodków badawczych i wyższych uczelni w działaniach prowadzonych w ramach 7. PR oraz obowiązki w zakresie upowszechniania wyników odnośnych prac.

W szczegółowych dokumentach - programach pracy (ang. *work programmes*), jak również w tzw. ogłoszeniach konkursowych (ang. *call fiches*), będących formą zaproszenia do przedkładania propozycji projektów, określone są wymogi w zakresie liczby uczestników, czy kategorii podmiotów, które mogą się ubiegać o pomoc finansową. Ponadto, w ogłoszeniu konkursowym znajdują się zawsze szczegółowe informacje na temat: numeru konkursu (ang. *call identifier*), terminu składania wniosków (ang. *call deadline*), budżetu danego konkursu (ang. *call budget*), procedur i terminów ewaluacji (ang. *evaluation procedure*), systemu finansowania (ang. *funding scheme*) dla poszczególnych zagadnień badawczych oraz inne specyficzne dla danego konkursu wymagania dodatkowe. Wiele, innych szczegółowych informacji przydatnych przy formułowaniu propozycji projektowej znajduje się ponadto w przewodniku dla wnioskodawców (ang. *guide for applicants*).

⁷ *Wiadomości KPK* – Miesięcznik Krajowego Punktu Kontaktowego, nr 1, Warszawa, styczeń 2007, s. 2-3.

⁸ Na podstawie informacji ze strony <http://www.consilium.europa.eu/ueDocs>.

⁹ Decyzje szczegółowe Rady UE z dnia 19 grudnia 2006 r. to :

decyzja nr 2006/971/WE - program szczegółowy Współpraca,

decyzja nr 2006/972/WE - program szczegółowy Pomysły,

decyzja nr 2006/973/WE – program szczegółowy Ludzie,

decyzja nr 2006/975/WE - program szczegółowy Wspólnotowe Centrum Badawcze,

decyzja nr 2006/976/Euratom - program szczegółowy Euratom,

program szczegółowy Wspólnotowe Centrum Badawcze - decyzja nr 2006/977/Euratom.

¹⁰ Informacje pochodzą z oficjalnej strony internetowej Komisji Europejskiej: http://ec.europa.eu/research/fp7/documents_en.html.

¹¹ Tamże.

4. Struktura 7. programu ramowego oraz instrumenty wsparcia

Cele i założenia 7. PR realizowane są poprzez cztery główne podprogramy o nazwach: Współpraca (ang. *Co-operation*), Pomysły (ang. *Ideas*), Ludzie (ang. *People*), Możliwości (ang. *Capacities*).

Podprogram Współpraca (ang. *Co-operation*) służy wsparciu międzynarodowej współpracy naukowo-badawczej w dziesięciu obszarach tematycznych, uznanych przez Komisję Europejską za główne dziedziny wiedzy i technologii. Są to kolejno:

- Zdrowie,
- Żywność, rolnictwo, rybołówstwo i biotechnologia,
- Technologie informacyjne i komunikacyjne,
- Nanonauki, nanotechnologie, materiały i nowe technologie produkcyjne,
- Energia,
- Środowisko,
- Transport,
- Nauki społeczno-ekonomiczne i humanistyczne,
- Przestrzeń kosmiczna,
- Bezpieczeństwo.

Wśród nich za istotne z punktu widzenia Instytutu należy uznać obszary takie, jak: transport (w tym transport drogowy), energię, nanotechnologie, materiały i nowe technologie produkcyjne, środowisko (łącznie z przeciwdziałaniem niekorzystnym oddziaływaniom na środowisko naturalne) oraz – w pewnym zakresie – także technologie informacyjne i komunikacyjne. W obszarze związanym z transportem wspierane będą między innymi przedsięwzięcia polegające na budowie europejskiej sieci inteligentnych systemów transportowych, zawierającej elementy integracji, bezpieczeństwa i ekologii. Ponadto, wspierane będą badania nad: ograniczeniem emisji zanieczyszczeń i poziomu hałasu, poprawą zarządzania ruchem w aglomeracjach, poprawą bezpieczeństwa i redukcją kosztów transportu. Szczególny nacisk w obszarze tematycznym związanym z transportem położono na wspieranie interdyscyplinarnych rozwiązań, łączących zagadnienia związane z usprawnianiem komunikacji i transportu, proekologiczne (wśród nich: ograniczenie emisji zanieczyszczeń i poziomu hałasu, rozwój nowoczesnych technologii, w tym proekologicznych silników i układów paliwowych), a także związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Podsumowując, istotą podprogramu Współpraca jest wspieranie tworzenia lub rozwijania międzynarodowych konsorcjów w oparciu o realizację dużych projektów badawczych w ramach dziesięciu wymienionych dziedzin nauki. W tym podprogramie w sposób szczególnie promowana będzie współpraca badawcza z partnerami z sektora małych i średnich przedsiębiorstw (MSP) oraz tworzenie partnerstw publiczno – prywatnych. Ma temu służyć instrument o nazwie Wspólna Inicjatywa Technologiczna (ang. *Joint Technology Initiative*). Warto podkreślić, że w pracach międzynarodowych konsorcjów badawczych mogą również uczestniczyć organizacje państw spoza Unii Europejskiej. Służy temu kolejny, dedykowany takiej współpracy instrument o nazwie *Era-Net*.

W ramach podprogramu 7. PR o nazwie Pomysły (ang. *Ideas*) wspierane mają być najbardziej pionierskie w skali Europy przedsięwzięcia badawcze, obarczone ponadprzeciętnym ryzykiem (ang. *frontier research*). Ich inicjatorami mogą być pojedynczy naukowcy lub niewielkie zespoły badawcze (w tym również krajowe). Podprogram ma finansować głównie przedsięwzięcia z zakresu badań podstawowych. W celu realizacji tego podprogramu powołano Europejską Radę ds. Badań Naukowych (ang. *European Research Council*), w której ważną rolę odgrywa były polski Minister Nauki i Informatyzacji, Profesor

Michał Kleiber. Rada ta jest pierwszą paneuropejską agencją kierującą i wspierającą finansowo najbardziej twórcze i ryzykowne przedsięwzięcia badawcze. Dążąc do pobudzenia tego typu aktywności utworzono dwa dedykowane Europejskiej Radzie ds. Badań Naukowych instrumenty wsparcia: *ERC Starting Independent Researcher Grant (ERC Starting Grant)* oraz *ERC Advanced Investigator Grant (ERC Advanced Grant)*. Oba instrumenty finansowania dotyczą indywidualnych projektów badawczych.

Kolejny podprogram 7. PR o nazwie Ludzie (*ang. People*) ma służyć podnoszeniu kwalifikacji lub przekwalifikowywaniu naukowców, a także zachęcaniu osób spoza środowiska naukowego do pracy w tym zawodzie. Realizację tych celów mają umożliwić znane dobrze z poprzednich edycji Programu Stypendia Marie Curie. Podprogram Ludzie skierowany jest do osób z wyższym wykształceniem, które w ramach niego mogą zgłaszać propozycje tematów naukowo-badawczych, występując jako indywidualni naukowcy lub z ramienia zatrudniającej ich instytucji badawczej. W ofercie Stypendiów Marie Curie istnieje szereg różnych narzędzi finansowania, wyodrębnionych według szczebla rozwoju kariery zawodowej. – Poczynając od ofert stypendialnych dla osób będących na początkowym etapie kariery naukowej (*ang. early stage fellows*), a na doświadczonych pracownikach naukowo-badawczych (*ang. experienced fellows*) kończąc. Szczególny nacisk położono w tym podprogramie na takie stypendia, które integrują środowisko przemysłowe z akademickim (*ang. Marie Curie Industry-Academia Partnerships and Pathways*).

Czwarty i ostatni podprogram 7. PR o nazwie Możliwości (*ang. Capacities*) ma charakter uzupełniający w stosunku do pozostałych. Jego głównym zamierzeniem jest wspieranie badań we wszystkich siedmiu wspomnianych obszarach wiedzy, poprzez zapewnienie im odpowiednich warunków technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych. W szczególności ma on za zadanie finansować rozwój unikalnej infrastruktury badawczej, pobudzać wzrost badań prowadzonych na rzecz MSP, a także stymulować tworzenie regionalnych klastrów badawczych (*ang. regional research clusters*). W ramach programu przewidziano wsparcie w następujących obszarach tematycznych: infrastruktura badawcza, badania na rzecz MSP, regiony wiedzy, potencjał badawczy, nauka w społeczeństwie, spójny rozwój polityk badawczych oraz działania w zakresie współpracy międzynarodowej.

7. PR wspiera również bezpośrednio, tj. poza tradycyjnym trybem konkursowym, działania naukowo-badawcze i techniczne prowadzone przez - znane z poprzednich edycji programów ramowych - Wspólnotowe Centrum Badawcze (*ang. Joint Research Centre*), przy czym dotyczy to tylko tych działań, które związane są z oceną wykorzystania funduszy strukturalnych.

7. Program Ramowy, podobnie jak poprzednie jego edycje, skierowany jest do instytucji badawczych, uczelni, małych i średnich przedsiębiorstw oraz indywidualnych naukowców. Finansowanie działań w ramach 7. PR odbywa się poprzez różne systemy finansowe, które określone są w konkretnym zaproszeniu do składania wniosków. Są to w szczególności projekty współpracy (*ang. collaborative projects*) - stanowiące odpowiednik cieszących się największą popularnością w poprzedniej edycji Programu *specific target research projects*, sieci doskonałości (*ang. networks of excellence*), działania koordynacyjne i wspierające (*ang. coordination and support actions*), a także szereg innych związanych z prowadzeniem indywidualnych badań w ramach stypendiów (*ang. Marie Curie Fellowships*) lub realizacją tzw. badań pionierskich (*ang. frontier research*)¹².

¹² Na podstawie informacji ze stron: <http://www.kpk.gov.pl> i <http://www.cordis.lu>.

5. Nowości i zmiany w 7. programie ramowym

7. Programy Ramowe mimo wielu podobieństw w odniesieniu do struktury i zakresu merytorycznego 6. Programu Ramowego zawiera szereg istotnych zmian. Dotyczą one zarówno terminologii, systemów rozliczania kosztów, jak i wysokości dofinansowanie realizowanych projektów. Najważniejsze zmiany w terminologii polegają na nowym nazewnictwie niektórych typów dokumentów i narzędzi wsparcia. Przykładowo, kontrakt (ang. *contract*) w obecnym brzmieniu to umowa o dotację (ang. *grant agreement*), zaś wykonawca (ang. *contractor*) nazywany jest w 7. PR beneficjentem (ang. *beneficiary*). Zamiast instrumentów (ang. *instruments*) – określających poziomy wsparcia - w nowym Programie mamy do czynienia z systemami finansowania (ang. *funding schemes*). Ponadto, wymaganym od uczestników projektów dokumentem stwierdzającym prawidłowość wydatkowania środków jest już nie certyfikat audytora (ang. *audit certificate*) – jak w poprzedniej edycji Programu - ale świadectwo kontroli sprawozdań finansowych (ang. *certificate on the financial statements*). To tylko niektóre z wprowadzonych zmian w zakresie pojęciowym związanym z 7. PR.

Oprócz terminologii zmianie uległy również zasady współfinansowania projektów, z korzyścią dla podmiotów badawczo-naukowych, takich jak Instytut Transportu Samochodowego. Budżet każdego projektu współfinansowanego z 7. Programu Ramowego składa się z dwóch zasadniczych grup kosztów, co nie uległo zmianie w stosunku do poprzedniego Programu. Nowością jest natomiast sposób rozliczania kosztów, bowiem nie występują już modele rozliczania kosztów, ale dwa sposoby sprawozdawania kosztów, które różnią się między sobą metodą kalkulacji kosztów pośrednich.

Wyróżnia się dwie zasadnicze kategorie kosztów projektu:

- koszty bezpośrednie, czyli wydatki poniesione bezpośrednio w związku z realizacją projektu (wynagrodzenia personelu biorącego udział w realizacji danego projektu, koszty podróży, materiałów, zakupu sprzętu itp.),
- koszty pośrednie, czyli wydatki ogólne związane z bieżącym funkcjonowaniem jednostki realizującej dany projekt (koszty: administracji i zarządzania, wynajęcia lub amortyzacji budynków i aparatury, usług telekomunikacyjnych i pocztowych, dostępnych mediów, ubezpieczenia, wyposażenia biurowego, zatrudnienia personelu administracyjnego itp.).

Koszty te są liczone na podstawie przyjętej w każdej jednostce – realizującej prace - kalkulacji. W przypadku ITS jest to sposób kalkulacji nazywany w skrócie STFR (ang. *special transition flat rate*), z ryczałtem na finansowanie kosztów ogólnych, wynoszącym 60%. Przyjęta wysokość ryczałtu na koszty pośrednie na tak wysokim poziomie – w porównaniu z poprzednią edycją Programu powinna skutecznie zachęcić do uczestnictwa Instytutu w tym Programie.

Komisja Europejska kierując się przejrzystością sprawozdawczą, kontynuuje w 7. PR zasadę wyboru jednolitego sposobu rozliczania kosztów projektów badawczych. W odniesieniu do beneficjentów oznacza to wybór jednego sposobu rozliczania dla wszystkich projektów w ramach danego programu ramowego i niemożność powrotu do innego systemu w trakcie realizacji danej edycji Programu. Należy też wspomnieć o występujących w 7. PR różnych poziomach dofinansowania, uzależnionych od charakteru prowadzonych badań. W przypadkach działań badawczo-rozwojowych dofinansowanie to wynosi 50% (w przypadku jednostek non-profit 75%). 100% dofinansowania przyznawane jest jedynie w przypadku działań o charakterze pomocniczym (w tym szkoleniowych

i popularyzatorskich) oraz związanych z prowadzeniem badań pionierskich, obarczonych wysokim ryzykiem, a także w odniesieniu do systemu stypendiów Marie Curie.¹³

6. Uczestnictwo Instytutu Transportu Samochodowego w 7. programie ramowym

Pracownicy szeregu jednostek organizacyjnych Instytutu Transportu Samochodowego podjęli już starania o włączenie się do 7. PR. W ramach pierwszego konkursu w obszarach związanych z transportem drogowym i energią zgłoszone zostały następujące projekty badawcze: *Espiral* (w ramach zagadnienia *human physical and behavioural components*), *Demo-Bios* (w ramach zagadnienia *demonstration of liquid and gaseous biofuels in transport/vehicles*), a także *Bimodal-Intergauge* (w ramach zagadnienia *logistic and intermodal transport*) oraz *Slow* (w ramach zagadnienia *raising citizens awareness of transport research in Europe*). Koordynatorem niemal wszystkich przedsięwzięć są zagraniczne instytucje naukowe o ugruntowanej pozycji w zakresie pozyskiwania funduszy Unii Europejskiej na badania, a Instytut występuje w nich w roli partnera, tj. beneficjenta. W przypadku projektu *Espiral* jest to austriackie Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) z Wiednia. Koordynatorem projektu *Demo-Bios* jest natomiast szwedzki Instytut Gatubolaget z Goeteborga. Wyjątkiem jest projekt *Bimodal-Intergauge*, koordynowany przez polskiego partnera, tj. Politechnikę Warszawską. Należy przypuszczać, że wstępna informację o wynikach oceny wymienionych projektów otrzymamy najwcześniej w grudniu br.

Instytut podjął również starania o utworzenie Branżowego Punktu Kontaktowego 7. PR i Platformy Technologicznej Inteligentnych Systemów Transportowych, a także o powołanie Klastra Motoryzacyjnego (wspólnie z Polską Izbą Motoryzacji). W obu przypadkach zgłoszono wnioski projektowe i wystąpiono o dofinansowanie. W czerwcu otrzymano informację o przyznaniu Instytutowi statusu Branżowego Punktu Kontaktowego 7. PR oraz Polskiej Platformy Technologicznej Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na lata 2007-2013, wraz z dotacją na rok bieżący i perspektywą przedłużania umów o dofinansowanie na lata kolejne.

Wniosek Instytutu o powołanie Klastra Motoryzacji, mimo dobrej oceny formalnej, został odrzucony. W tej sprawie wystosowano do Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego odwołanie. Oba podmioty będą działały pod patronatem Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, w ramach ogólnopolskiej sieci platform technologicznych i punktów kontaktowych odpowiedzialnych za popularyzację 7. PR.

Zbliża się termin ogłoszenia kolejnego konkursu związanego z transportem powierzchniowym w ramach 7. PR. Dokumenty konkursowe będą prawdopodobnie opublikowane pod koniec września br i zostaną wtedy bezzwłocznie upowszechnione wśród pracowników Instytutu.

Artykuł stanowi jeden z wielu elementów działań podejmowanych przez Sekcję Funduszy, Planowania i Zamówień Publicznych ITS mających na celu zwiększenie międzynarodowej aktywności instytutowych zespołów badawczych.

¹³ Tamże.

KIERUNKI ROZWOJU PRZEDSIĘBIORSTW BRANŻY TSL W POLSCE

1. Znaczenie koniunktury gospodarczej dla rozwoju branży TSL

Branża TSL (transport, spedycja, logistyka) jest od kilkunastu lat jedną z najprężniej rozwijających się branż w Polsce, a przemiany, które w niej zachodzą w porównaniu z innymi branżami są szczególnie wyraziste. W branży zatrudnionych jest obecnie ok. 400 tys. osób, a przychody z tego rodzaju działalności przekraczają poziom 100 mld zł rocznie, co stanowi około 5% PKB¹. Średnioroczny rozwój branży wyrażony w procentach utrzymuje się na poziomie dwucyfrowym. W 2006 roku wyniósł on aż 22%.² O znaczeniu branży TSL decyduje potencjał³ oraz rola, jaką odgrywa ona w funkcjonowaniu całej gospodarki. O tym, że w branży TSL panuje obecnie korzystna koniunktura świadczy jednak przede wszystkim wysoka dynamika sprzedaży działających w niej przedsiębiorstw, jak również rosnący udział rynku sprzedaży odnośnych produktów i usług⁴. Na korzystną koniunkturę w branży TSL w Polsce wpływają ponadto rosnąca międzynarodowa wymiana handlowa oraz obserwowany wśród przedsiębiorstw zagranicznych trend do przenoszenia produkcji do krajów Europy Środkowo - Wschodniej (w tym coraz częściej inwestycje typu *green field*). Kolejnym czynnikiem determinującym wzrost popytu na usługi w obszarze TSL jest dynamiczny rozwój innych branż. Branża TSL jest uważana bowiem za swoisty „barometr” gospodarki, gdyż pierwsze objawy ożywienia bądź spowolnienia gospodarczego znajdują w niej szybko odzwierciedlenie. Przejawia się to w pierwszej kolejności w zamianach dynamiki podmiotów świadczących usługi TSL, a następnie w zmianach struktury podmiotowej rynku. Stąd też obserwowany obecnie dynamiczny rozwój branż: budowlanej, motoryzacyjnej, elektrotechnicznej, spożywczej, czy dóbr szybko zbywalnych wyraźnie stymuluje rozwój firm świadczących usługi w obszarze TSL.

Zarówno teoretycy, jak i praktycy specjalizujący się w problematyce branży TSL przewidują, że w ciągu najbliższych kilku lat będzie się ona rozwijać równie dynamicznie, jak dotychczas. Według badania przeprowadzonego na zlecenie Banku ING, na próbie stu firm, 70% badanych podmiotów przewiduje wzrost rynku TSL w ciągu najbliższych 3 lat, na poziomie powyżej 5 – 10%, a jedna trzecia spodziewa się, że tempo wzrostu przekroczy 10%, co znacząco przewyższa dynamikę wzrostu PKB.⁵ Przemawiają za tym między innymi takie czynniki jak: stały napływ kapitału zagranicznego, dynamiczny wzrost liczby nowych i coraz bardziej efektywnych rozwiązań w sektorze usług teleinformatycznych, których zastosowanie usprawnia przebieg procesów związanych z logistyką, transportem i spedycją. Dzięki dobrej koniunkturze gospodarczej i stale rosnącemu popytowi Polska jest już teraz najbardziej rozwiniętym rynkiem powierzchni magazynowych w Europie Środkowo-Wschodniej. Świadcą o tym choćby rekordowe dane z wynajmu powierzchni magazynowych w Polsce, odnotowane w ciągu ostatnich dwóch lat. Rocznie wynajmowanych jest około 500 tys. metrów kwadratowych, a powierzchnia oddawana rocznie do użytku

¹ wg. danych Głównego Urzędu Statystycznego, kwiecień 2006.

² H. Brdulak i Zespół, *Ranking firm TSL*, Rzeczpospolita, Magazyn „Logistyka”, 15 czerwca 2007r., s. 2-3.

³ Polska postrzegana jest jako jedno z głównych centrów logistycznych Europy.

⁴ S. Ślubowski, A. Funhoff, B. Pawłowski, J. Jodłowski, *Rynek Transportu i Logistyki w Polsce*, opracowanie zrealizowane na zlecenie ING Bank Bank Śląski S.A., Warszawa, maj 2007, s. 5.

⁵ Tamże, s. 6-7.

wynosi około 300 tys. mkw.⁶ Przewiduje się, że boom na centra logistyczne będzie jeszcze trwał kilka lat, przyczyniając się do rozwoju pozostałych sektorów branży TSL. Lokalizowane na obrzeżach miast nowoczesne centra logistyczne będą prowadziły do porządkowania przepływu towarów. Przyczyni się to do wzrostu wydajności korytarzy transportowych⁷, a co za tym idzie do wzrostu liczby świadczonych usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych. Wpływ na rozwój usług TSL będzie miało również przeniesienie do Polski zakładów produkcyjnych przez duże międzynarodowe koncerny, szczególnie te działające w obszarze motoryzacji i IT.

Rozwój polskiej branży TSL powiązany jest od kilkunastu lat ściśle z jej rozwojem w wymiarze światowym, zakłóconym jedynie w latach 2001-2003. Zahamowanie rozwoju branży TSL w tym okresie było reakcją na zmiany w gospodarce światowej, w tym słynne „pęknięcie bańki” związanej z załamaniem i bankructwem wielu firm informatycznych, w latach 1999-2001. Pośrednim skutkiem tego wydarzenia była słabnąca koniunktura w przemyśle, handlu i usługach, a w konsekwencji spowolnienie zarówno gospodarki światowej, jak i polskiej. Tempo wzrostu PKB w Polsce osiągnęło wówczas najniższy poziom od czasu rozpoczęcia procesu transformacji (1,1%)⁸. Odbiło się to niekorzystnie na branży TSL, która - jak wspomniano - jest szczególnie podatna na wahania czynników koniunkturalnych. Osłabienie w branży miało również związek z długo utrzymującą się niską inflacją oraz niekorzystnymi zmianami kursowymi, które stworzyły poważne bariery w pozyskiwaniu zewnętrznych źródeł finansowania na bieżącą działalność przedsiębiorstw i inwestycje. Dodatkowo, późniejsze pogorszenie wskaźników ekonomicznych poszczególnych przedsiębiorstw, w reakcji na wspomniane zmiany, osłabiło na pewien czas ich pozycję konkurencyjną i wpłynęło na zmniejszenie rynku usług TSL. Na okres dekoniunktury gospodarczej w latach 2001-2003 nałożyło się dodatkowo zjawisko zmian w strukturze i w charakterze działalności podmiotów branży TSL, wymuszone wstąpieniem Polski do UE. Przejawem tego zjawiska jest z jednej strony trwająca do dzisiaj konsolidacja podmiotów branży, która przybiera postać powiązań kapitałowych lub partnerskich, z drugiej strony - likwidacja wielu mniejszych przedsiębiorstw. W szczególności dotyczy to firm świadczących usługi przewozowe, czy kurierskie.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oznaczało dla polskich operatorów transportu drogowego likwidację wielu barier uniemożliwiających wcześniej swobodny przepływ towarów i usług. Dane statystyczne wskazują, że w latach 1998-2004 systematycznie zmniejszała się liczba małych przedsiębiorstw przewozowych⁹. W 2004 roku stanowiły one zaledwie 16,7% ogółu podmiotów świadczących tego typu usługi, ujmowanych przez statystykę, podczas gdy w 1998 roku jeszcze 22% tej grupy.

Zmiany w strukturze rynku TSL w Polsce związane z akcesją do Unii Europejskiej są i będą nadal odczuwalne. Wśród praktyków tej dziedziny dominuje pogląd, że w ciągu najbliższych lat z rynku zniknie jeszcze wiele - szczególnie mniejszych - podmiotów. Przemawia za tym fakt, że polscy operatorzy TSL działają stosunkowo niedawno w nowych warunkach wspólnotowych, w przeciwieństwie do operatorów globalnych lub pochodzących z krajów tzw. Piętnastki¹⁰.

⁶ Artykuł pn. *Co z tą Polską magazynową*, [w]: Eurologistics 1/2006, s. 6-8.

⁷ Innym ważnym czynnikiem rozwoju branży TSL ma być wzrost nakładów w infrastrukturę transportową; według szacunków Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z dnia 8 września 2007 roku, w latach 2007-2013 gospodarkę polską ma zasilić z funduszy unijnych kwota wynosząca 67,3 mld euro, w tym na wsparcie infrastruktury transportowej ma przypaść około 20 mld euro.

⁸ wg. danych Głównego Urzędu Statystycznego, czerwiec 2006.

⁹ posiadających pięć lub mniej pojazdów lub zatrudniających do dziewięciu pracowników.

¹⁰ G. Kaczor, *Osiągnięcie przewagi konkurencyjnej przez polskich międzynarodowych przewoźników transportu drogowego*, [w]: *W stronę praktyki i teorii zarządzania*, praca zbiorowa pod red. J. Ostaszewskiego i M. Zaleskiej, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2006, str. 87-95.

2. Zmiany w strukturze rynku usług TSL

Zapoczątkowana kilka lat temu integracja i konsolidacja polskiego rynku usług TSL dotyczy głównie podmiotów silnych, o ugruntowanej pozycji, charakteryzujących się dobrą kondycją finansową lub posiadających przewagi w sferze organizacji i zarządzania. Przejmującymi są niemal wyłącznie przedsiębiorstwa będące częścią międzynarodowych lub globalnych koncernów¹¹, takie jak: Schenker, Raben, DHL czy UPS. Jak pokazują doświadczenia ostatnich trzech lat przeważająca część liderów rynku usług TSL umocniła swoją pozycję właśnie poprzez przyłączenie polskich oddziałów do struktury macierzystej koncernu lub nabycie podmiotów z branży, najczęściej o tym samym profilu działalności. W ciągu ostatnich trzech lat w polskiej branży TSL doszło do kilku spektakularnych przejęć i fuzji. Duże zagraniczne koncerny logistyczne lub kurierskie przejęły polskie firmy z branży. Przykładem jest fuzja Spedpolu z Schenker, przejęcie CJ International przez Raben, Stolicy przez UPS, czy Servisco i Danzas przez DHL. Jednym z nielicznych przedsiębiorstw działających na polskim rynku, które oparło się tendencji konsolidacyjnej jest Pekaes S.A. (wcześniejsza nazwa Pekaes Multispedytor), który sam stara się przejmować mniejsze podmioty branżowe, takie jak Expolco, czy Transped. Pekaes S.A., jako jeden z nielicznych podmiotów w branży TSL finansuje swoje akwizycje poprzez emisję akcji na giełdzie.¹²

Dla zobrazowania strategii rozwoju opartej na fuzjach i przejęciach warto również podać przykład czwartej na liście 500 największych firm wg. Rankingu Rzeczypospolitej z 2005 roku firmy GLS Poland. Jej spółka - matka GLS B.V. w ciągu czterech ostatnich lat zakupiła w Europie szesnaście firm z branży TSL pochodzących z trzynastu krajów¹³.

Tendencje do integracji i konsolidacji dotyczą w szczególności sektora usług logistycznych i kurierskich. Będący liderem tego rynku niemiecki DHL swoją pozycję zawdzięcza przede wszystkim strategii rynkowej, polegającej na wczesnym wchodzeniu na rynek, przy równoczesnej akwizycji dobrych firm krajowych i stosowaniu wobec nich globalnej polityki marketingowej.¹⁴ Taką politykę stosuje również od początku wejścia na polski rynek niemiecki DHL, występujący obecnie pod nazwą DHL Express.

2.1. Znaczenie nowoczesnych koncepcji zarządzania i nowych form współpracy w rozwoju przedsiębiorstw branży TSL

Jak pokazują liczne opracowania trudny dla branży okres przypadający na lata 2001-2003 zapoczątkował paradoksalnie proces istotnych przemian w zakresie zarządzania przedsiębiorstwami świadczącymi usługi TSL, a także upowszechniania się nowych form więzi między nimi. Dotyczy to z jednej strony stosowania wśród tych przedsiębiorstw nowoczesnych koncepcji zarządzania związanych ze zmianami w tradycyjnym łańcuchu wartości, czy usprawnieniem procesów, takich jak: *outsourcing*¹⁵, *offshoring*¹⁶, czy *lean*

¹¹ Ponad połowa z nich jest częścią dużych międzynarodowych koncernów.

¹² Tamże, str. 87-95.

¹³ Artykuł pn. *Kierunki rozwoju firm kurierskich w Polsce*, [w]: Miesięczniku Logistyka a Jakość, nr 4/2006, s. 16-18.

¹⁴ Artykuł pn. *Kierunki rozwoju firm kurierskich...*, jw., s. 16-18.

¹⁵ *outside-resource-using* – to długoterminowe zlecenie pewnych funkcji na zewnątrz ze sfery działalności podstawowej lub pomocniczej, które pozwala każdej organizacji skoncentrować się na swojej kluczowej działalności (ang. *core business*).

¹⁶ *off-shore* – to przenoszenie wybranych procesów biznesowych organizacji poza granicę kraju; dotyczy to najczęściej procesów takich jak: produkcja, usługi lub zamówienia; przeniesienie może nastąpić w ramach jednej organizacji (np. jednego przedsiębiorstwa) lub w ramach różnych organizacji przedsiębiorstw.

*management*¹⁷. Z drugiej strony, dotyczy tworzenia nowych struktur organizacyjnych (w wyniku fuzji i przejęć), zastępowania tradycyjnych więzi hierarchicznych więzami kapitałowymi (tworzenia grup kapitałowych) lub innymi (tworzenia przedsiębiorstw sieciowych, organizacji fraktalnych). Dążenie firm z branży TSL do coraz częstszej ochrony pozycji rynkowej poprzez kooperację i wspólne przedsięwzięcia z potencjalnymi konkurentami jest zjawiskiem umacniającym się od dwóch – trzech lat także w Polsce. Przykładem może być współpraca firm logistycznych z firmami przewozowymi, na przykład pomiędzy spółkami: Schenker Polska, PKP Cargo S.A. i PKP LHS S.A.

W rozbudowanym łańcuchu logistycznym w coraz większym stopniu następuje rozmycie granic między dostawcami, klientami i konkurentami, w tym wzrost znaczenia współpracy pomiędzy dotychczasowymi konkurentami, w oparciu o dwie bliskie sobie strategie: koopetycji (ang. *co-opetition*) i kooperacji (ang. *co-operation*). Porozumienia między firmami TSL – podobnie jak w innych branżach przybierają postać powiązań kapitałowych, licencyjnych, uzgodnień rynkowych czy współpracy polegającej na: wymianie informacji, wspólnych przedsięwzięciach rozwojowych, produkcyjnych i marketingowych, itp. Dominują nowe formy więzi (partnerskich i kapitałowych) z innymi podmiotami branży, świadczącymi usługi komplementarne. Przykładem może być współpraca takich spółek branży TSL jak: Schenker, CJ International, Trade Trans, FM Logistic, Spedpol, Raben, Equus, DSV¹⁸. W dwóch przypadkach zakończyła się ona fuzją, w pozostałych – porzeczono na aliansach. Nowe formy współpracy mają służyć ograniczeniu konkurencji w wybranych dziedzinach i dzieleniu pomiędzy partnerów – dotychczasowych konkurentów - ryzyka oraz zaangażowania kapitałowego. Takie rodzaje współdziałania oprócz wielu przewag, jakie mogą osiągać nad działającymi samodzielnie przedsiębiorstwami, pozwalają uzyskać wyższą wartość dodaną w ramach wspólnie prowadzonej działalności. To z kolei przekłada się na osiąganie wyższej marży przy sprzedaży usług, niż w przypadku działających samodzielnie podmiotów.

Poza opisanymi zmianami w zakresie nowych form współpracy i konsolidacji, wśród wielu firm branży TSL upowszechnia się model polegający na odchodzeniu od prostego wykonawstwa zleczonych usług transportowych i logistycznych na rzecz modelu silnego współdziałania z firmą zlecającą. Przykładem może być wspólne prowadzenie operacji logistycznych przez Gillette i operatora DHL lub Ambrę oraz Centrum Wina i Schenker, czy też współpraca między Fiatem a TNT, jak również PTK Centertel i Masterlink Express (obecnie DPD)¹⁹. Można wyróżnić kilka głównych przyczyn tego zjawiska. Po pierwsze, najczęściej dostrzega się we współpracy z operatorem korzyści strategiczne wynikające z nabywania wiedzy i doświadczeń. Po drugie, obserwuje się dążenie firm do utrzymania kontroli nad funkcjami pomocniczymi, mimo zlecenia ich na zewnątrz operatorowi logistycznemu. Korzyścią dla operatora logistycznego wynikająca ze strategicznego współdziałania z firmą zlecającą usługi, jest możliwość zdobycia części jej klientów lub wejście z dotychczasowymi usługami na zupełnie nowe segmenty rynku.

Zakres obserwowanych form współdziałania w odniesieniu do realizacji usług TSL bywa zróżnicowany, od relacji klient – operator oferujący dedykowaną usługę, po ścisłą współpracę strategiczną przy tworzeniu od podstaw sieci logistycznej wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą. Powoli zaczynają się pojawiać - także w Polsce - rozwiązania polegające na

¹⁷ *lean management* – to wysmuklanie, odchudzanie organizacji sprowadzające się do zaplanowanego i zgodnego ze strategią sposobu „ciąć kosztów” działalności: operacyjnej, finansowej, zarządczej; w metodzie tej wykorzystuje się narzędzia pozwalające obniżyć koszty przy równoczesnym zachowaniu lub podnoszeniu efektywności działania (na przykład poprzez *outsourcing*).

¹⁸ Na podstawie informacji ze stron: <http://www.eurologistics.pl>, <http://www.easylogistyka.pl>, <http://www.forumtransportu.pl>, <http://www.czasopismologistyka.pl>.

¹⁹ nowa nazwa firmy od 18 maja 2007 roku to DPD.

tworzeniu *joint venture* przedsiębiorstw produkcyjno - handlowych i operatorów logistycznych. W krajach tzw. Piętnastki jest to już dobrze rozwinięta forma współdziałania. Przykładem może być utworzenie w Wielkiej Brytanii spółki Tradeteam przez browar Coors Brewes i operatora logistycznego Excel. Możliwość uzyskania synergii między skalą działania firmy logistycznej a potrzebami producenta lub sprzedawcy powinna przyczynić się do rozwinięcia w Polsce tej formy współpracy²⁰.

Oprócz upowszechniania się nowych form więzi, wśród przedsiębiorstw branży TSL obserwuje się od kilku lat wdrażanie na szerszą skalę nowoczesnych koncepcji zarządzania, szczególnie tych związanych z wysmuklaniem organizacji. Wymusza to zmiany w strukturach, profilach działalności i sposobach prowadzenia przedsiębiorstw branży TSL. Przejawem tego jest postępujący od połowy 2004 roku proces porządkowania ich działalności. Większość podmiotów, które przetrwały stagnację w latach 2001-2003 wdraża obecnie nowoczesne rozwiązania w zakresie zarządzania, nie tylko na poziomie operacyjnym, ale również na poziomie strategicznym. O ile jednak w latach 2001-2003 niemal jedynym motywatorem do stosowania tych koncepcji było dążenie do „ciecienia kosztów” i podnoszenia efektywności, o tyle w następnych latach, część przedsiębiorstw zaczęła koncentrować się na specjalizacji i podnoszeniu jakości (zarówno w odniesieniu do procesów wewnętrznych, jak i zewnętrznych, przede wszystkim związanych z obsługą klientów i sprzedażą). Świadczy o tym fakt, że obecnie wśród firm branży TSL o ugruntowanej pozycji rynkowej znajdują się również takie, których portfel działalności obejmuje zaledwie jedną lub dwie specjalistyczne usługi, najczęściej o charakterze niszowym. Przykładem może być firma Masterlink Express (obecnie DPD), czy też firma logistyczna No Limit specjalizująca się w obsłudze logistycznej wysoko przetworzonych, szybko zbywalnych towarów. Do obsługi tego segmentu rynku firma No Limit stworzyła własną sieć dystrybucji zapewniającą dostawę każdego rodzaju towaru w ciągu 24 godzin, w dowolne miejsce w kraju. Inny przykład to firma Vos Logistics, która oferuje unikalne usługi logistyczne i transportowe dla sektora wydobywczego (w szczególności petrochemicznego) lub firma Rat Pol specjalizująca się w logistyce celnej.

Większość przedsiębiorstw, które zdecydowały się wdrażać w spójny sposób strategię oparte na nowoczesnych koncepcjach zarządzania, odnotowuje obecnie ponadprzeciętne wyniki z działalności. Przykładem mogą być firmy Schenker, TNT Express, Delta Trans czy Gefko, które od 2004 roku wdrażają rozwiązania w zakresie *lean management*²¹.

Wdrażaniu nowoczesnych koncepcji zarządzania przez operatorów TSL sprzyja, począwszy od 2005 roku, dynamicznie poprawiająca się koniunktura w branży²². Z drugiej strony, zastosowanie tych koncepcji wpływa korzystnie na rozwój samej branży. Oddziaływanie to ma bowiem charakter sprzężenia zwrotnego. Można przypuszczać, że obecnie wyższa odporność branży TSL na wahania czynników zewnętrznych została osiągnięta właśnie dzięki zastosowaniu na szerszą skalę koncepcji zarządzania związanych z „wyszczuplaniem”²³ procesów lub przedsiębiorstw.

Tendencje takie, jak dążenie do maksymalnej redukcji poziomu zapasów i dostawy w systemie *just-in-time*, wymuszają pozbywanie się przez wiele firm kosztownych funkcji związanych między innymi z magazynowaniem. Nieustająca presja na redukcję kosztów

²⁰ Raport pn. *Outsourcing logistyki jako narzędzie podnoszenia efektywności w dystrybucji*, Miesięcznik Harvard Business Review, nr 10/2005, s. 4-5.

²¹ Na podstawie informacji ze stron: <http://www.eurologistics.pl>, <http://www.easylogistyka.pl>.

²² Świadczy o tym rosnąca liczba ofert rynkowych związanych z usługami TSL. W okresie lipiec-wrzesień 2005 co piętnaste ogłoszenie związane ze sprzedażą produktu, bądź usługi zamieszczane w serwisach internetowych zamieszczone było przez firmę z tej branży (w analogicznym okresie lipiec – wrzesień 2003 roku – zaledwie co czterdzieste) – Źródło: <http://www.logistyka.net>.

²³ Istnieje wiele różnych określeń szczupłego zarządzania produkcją i przedsiębiorstwem. Filozofia szczupłego zarządzania produkcją pochodzi z doświadczeń firmy Toyota, zebranych w publikacji J.P. Womacka, D.T. Jonesa, D. Rossa pt. *The Machine that Changed the World*, z 1990 roku.

i coraz powszechniejsza tendencja wśród przedsiębiorstw różnych branż, polegająca na koncentrowaniu się na działalności kluczowej (ang. *core business*) sprawia, że wszelkie funkcje transportowe i logistyczne coraz częściej powierzane są wyspecjalizowanym firmom, prowadząc do szybkiego wzrostu popytu na odnośne usługi. Znajduje to odzwierciedlenie w strategii firm transportowo-logistycznych, które w obliczu otwierających się możliwości i rosnących oczekiwań klientów z jednej strony rozszerzają działalność na nowe segmenty rynku (geograficzne i odnoszące się do określonych grup klientów). Z drugiej strony – firmy rozwijając ofertę, jednocześnie pozbywając tego, co nie jest obszarem ich kluczowej działalności lub nie tworzy wysokiej wartości dodanej (ang. *added value*). Przykładem może być pozbywanie się przez duże firmy branży TSL tradycyjnych usług transportowych, polegających głównie na przewozie towaru, czy obsłudze celnej, a także związanych z utrzymaniem i zarządzaniem flotą (ang. *car fleet management*).

Przejmowanie tych funkcji przez wąsko wyspecjalizowane firmy TSL sprawia jednak, że tradycyjny łańcuch dostaw podlega nowym wyzwaniom. Przy wydłużającym się dystansie, jaki przebywają towary i materiały kurczy się czas dostępny na realizację dostaw. W branżach, w których istotnym elementem działalności biznesowej jest dystrybucja, takich jak na przykład branża: budowlana, spożywcza, elektrotechniczna, czy motoryzacyjna, walka konkurencyjna dotyczy nie tylko jakości oferowanych produktów, usług, czy poziomu ich cen, ale coraz częściej jakości procesów obsługi klienta i efektywności funkcjonowania całego łańcucha dostaw. W odpowiedzi na te wyzwania zmianom podlegać zaczyna tradycyjny łańcuch dostaw. Przejawia się to między innymi w tworzenie nowego podziału ról pomiędzy podmiotami świadczącymi w ramach niego różne rodzaje usług TSL. W konsekwencji na jednym biegunie funkcjonują przedsiębiorstwa specjalizujące się w świadczeniu prostych usług TSL. Na drugim biegunie zaś znajdują się integratorzy rozwiniętych lub kompleksowych usług danego sektora (na przykład: integratorzy łańcucha dostaw, integratorzy usług kurierskich, integratorzy usług transportowych). Pomędzy nimi funkcjonują operatorzy wyspecjalizowanych usług TSL, mających charakter niszowy.

Kolejną ważną tendencją w rozwoju branży TSL jest błyskawicznie poszerzające się spektrum świadczonych usług i ich ciągłe doskonalenie. Wobec rosnącego znaczenia procesów logistycznych, powiększa się pole do zagospodarowywania tych obszarów funkcjonalnych przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne. Jedną z najczęściej stosowanych w tym celu koncepcji jest outsourcing tych funkcji ze ścieżki ekonomicznej przedsiębiorstw, dla których logistyka nie jest kluczowym obszarem działalności²⁴. Ponadto, widać obecnie tendencję do koncentrowania się podmiotów przejmujących funkcje logistyczne na procesach związanych z zarządzaniem dystrybucją i łańcuchem dostaw, a także funkcjach okołoprodukcyjnych. Operatorzy logistyczni przejmują na siebie coraz większy obszar działalności klientów. Sprzyja temu tendencja pozbywania się, przez przedsiębiorstwa różnych branż, czynności pomocniczych, związanych z: produkcją, pakowaniem, serwisem, itp. Uważa się nawet, że docelowo logistyka przejmie na siebie w całości procesy produkcyjne, a przedsiębiorstwa zlecające te funkcje na zewnątrz ograniczą się jedynie do marketingu i sprzedaży. Największe firmy logistyczne w Polsce zaczynają powoli poszerzać swoje kompetencje o czynności okołoprodukcyjne (ang. *co-packing, co-manufacturing*), a także przejmować rolę pośredników lub integratorów procesów logistycznych. Przy czym, taki kierunek działania dużych podmiotów logistycznych jest najczęściej konsekwencją strategii realizowanych przez ich zagraniczne spółki-matki²⁵. Te z kolei najszybciej podążają za trendami światowymi. Zmiany te powinny w konsekwencji doprowadzić do podziału polskiego sektora usługodawców TSL na cztery grupy podmiotów, poczynając od firm

²⁴ Z punktu widzenia podmiotów przejmujących funkcje logistyczne należy mówić o *insourcingu* tej działalności.

²⁵ gdyż większość z czołówki firm branży TSL w Polsce jest częścią międzynarodowych koncernów.

specjalizujących się w realizacji prostych usług logistycznych, a na integratorach kompleksowych usług logistycznych kończąc, tak jak pokazano w tabeli 1.

Tabela1

Nowy podział ról na rynku usług TSL

Oferowana usługa (usługi)	Model świadczenia usługi (usług)	Kluczowe właściwości usługi (usług)
A	integrator łańcucha dostaw (ang. <i>supply chain integrator, SCI</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • strategiczna współpraca • szeroka pomoc doradcza • wspólna wiedza i baza informacji • podział ryzyka • wspólne systemy motywacyjne • wykorzystanie zaawansowanych technologii • adaptacyjność • elastyczność
B	przodujący operator logistyczny (ang. <i>leader logistics provider, LLP</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • zarządzanie projektem przez operatora • jeden punkt kontaktowy • integrowanie rozwiązań technologicznych
C	operator dostarczający zintegrowaną usługę logistyczną (ang. <i>third party logistics provider, LLP</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • szeroki zakres oferowanych usług • rozszerzone możliwości współpracy
D	dostawca prostej usługi logistycznej (ang. <i>logistic service provider, LSP</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • koncentracja na redukcji kosztów • usługa niszowa

Źródło: Raport TSL opracowany przez Capgemini w 2006 roku.

Mnogość i zróżnicowanie oferowanych w branży TSL usług sprawia jednak, że klienci przestają trafnie rozpoznać swoje potrzeby w tym zakresie, a co za tym idzie podejmują coraz częściej nietrafione wybory w zakresie współpracy. W szybkim tempie przybywa bowiem nowych rodzajów usług, przy równoczesnym pogłębianiu się specjalizacji nowych funkcji. Dlatego, na rynku usług TSL zaczynają coraz bardziej zyskiwać na znaczeniu pomioty dokonujące w imieniu klienta selekcji tych usług, zarządzające nimi w sposób całościowy. Jednocześnie bycie integratorem usług TSL nie oznacza automatycznie pełnienia funkcji operatora tych usług. W Polsce obserwuje się powoli tendencję do wydzielania na zewnątrz wybranych funkcji przez integratorów TSL, choć w porównaniu z tendencjami występującymi na świecie jest to ciągle zjawisko marginalne. W tym zakresie pionierami na rynku polskim są firmy należące do dużych międzynarodowych koncernów, wśród nich takie jak: TNT Express, Gefko, Delta Trans, Schenker, czy Wincanton. Można przypuszczać, że

kompetencje związane z kompleksowym zarządzaniem łańcuchem dostaw będą stawały się coraz bardziej unikalne, co będzie prowadziło do rozwoju tej działalności i wzrostu konkurencji pomiędzy podmiotami przejmującymi związane z nią funkcje. Już teraz do najbardziej konkurencyjnych firm branży TSL należą podmioty zaczynające specjalizować się w integracji, bądź oferujące usługi niszowe. Przykładem integratorów o dobrej pozycji rynkowej i kondycji finansowej mogą być spółki należące do pierwszej dziesiątki w rankingu firm TSL, przeprowadzonego w 2006 roku na zlecenie dziennika Rzeczpospolita.

Z kolei, przykładem podmiotu o silnej pozycji rynkowej, oferującego usługi niszowe może być firma GLS Poland. Jest ona zaliczana do ścisłej czołówki firm kurierskich. Oferuje specjalistyczne usługi w zakresie przewozu paczek, w tym odbioru dokumentów zwrotnych, czy pobierania gotówki za towar²⁶.

Przyczyn coraz większej skłonności do specjalizacji wśród przedsiębiorstw branży TSL jest wiele. Wśród nich za najważniejsze należy uznać przesłanki ekonomiczne i panujące w tym zakresie tendencje w zarządzaniu. Tak, jak dwadzieścia - trzydzieści lat temu przeważał trend polegający na dywersyfikowaniu działalności i tworzeniu przedsiębiorstw – konglomeratów, tak obecnie dominuje tendencja do zarządzania przedsiębiorstwami wyspecjalizowanymi i skupiającymi się na kluczowych kompetencjach. Badania przeprowadzone przez Zespół profesor Haliny Brdulak ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie²⁷ dowodzą, że szeroki wachlarz oferty najczęściej nie współgra z rozwojem firmy, którego składowymi są między innymi takie elementy, jak: dynamika sprzedaży, kondycja finansowa, czy pozycja rynkowa. Już według rankingu z 2002 roku²⁸ przedsiębiorstwa o najszerszym wachlarzu usług TSL, wśród nich: Roehling, Delta Trans, Erontrans, czy Hellman Moritz zajmowały ostatnie pozycje na liście podmiotów o największej dynamice przychodów. Dopiero pozbycie się przez niektóre z tych firm nierentownych obszarów działalności i koncentracja na obszarach kluczowych lub skupienie się na pełnieniu określonej na rynku podmiotów TSL roli (integrator, komplementator, niszowiec) doprowadziły do korzystnych przetasowań. W rezultacie przeprowadzonych zmian i restrukturyzacji w rankingu za 2005 rok²⁹ przedsiębiorstwa takie jak: Jas-FBG, Delta Trans, DSV, FM Logistics, TNT Express, Gefco, czy Erontrans powróciły na czołówkę listy najbardziej dynamicznych i efektywnych podmiotów branży.

Obserwowane w branży TSL tendencje do specjalizacji dotyczą nie tylko rodzaju świadczonych usług, ale coraz częściej koncentracji na wybranym segmencie klientów. Przykładem może być współpraca firmy TNT, a w szczególności jej spółki TNT Automotive Logistics Polska z firmami z branży motoryzacyjnej. W szczególności dotyczy to firmy Fiat, która – w porównaniu z innymi państwami - ma w Polsce największą sieć serwisową (jej stacje zlokalizowane są w każdym większym mieście). Spółka TNT Automotive Logistics Polska, w ramach współpracy z firmą Fiat Polska, zajmuje się dystrybucją części zamiennych do pojazdów (w tym: ich magazynowaniem, dostawą do punktów serwisowych i dealerów, w ciągu 24 godzin oraz prowadzeniem telefonicznego centrum pomocy). TNT Automotive Logistics Polska stworzył efektywną sieć dystrybucji dla Fiata dzięki długoletniemu doświadczeniu i współpracy z kilkoma innymi klientami z branży motoryzacyjnej. Dzięki specjalizacji w tym segmencie rynku firmie udało się zbudować specyficzną infrastrukturę, w tym dostosowane do przewozu części samochodowych platformy przeładunkowe. Do przewożenia części samochodowych firma skorzystała również z usług siostrzanej spółki –

²⁶ Raport pn. *Operator Logistyczny 2006*, Miesięcznik Eurologistics nr 3/2007, s. 38.

²⁷ Ranking firm transportowo – spedycyjno - logistycznych (2002 i 2005); opracowany pod kierunkiem prof. dr hab. Haliny Brdulak, Kierownika Zakładu Transportu Międzynarodowego i Logistyki Kolegium Gospodarki Światowej Szkoły Głównej Handlowej.

²⁸ Tamże, s. 4-6.

²⁹ Tamże, s. 6.

TNT Express oraz operatora logistycznego CAT (w której grupa TNT ma udziały). Dodatkowym rozwiązaniem TNT Automotive Logistics Polska - wypracowanym dzięki współpracy z firmami motoryzacyjnymi - jest tzw. priorytetyzacja przesyłek, czyli nadawanie ich w kolejności zależnej od potrzeb serwisowych pojazdów znajdujących się w punktach naprawy. TNT Automotive Logistics Polska w ramach współpracy z Fiat Polska obsługuje również dystrybucję części zamiennych z magazynu na Południu Polski, w oparciu o stworzony przez siebie wyspecjalizowany system informatyczny³⁰. Tak daleki stopień specjalizacji sprawia, że usługi tej firmy są wysoce konkurencyjne dla firm motoryzacyjnych, w stosunku do oferty tradycyjnych operatorów logistycznych. Daleko posunięta specjalizacja operatora zapewnia wysoką efektywność dostaw. Podzespoły do pojazdów dostarczane są w systemie JIT (ang. *just in time*), prosto na linie produkcyjne. Gwarantuje to klientom z sektora motoryzacyjnego ciągłość produkcji, bez konieczności utrzymywania kosztownych zapasów.

2.2. Zmiany w profilu działalności firm branży TSL

Struktura działalności firm branży TSL i zakres świadczonych przez nie usług jest wynikiem przemian zachodzących w gospodarce. Konsumpcyjny model życia jest jednym z kluczowych czynników wpływających na sposób prowadzenia działalności w obszarze TSL. O ile bowiem na początku lat dziewięćdziesiątych kluczowym kryterium zakupu była cena, o tyle w latach następnych na pierwszy plan wysunęła się jakość. Zmieniające się w szybkim tempie preferencje i potrzeby klientów coraz częściej wymuszają zmiany asortymentu, a to oznacza konieczność stosowania nowych rozwiązań w sferze jakości zarządzania produkcją. Dobrym przykładem tego są branże: spożywcza i dóbr szybko zbywalnych, kosmetyczna, chemiczna, farmaceutyczna, motoryzacyjna, czy telekomunikacyjna. Są one wyjątkowo wrażliwe na najnowsze trendy, a także gwałtownie reagują na zmiany koniunktury. Wobec powyższego wymagania co do logistyki wejściowej i wyjściowej – w odniesieniu do tych branż - rosną również w szybkim tempie. Stąd też tendencje polegające na koncentrowaniu się na kluczowych kompetencjach i specjalizacji tak wyraźnie zyskują na znaczeniu wśród przedsiębiorstw branży TSL. Wiele przedsiębiorstw logistycznych zaczyna oferować całkiem nowe rodzaje usług takich, jak: *co-manufacturing*, *co-packing*³¹, konsolidacja³², dekonsolidacja³³, *cross-docking*³⁴, *flow-logistics*³⁵, *dock-to-stock*³⁶, *in-direct delivery*³⁷, czy szereg innych³⁸, starając się jednocześnie dobierać je w taki

³⁰ Raport pn. *Operator Logistyczny.....*, s. 42-43.

³¹ *Co-packing* polega na pakowaniu przez operatora dostarczanych na zewnątrz przez zleceniodawcę produktów.

³² Konsolidacja polega na gromadzeniu towaru w postaci większych partii.

³³ Dekonsolidacja polega na działaniu odwrotnym do konsolidacji, tj. podziale dużych partii towaru na drobne przesyłki wg. miejsca dostawy lub rodzaju przewozu (środka transportu, jaki powinien być zastosowany w przypadku danego rodzaju przesyłki).

³⁴ *Cross-docking* to usługa polegająca na przenoszeniu przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa towaru z nabrzeża bezpośrednio na statek, w celu uniknięcia kosztów magazynowania w transporcie.

³⁵ *Flow-logistics* opiera się na utrzymaniu dystrybuowanych towarów w ciągłym ruchu. Przesyłki odbierane są od jednego z wielu dostawców celem przekazania ich do terminalu przeładunkowego, gdzie następuje ich konsolidacja.

³⁶ *Dock-to-stock* to praktyka zarządzania jakością dostawy komponentów, czy materiałów podstawowych, pozwalająca na fizyczne przemieszczenie produktów do magazynów odbiorcy bez kontroli na wejściu.

³⁷ *Direct delivery* to dostarczenie towarów bez wykorzystania wielokrotnego magazynowania pomiędzy przemieszczeniami, transport bezpośredni od sprzedającego do kupującego.

³⁸ Wprawdzie poszczególne terminy pojawiły się wcześniej, to nie były jeszcze łączone z tworzącą się branżą TSL, a do wachlarza usług innych operatorów logistycznych zostały wprowadzone stosunkowo niedawno; Termin *co-packing* po raz pierwszy został użyty w 1987 roku dla nazwania części realizowanego przez firmę FM Logistic kontraktu dla firmy Mars, polegającego na pakowaniu i przepakowywaniu wyrobów cukierniczych.

sposób, aby były one komplementarne do podstawowej oferty lub dostosowane do potrzeb wybranego segmentu rynku. Tworzenie nowych rodzajów usług lub ich doskonalenie może oznaczać dla firm TSL sukces rynkowy, podobnie jak ich brak lub niewłaściwy dobór – stagnację lub porażkę.

Przykładem tworzenia i realizacji z sukcesem strategii polegającej na specjalizacji produktowej może być współpraca operatora logistycznego FM Logistic³⁹ z firmą Hewlett Packard w zakresie związanym z procesami produkcji oraz składowania. W ramach zleczanych przez HP funkcji operator logistyczny przewozi komponenty od producentów (dostawców i poddostawców HP) zlokalizowanych w różnych krajach lub regionach Europy. Następnie w swoim terminalu logistycznym składa je w produkt finalny, np. drukarkę, którą następnie dostarcza do wskazanych przez HP sklepów i hurtowni. W tym przypadku koordynacja całości produkcji z powodu często odmiennych w poszczególnych krajach potrzeb byłaby dla HP zbyt kosztowna, a jednocześnie nie wchodziłaby w obszar kluczowych kompetencji (ang. *core competences*), stąd korzystnym rozwiązaniem było zlecenie tej ostatniej fazy produkcji operatorowi logistycznemu. Dzięki realizacji dedykowanych firmie HP specjalistycznych usług logistycznych, operator FM Logistics pozyskał cenne doświadczenie i zaczął oferować podobne rodzaje usług innym firmom z branży IT.

Kolejnym przykładem jest współpraca między omawianym operatorem FM Logistics, a firmą Mars. Producent dostarcza operatorowi linię do pakowania wyrobów cukierniczych w miejscu składowania produktów oraz produkty w opakowaniach zbiorczych, podczas gdy operator pakuje produkty w opakowania detaliczne dostosowane do lokalnych potrzeb. W rezultacie możliwe jest elastyczne reagowanie na potrzeby rynku.

Kolejnym przykładem daleko posuniętej specjalizacji produktowej może być oferowanie przez firmę Schenker usług typu *flow logistics*. Celem jest osiągnięcia wyższej efektywności kosztowej dzięki wykorzystaniu efektu dużej skali działania. Przesyłki odbierane przez Schenker od jednego z kilku tysięcy dostawców trafiają do jednego z terminali przeładunkowych, gdzie następuje ich dekonsolidacja na poszczególne kierunki. Tak podzielone przesyłki łączone są z przesyłkami pochodzącymi od innych dostawców, a dostarczonymi w tym samym kierunku (konsolidacja), celem realizacji wspólnej wysyłki. Taki sposób przemieszczania towarów został zaprojektowany przede wszystkim pod kątem firm nadających przesyłki drobnicowe do dużej liczby odbiorców lub dla firm posiadających wielu dostawców (np. sieci handlowe, firmy produkcyjne). Z tego względu jest on stosowany między innymi przez Metro Group Logistics, operatora dostaw do takich sieci jak: Macro C&C, Real, Praktiker, czy Media Markt. W tym przypadku koncentracja na wybranej grupie klientów również doprowadziła do specjalizacji produktowej operatora logistycznego.

3. Podsumowanie

W Polsce od kilku lat obserwowany jest intensywny rozwój branży TSL. Wzrost gospodarczy, rosnąca międzynarodowa wymiana handlowa i wysoki poziom inwestycji zagranicznych stwarzają bowiem doskonałe perspektywy dla rozwoju polskiego rynku usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych. Rośnie rola Europy Środkowo-Wschodniej, w tym szczególnie Polski – ze względu na jej korzystne położenie geograficzne, jako miejsca lokalizacji zakładów produkcyjnych przez duże międzynarodowe koncerny. Czynnikiem oddziałującym korzystnie na rozwój branży TSL jest również umacnianie się konsumpcyjnego modelu życia i związana z tym konieczność coraz częstszego zaspokajania potrzeb produktowych konsumentów. Oprócz przesłanek zewnętrznych, o charakterze makroekonomicznym pojawiają się też inne, związane ze zmianami organicznymi w obrębie

³⁹ którego główna polska siedziba zlokalizowana jest w Mszczonowie koło Warszawy (operator posiada w Polsce pięć centrów logistycznych, podczas gdy łącznie w całej Europie ma ich dwadzieścia pięć).

poszczególnych przedsiębiorstw. Upowszechnianie się wśród firm TSL strategii outsourcingu i innych koncepcji zarządzania związanych z „wyszczuplaniem” organizacji już teraz zaczyna korzystnie wpływać na rozwój całej branży.

Poza zmianami wewnętrznymi coraz powszechniej ma miejsce proces konsolidacji i tworzenia nowych form więzi pomiędzy przedsiębiorstwami branży TSL. Dotyczy to zarówno zmiany więzi kapitałowych (powstawania grup kapitałowych, fuzji, przejęć⁴⁰), jak również – w coraz większym stopniu – tworzenia nowych form powiązań partnerskim (porozumień, aliansów). Dotychczas możliwości te wykorzystywały niemal wyłącznie firmy będące częścią dużych międzynarodowych koncernów, takie jak: DHL, Schenker, CTL Logistics, Raben czy TNT Express, ale w tym kierunku zaczynają powoli podążać spółki o polskim rodowodzie. Deklaracje w zakresie strategicznego współdziałania z innymi podmiotami z branży TSL ogłosiły już takie firmy jak: Trade Trans, czy Pekaes SA.

W branży TSL obserwuje się również dynamiczny rozwój nowych rodzajów usług, co jest z jednej strony wynikiem zaostrzającej się walki konkurencyjnej pomiędzy głównymi graczami rynku. Z drugiej strony, jest konsekwencją coraz częstszego przejmowania przez operatorów TSL⁴¹ funkcji związanych z produkcją i około-produkcyjnych. W obecnej ofercie polskich przedsiębiorstw TSL istnieje cały szereg nowych rodzajów usług, których stopień złożoności jest bardzo zróżnicowany. Jednocześnie coraz częściej oferowanie przez operatora złożonych usług logistycznych przestaje być tożsame z realizowaniem przez niego tych funkcji. Wśród dużych firm logistycznych działających na naszym rynku upowszechnia się tendencja do wydzielania tych obszarów i funkcji, które nie tworzą wysokiej wartości dodanej lub wiążą się z koniecznością ponoszenia wysokich kosztów. W szczególności dotyczy to usług w zakresie przewozu towarów, obsługi celnej i utrzymywania floty. Zjawisko to związane jest również z tendencją upowszechniającą się wśród firm TSL, która polega na koncentrowaniu się na kluczowej działalności i odchodzeniu od modelu przedsiębiorstwa – konglomeratu.

W rezultacie w sektorze usług TSL działa rzesza podmiotów o zróżnicowanej skali i złożoności działania oraz charakterze świadczonych usług. Można to przedstawić za pomocą piramidy, której wierzchołek stanowią operatorzy logistyczni pełniący rolę integratorów poszczególnych rodzajów usług, z drugiej strony – cały szereg małych i średnich podmiotów świadczących proste, pojedyncze usługi logistyczne (patrz: tabela 1). Pomędzy nimi znajduje się grupa przedsiębiorstw świadczących wybrane usługi niszowe. Obecnie niektóre większe firmy logistyczne wydzielają ze swojej struktury spółki-córki lub przejmują mniejsze od siebie i wyspecjalizowane w świadczeniu określonych usług podmioty po to, aby zajmować się koordynacją prowadzonej przez nie działalności i w efekcie móc oferować kompleksowe usługi logistyczne, związane na przykład z zarządzaniem jakością i monitorowaniem transportu. Należy przypuszczać, że naturalną konsekwencją dalszego rozwoju firm branży TSL w Polsce będzie przechodzenie z niższych poziomów tej piramidy na poziomy wyższe, tj. od operatora świadczącego wąski zakres prostych usług, poprzez operatora oferujące wyspecjalizowane usługi do integratora odpowiedzialnego za zarządzaniem kompleksowym wachlarzem usług TSL.

Ponadto należy sądzić że, w efekcie postępującej specjalizacji nadal tworzone będą nowe rodzaje usług TSL⁴². Wskutek tego w sektorze logistycznym powinno przybywać nowych kategorii firm i usług, w szczególność tych, które pozwolą uzyskiwać wyższą marżę na sprzedaży. W szczególności dotyczyć to będzie usług polegających na integrowaniu

⁴⁰ Na przykład przejęcie firmy Spedpol przez Schenker Sp. z o.o. w 2004 roku, która weszła w skład międzynarodowej grupy kapitałowej Schenker A.G.

⁴¹ od firm z innych branż.

⁴² związanych na przykład z procesami: przygotowania towarów do wysyłki, zarządzania zwrotami, produkcją, pozyskiwaniem zewnętrznych źródeł finansowania, czy ubezpieczaniem działalności logistycznej

podmiotów specjalizujących się w różnych częściach łańcucha logistycznego: w transporcie, spedycji, dystrybucji, magazynowaniu, a nawet produkcji i pakowaniu.

Ponieważ rynek usług TSL w Polsce stale rośnie należy przypuszczać, że ten kierunek rozwoju utrzyma się jeszcze przez kilka najbliższych lat.

Artykuł jest elementem prac podjętych przez autorkę w ramach badań statutowych na temat „wpływu nowoczesnych koncepcji zarządzania na rozwój usług TSL” i ma charakter przeglądowy.

LITERATURA:

- [1]. Artykuł PN. Co z tą Polską magazynową, [w]. Miesięczniku Eurologistics 1/2006, Warszawa, styczeń 2006r.
- [2]. Brdulak H. i Zespół, Ranking firm TSL, Rzeczpospolita, Magazyn „Logistyka”, 15 czerwca 2007r.
- [3]. Kaczor G., *Osiąganie przewagi konkurencyjnej przez polskich międzynarodowych przewoźników transportu drogowego*, [w]: W stronę praktyki i teorii zarządzania, praca zbiorowa pod red. J. Ostaszewskiego i M. Zaleskiej, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2006r.
- [4]. Ślubowski S., Funhoff A., Pawłowski B., Jodłowski J., Rynek Transportu i Logistyki w Polsce, opracowanie zrealizowane na zlecenie ING Bank Bank Śląski S.A., Warszawa, maj 2007r.
- [5]. Artykuł pn. *Kierunki rozwoju firm kurierskich w Polsce*, [w]: Miesięczniku Logistyka a Jakość, nr 4/2006, Warszawa, kwiecień 2006r.
- [6]. Raport pn. *Outsourcing logistyki jako narzędzie podnoszenia efektywności w dystrybucji*, [w]: Miesięczniku Harvard Business Review, nr 10/2005, Warszawa, październik 2005r.
- [7]. Raport pt. *Sytuacja w branży TSL*, opracowany przez Capgemini, Warszawa, maj 2006r.

Jan Mańkowski
Małgorzata Walendzik

CHARAKTERYSTYKA PRAC NAUKOWO-BADAWCZYCH I ROZWOJOWYCH ZAKŁADU ORGANIZACJI I INFORMATYKI

Zarówno w minionych latach jak i obecnie, Zakład prowadzi działalność w zakresie obsługi transportu drogowego i administracji związanej z obsługą transportu. Celem tej działalności jest wspomaganie rozwoju polskich firm transportowych i motoryzacyjnych poprzez:

- projektowanie narzędzi informatycznych usprawniających funkcjonowanie podmiotów gospodarczych,
- zwiększanie zasobu wiedzy osób związanych z transportem i motoryzacją przez zapewnienie wysokiego poziomu szkoleń i egzaminów,
- doradztwo w zakresie efektywnego funkcjonowania przedsiębiorców na rynku transportowym i motoryzacyjnym,
- certyfikację kompetencji zawodowych w transporcie drogowym oraz certyfikację usług związanych z transportem drogowym.

Poniżej zaprezentowano niektóre z prac (ponieważ w rzeczywistości było ich znacznie więcej), realizowanych przez Zakład w aspekcie historycznym. W latach 90 wykonywano w Zakładzie duży projekt pod nazwą Resortowy Program Badawczo-Rozwojowy MK-05 p.n. „Zastosowanie informatyki w gospodarce przedsiębiorstw transportu samochodowego”, którego czas realizacji obejmował lata 1986-1990, a więc lata intensywnych zmian strukturalnych i organizacyjnych w różnych działach gospodarki, w tym również w zakresie przewozów towarów i osób w transporcie drogowym. Obowiązująca od 1988 roku Ustawa o działalności gospodarczej stworzyła warunki dla podejmowania i prowadzenia działalności gospodarczej każdemu na równych prawach. Efektem tego było pojawienie się na rynku, obok funkcjonujących od lat dużych przedsiębiorstw, nowych małych firm transportowych. Wspomniany okres charakteryzował się nasilonymi procesami inflacyjnymi jak również bardzo istotnymi zmianami w zasadach funkcjonowania przedsiębiorstw jak i Instytutu.

Instytut Transportu Samochodowego – jako Generalny Wykonawca RPBR 05 MK – był bezpośrednim wykonawcą lub koordynatorem prac zmierzających do usprawnienia i racjonalizowania pozamiejskiej komunikacji pasażerskiej. W ramach Programu zrealizowano 57 tematów o łącznej wartości 5.439.700 mln zł (wartość podana wg cen z okresu realizacji projektu). Kierownikiem Resortowego Programu 05 MK był doc. dr Czesław Łepkowski, ówczesny kierownik Zakładu.

Całość wykonanych prac w ramach projektu, ukierunkowana była na wspomaganie procesów zarządzania jak również na potrzeby podstawowej jednostki organizacyjnej, takiej jak przedsiębiorstwo jednozakładowe lub zakład w przedsiębiorstwie wielozakładowym.

Realizowane prace skoncentrowane były na kilku podstawowych celach i swym zakresem obejmowały m.in. takie zagadnienia jak:

- Automatyzacja procesów sterowania i rozliczania przewozów towarowych, a więc systemowe rozwiązywanie problematyki przewozów towarowych, spedycji i dystrybucji. Opracowane w tym zakresie systemy obejmowały takie zagadnienia jak: obsługę techniczną przewozów, operatywne ich planowanie, ocenę pracy kierowców, rozliczanie kosztów i wpływów na pojazd, weryfikację karty drogowej, fakturowanie usług,

rozliczanie paliwa, poprawę dyscypliny przewozów czy też pełne rozliczanie szkód transportowych i ich pełną dokumentację.

- Automatyzacja procesów sterowania i rozliczania przewozów osobowych, a więc informatyzacja i automatyzacja komunikacji pasażerskiej. W ramach tego celu opracowano automatyczne układanie rozkładu jazdy autobusów, system rozliczeń przewozów osobowych jak również zautomatyzowany dziennik dworca autobusowego.
- Gospodarka środkami i przedmiotami pracy, a więc działania ukierunkowane na usprawnienie gospodarki paliwami, gospodarki materiałowej i gospodarki płynami eksploatacyjnymi.
- Prognozowanie i rozliczanie zaplecza technicznego Transportu Samochodowego, a więc prace mające na celu ułatwienie planowania i rozliczania przeglądów technicznych i remontów.
- System kadrowo-placowy, umożliwiający założenie i bieżącą aktualizację kartoteki osobowej, obliczanie wynagrodzeń pracowników oraz kompleksowe rozliczanie płac, czy też kontrolę bilansu czasu pracy.
- Automatyzacja ewidencji kosztów i finansowych rozliczeń działalności przedsiębiorstwa transportowego. Opracowane tematy umożliwiały prowadzenie pełnej ewidencji stanów środków oraz ewidencji rozliczania kosztów. Zgromadzone dane poddawane procesowi automatycznego przetwarzania, pozwalały na uzyskanie wieloprzekrojowych informacji z zakresu amortyzacji i umorzenia środków trwałych.
- Kompleksowy system informatyczny przedsiębiorstwa transportu samochodowego, który pozwalał na wprowadzenie nowoczesnej technologii baz danych do zasilania procesów zarządzania przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Realizowane prace zakończyły się praktycznym wykorzystaniem polegającym na pilotowym wdrożeniu w wytypowanej jednostce organizacyjnej transportu i przygotowaniem do rozpowszechnienia, zintegrowaniu z wcześniej wykonanymi pracami bądź wykorzystaniu w kolejnych tematach realizowanych przez Zakład.

W kolejnych latach, chcąc sprostać potrzebom rynku, Zakład realizował tematy na rzecz komunikacji pasażerskiej i transportu towarów. Tematy wykonywane były m.in. na zlecenie Ministerstwa Transportu, w ramach projektów naukowo-badawczych KBN, czy też w ramach prac statutowych ITS. Niektóre z tych tematów to:

- System ewidencji koncesji na wykonywanie międzynarodowej komunikacji pasażerskiej, który wykonywano w 1995 roku dla Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. System był wielokrotnie modernizowany i unowocześniany ze względu na zmiany w przepisach i rosnące wymagania Departamentu. System obsługiwał cały proces wydawania przez MTiGM koncesji dla polskich i obcych przewoźników na wykonywanie międzynarodowej komunikacji pasażerskiej. Ponadto system umożliwiał przechowywanie wiedzy (informacji) o udzielonych koncesjach na międzynarodową komunikację pasażerską oraz sporządzanie wielopłaszczyznowej analizy danych porównawczych i wynikowych dotyczących koncesji.
- System rozkładu jazdy autobusów w komunikacji pasażerskiej realizowany, modernizowany i wykorzystywany przez wiele lat przez przedsiębiorstwa PKS. W latach dziewięćdziesiątych opracowano nową wersję programu RJA (pierwsza wersja programu była opracowana w ramach RPBR 05 MK), wykorzystując dostępny wówczas na rynku nowy system operacyjny. Zmiany organizacyjne, jakie wystąpiły w PKS-ach, a w szczególności zmiany kadrowe na stanowiskach kierowniczych spowodowały, że zainteresowanie tych przedsiębiorstw nowym systemem wygasło. Koordynacja rozkładów jazdy została odebrana przedsiębiorstwom PKS i przekazana do obowiązków Marszałków Województw.

W ramach projektów badawczych Zakład realizował kilka prac, m.in. pracę na temat „*Narzędzi wspomagających kształtowanie polityki restrukturyzacji parku samochodowego*”.

Ochrona środowiska naturalnego to jedno z ważniejszych zadań, przed którymi stanął człowiek u progu XXI wieku. Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez transport pociąga poważne zagrożenie dla równowagi ekologicznej zarówno w skali całego świata jak i poszczególnych regionów. Dlatego też polityka w zakresie ograniczenia szkodliwego oddziaływania motoryzacji na środowisko nie powinna odbiegać od prowadzonej dotychczas i przewidywanej do realizacji w krajach Unii Europejskiej. Na podjęcie wymienionych wyżej działań wpłynął rozwój motoryzacji w Polsce i wynikające z dynamicznego rozwoju motoryzacji zagrożenie dla środowiska.

Z uwagi na powyższe prace w realizowanym temacie ukierunkowane były na zaprojektowanie narzędzi, które w efekcie umożliwią modelowanie strategii restrukturyzacji parku samochodowego ograniczające do minimum negatywne skutki oddziaływania motoryzacji na środowisko naturalne człowieka przy zapewnieniu realizacji wymaganych zadań przewozowych.

W wyniku prowadzonych badań opracowano system modelujący wpływ różnych czynników związanych z parkiem samochodowym na zanieczyszczenie środowiska oraz wstępne wyniki analizy możliwych strategii oddziaływania państwa. Analiza wyników pozwalała na ustalenie kierunków działań, zadań rzeczowych oraz mechanizmów wymuszających i stymulujących ich realizację w celu ograniczenia postępującej degradacji środowiska, a następnie poprawę jego stanu.

Transport, podobnie jak każda inna działalność gospodarcza, przed przystąpieniem do UE musiał spełniać określone wymagania. Jednym z wymogów Unii Europejskiej stawianym Polsce, było prowadzenie działań kontrolnych w transporcie drogowym. Zakład tymi zagadnieniami zajmował się wiele lat. I tak:

- w roku 1996 na zlecenie MTiGM opracowano koncepcję organizacji inspekcji transportu drogowego w Polsce,
- w roku 1997 na zlecenie MTiGM przygotowano projekty ustawy i rozporządzenia MTiGM dotyczące organizacji i działania inspekcji transportu drogowego w Polsce,
- w latach 1999-2001 w ramach projektów badawczych Zakład opracował ***Model systemu informacyjnego wspomagającego kontrolę transportu drogowego zgodnie z wymaganiami Unii Europejskiej.***

Podstawowym zadaniem kontroli transportu drogowego jest egzekucja przestrzegania prawa i norm obowiązujących w tej gałęzi transportu. Kraje Unii Europejskiej (wszystkie) kontrolę transportu drogowego prowadzą poprzez wyspecjalizowane instytucje, powołane specjalnie do prowadzenia tej działalności. Aby było możliwe prawidłowe wykonywanie kontroli przez powołany do życia organ, należało zaproponować konkretne rozwiązania. Korzystając z doświadczeń unijnych, opracowano system informacyjny zawierający bazę wiedzy obejmującej wiedzę prawniczą, normatywną, techniczną, finansową, podatkową i inne, które stanowią podstawę i bazę porównawczą dla działalności organów kontrolnych. Zakres wymaganej wiedzy obejmował ochronę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochronę rynku transportowego, ochronę środowiska naturalnego przed szkodliwym oddziaływaniem transportu oraz ochronę dróg transportowych. W skład wymaganej wiedzy weszły między innymi: akty prawne, instrukcje, normy, parametry pomiarowe i porównawcze, wzorce dokumentów. Obszar wiedzy objął swym zasięgiem wymogi prawa o ruchu drogowym, zasady homologacji i dopuszczenia pojazdów do ruchu, prawidłowość przewozu osób i towarów, sposoby kontroli pojazdów i ich podzespołów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przestrzeganie warunków udzielonych koncesji przewozowych, przeciwdziałanie

przewozom kabotażowym, przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji oraz zasad ustalanie cen za przewozy, przestrzeganie norm socjalnych w transporcie oraz norm ekologicznych, zakazy poruszania się transportu w określonym czasie i miejscu, przestrzeganie proekologicznej działalności zaplecza technicznego transportu drogowego, prawidłowość eksploatacji dróg i infrastruktury drogowej, dokumentacja obowiązująca w transporcie oraz prawidłowość jej wykorzystania oraz inne zagadnienia. Wykorzystując doświadczenie krajów Unii Europejskiej oraz stan polskiego rynku transportowego, w końcowym efekcie prac w projekcie opracowano system informacyjny wspomagający pracę organów kontrolnych oraz system analizy statystycznej wyników kontroli transportu drogowego w Polsce.

W ramach tematu ***Dopuszczenie do zawodu przewoźnika***, Zakład rozpoczął prace już w roku 1996, kiedy wykonano prace wstępne w zakresie rozpoznania zasad dostępu do zawodu przewoźnika w Polsce i w krajach zachodnich. W roku 1999 r. Zakład zajmował się organizacją sieci krajowej oraz opracował materiały szkoleniowe do kształcenia przewoźników i spedytorów w ramach programu dopuszczenia do zawodu przewoźnika. Natomiast w ramach projektów badawczych w latach 2000-2001 Zakład opracował temat ***Modelowy system organizacji dopuszczania do zawodu przewoźnika drogowego dostosowany do wymagań Unii Europejskiej***. Zgodnie z obowiązującymi przepisami w Unii, kraje unijne kontrolują sytuację na rynku usług transportowych poprzez przyznawanie licencji lub koncesji na wykonywanie poszczególnych rodzajów działalności transportowej. Najczęściej jednym z warunków uzyskania koncesji lub licencji jest wykazanie się kompetencjami zawodowymi. Kompetencje przewoźników sprawdzane są za pomocą egzaminu kwalifikacyjnego, którego pozytywny wynik upoważnia kandydata do otrzymania świadectwa kwalifikacji. Podmiot nie posiadający certyfikatu nie otrzyma pozwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w transporcie drogowym. Dlatego też, Polska zobowiązana była dostosować swoje przepisy prawne i wymagania w zakresie działalności transportowej do wymagań obowiązujących w Unii. Wymagania Unii Europejskiej w tym względzie dotyczą trzech podstawowych kryteriów do których należą: właściwe kwalifikacje, potwierdzone egzaminem państwowym, reputacja zawodowa oraz wiarygodność finansowa. Po wprowadzeniu nowych regulacji prawnych w tym zakresie, warunkiem uzyskania licencji w każdym z rodzajów działalności jest uzyskanie certyfikatu dokumentującego posiadane kwalifikacje. W opracowaniu rozwiązania wykorzystano:

- rozwiązania zasad dopuszczenia do zawodu przewoźnika stosowane w krajach zachodnich,
- doświadczenie Europejskiego Stowarzyszenia Instytucji zajmujących się dopuszczeniem do zawodu przewoźnika w poszczególnych krajach europejskich (EUROTRA).

Praca w omówionym projekcie pozwoliła na przygotowanie kompleksowego rozwiązania w tym zakresie, zgodnego z wymaganiami Unii Europejskiej.

Od 1 stycznia 2002 r. weszła w życie ustawa o transporcie drogowym, która zastąpiła dotychczasowe przepisy regulujące rynek przewozów drogowych (Dz.U.z 2001 r. nr 125, poz. 1371). Ustawa przewidywała 2 lata na dostosowanie się przedsiębiorców działających na podstawie dotychczasowych uprawnień, do wymogów wprowadzonych nowymi przepisami.

Zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami prawnymi Zakład Organizacji i Informatyki w 2000 roku rozpoczął egzaminowanie przewoźników drogowych na certyfikaty kompetencji zawodowych. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury określa zakres zagadnień objętych egzaminem sprawdzającym posiadanie wiedzy i praktyki niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego i formę egzaminu na certyfikat kompetencji zawodowych. Zakres wiedzy jest zróżnicowany i zależy od rodzaju wykonywanego przewozu. Od osób podejmujących lub wykonujących międzynarodowy

transport drogowy wymaga się znajomości zagadnień z zakresu obowiązujących międzynarodowych umów i przepisów transportowych, przepisów celnych oraz warunków i dokumentów wymaganych do wykonywania tego rodzaju przewozów. W przypadku osób podejmujących lub wykonujących transport krajowy, zakres zagadnień jaki wymagany jest na egzaminie jest nieco inny i praktycznie chodzi o to, aby osoby te wykazały się wiedzą ogólną związaną z wykonywaną działalnością a w szczególności w zakresie prawa cywilnego i handlowego, prawa pracy, prawa finansowego i zarządzania przedsiębiorstwem, przepisów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika i do rynku przewozów drogowych, oraz przepisów ruchu drogowego.

Proces egzaminowania wymagał opracowania bazy pytań testowych oraz zadań problemowych z zakresu prawa krajowego i międzynarodowego. Z uwagi na fakt, że przepisy prawne ulegają częstym zmianom, wymusza to na pracownikach Zakładu śledzenie tych zmian oraz bieżącą aktualizację bazy pytań pod kątem obowiązujących przepisów. O skali przedsięwzięcia świadczy poniższa tabela, zawierająca liczby egzaminowanych osób oraz wydanych certyfikatów w okresie od lutego 2002 r. do końca 2006 r. Wynika z niej, że dzięki naszym działaniom prawie 80 tys. osób uzyskało dostęp do zawodu przewoźnika drogowego, w tym ponad 25 tys. również przewoźnika na rynku międzynarodowym.

Lp.	Rodzaj egzaminu	Liczba uczestników	Liczba uzyskanych certyfikatów
1	K.P.O	8875	6764
2	K.P.R	60874	46358
3	M.P.O.	6063	4686
4	M.P.R.	28895	21787
	Σ	104707	79595

Objaśnienia:

- K.P.O. - Krajowy przewóz osób
- K.P.R. - Krajowy przewóz rzeczy
- M.P.O. - Międzynarodowy przewóz osób
- M.P.R. - Międzynarodowy przewóz rzeczy

Potrzeba rzetelnej informacji o Unii Europejskiej oraz o obowiązujących zasadach wykonywania transportu drogowego na jednolitym rynku europejskim przyczyniła się do opracowania przez Ministerstwo Infrastruktury, we współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego - Programu edukacyjnego dla polskich przewoźników transportu drogowego. Celem Programu było przygotowanie przewoźników do działania w nowych warunkach, jakie zaistniały po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Chodziło o to, aby przybliżyć przewoźnikom drogowym problemy związane z przystąpieniem Polski do Unii, a w szczególności uświadomić im:

- z jakimi zagrożeniami mogą spotkać się na rynku unijnym i jak ich uniknąć lub zminimalizować,
- jakie staną przed nimi szanse i w jaki sposób je wykorzystać dla prowadzenia własnej działalności.

W ramach Programu do końca 2002 roku opracowano cztery broszury informacyjne:

- Nowa Ustawa o Transporcie Drogowym - wyjaśnienia w formie pytań i odpowiedzi,

- Czas jazdy i odpoczynku kierowców międzynarodowego transportu drogowego – wyjaśnienia do umowy AETR (w ramach funduszy pomocowych PHARE),
- Wejście do Unii - nadchodzące zmiany w transporcie drogowym w 9 pytaniach (w ramach funduszy pomocowych PHARE),
- Program edukacyjny dla polskich przewoźników – informacje ogólne.

Wyżej wymienione broszury zostały wydane w łącznym nakładzie ok. 120 tys. egzemplarzy.

Ponadto w Zakładzie opracowano podręcznik „Program edukacyjny w zakresie integracji polskiego transportu drogowego z Unią Europejską”, uruchomiono ponad 50 punktów informacyjno-konsultacyjnych w Polsce dla informowania przewoźników drogowych oraz przeprowadzono centralne szkolenie ekspertów prowadzących punkty konsultacyjno-informacyjne.

Od 2007 roku, zgodnie z oświadczeniem posiadacza certyfikatu, jak również zgodnie z normą według której jest wydawany certyfikat, Instytut zobowiązany jest jako jednostka certyfikująca do nadzoru nad certyfikatem. Instytut będzie nadzorował przewoźników w zakresie aktualizacji wiedzy. Dokumenty potwierdzające aktualizację wiedzy przewoźnicy zobowiązani są nadsyłać do Instytutu co 5 lat. Natomiast o formie aktualizowania wiedzy decyduje przewoźnik.

Poza wymienionymi tematami, w ramach projektów badawczych Zakład zajmował się również zagadnieniami dot. drogowego przewozu materiałów niebezpiecznych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi **materiały (towary) niebezpieczne to takie materiały i przedmioty, których przewóz – na podstawie odpowiednich przepisów – jest albo zabroniony albo dopuszczony jedynie na określonych w tych przepisach warunkach.** Znaczący to, że dopuszczenie materiałów do przewozu, jego oznakowanie, klasyfikacja, wymagania względem środków transportu, kierowcy czy realizacji przewozu podlega rygorom, co w konsekwencji ma zapewnić bezpieczny transport dla ludzi jak i środowiska.

Systematyczny wzrost ilości przewożonych materiałów niebezpiecznych, który został przejęty głównie przez transport drogowy, wzrost natężenia ruchu, zły stan techniczny dróg, jak również różnorodność środków transportu i niedostateczne przygotowanie przewoźników spowodowały, że wzrosła liczba zdarzeń powodując zagrożenia chemiczne. Ilość przewożonych towarów niebezpiecznych wpływa również na pogorszenie się stanu bezpieczeństwa na drogach publicznych. Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom, niezbędny jest szeroki i łatwy dostęp do informacji związanych z normami prawnymi, zasadami szkolenia osób biorących udział w przewozach materiałów niebezpiecznych, organizacją tych przewozów oraz sposobów likwidacji skutków zagrożeń spowodowanych przez materiały niebezpieczne.

Projekt badawczy obejmował szeroki zakres zagadnień związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych. Były to zagadnienia prawne, przewozowe, szkoleniowe, ratownicze i kontrolne. W każdej dziedzinie zostały opracowane rozwiązania które wspomagają organizację przewozu materiałów niebezpiecznych i zarządzanie nimi. W ramach projektu opracowano bazę wiedzy umożliwiającą podniesienie jakości szkolenia organizatorów i uczestników przewozów materiałów niebezpiecznych, co w konsekwencji powinno ułatwić organizowanie tych przewozów w sposób maksymalnie bezpieczny oraz wspomagać prowadzenie działalności ratowniczej likwidującej negatywne skutki oddziaływania materiałów niebezpiecznych na człowieka oraz na środowisko naturalne.

W ramach tematu ADR, Zakład opracował ponadto:

- **System ADR-Prawo** – to komputerowa wersja Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych. System wdrażany od 1997r. Program na bieżąco aktualizowany, z uwagi na zmianę obowiązujących przepisów. System zapewniał automatyczne przeglądanie tekstu żadanego przepisu oraz umożliwiał dla wskazanego materiału niebezpiecznego zebranie kompletu informacji w jaki sposób materiał obsłużyć (magazynować, załadować na pojazd, bezpiecznie przewozić i rozładować). Ponadto system umożliwiał wydrukowanie instrukcji dla kierowców dla każdego wskazanego materiału. Instrukcja ta jest jednym z podstawowych dokumentów wymaganych przy przewozie materiałów niebezpiecznych.
- **System ADR-SINS** – to system ratowniczy zrealizowany w ramach projektu naukowo-badawczego KBN, wspomagający prowadzenie akcji ratowniczej w przypadku wycieku z opakowania materiału niebezpiecznego (w magazynie, na pokładzie pojazdu w czasie jego transportu itp.). Umożliwia zidentyfikowanie nieznanego materiału niebezpiecznego i podania użytkownikowi informacji i procedur zachowania się wobec zidentyfikowanego materiału. Pozwala również na wskazanie instytucji mogącej pomóc w prowadzeniu akcji ratowniczej, sprzętu, który może być wykorzystany w akcji i posiadaczy tego sprzętu. Zawiera także opisy archiwalne podobnych akcji przeprowadzonych w przeszłości, popełnionych błędów i zastosowanych procedur postępowania. Ponadto umożliwia wydrukowanie symulacji przeprowadzenia akcji ratowniczej. Baza systemu zawiera kompletne informacje o ponad 100 najczęściej przewożonych substancjach niebezpiecznych.
- **System ADR-Test** – jest systemem zrealizowanym w ramach projektu naukowo-badawczego KBN, wspomagający proces szkolenia i egzaminowania kierowców w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych. Zawiera on bazę pytań i odpowiedzi w czterech obowiązujących szkoleniach - podstawowym oraz trzech specjalistycznych: dla przewozów cysternami, dla przewozów materiałów wybuchowych oraz dla przewozów materiałów promieniotwórczych. Zapewnia definiowanie algorytmów losowania testów szkoleniowych i egzaminacyjnych oraz losowanie i drukowanie testów, a także wykazu prawidłowych odpowiedzi. Chociaż program opracowany przez ITS cieszył się dużym powodzeniem, Transportowy Dozór Techniczny przejął prace w tym zakresie zgodnie z Zarządzeniem Nr 16 Ministra Infrastruktury z dnia 10 maja 2005 r.
- **Książki „Katalogi pytań ADR”** – to książkowe wydanie ogólnopolskiego katalogu pytań ADR zawartego w systemie ADR-Test. Cztery wydania książkowe, każde dla jednego z dostępnych rodzajów szkolenia, zawierały kompletny zestaw pytań i odpowiedzi, z których losowane były testy egzaminacyjne kończące prowadzone w kraju szkolenia kierowców starających się o uprawnienia dla przewozu materiałów niebezpiecznych. Nieodpłatnie wydawnictwo udostępniono wszystkim Marszałkom Województw. Książki przewidziane jako materiał szkoleniowy w procesie prowadzonych szkoleń były udostępniane szkolonym kierowcom.

Kolejnym, realizowanym przez wiele lat tematem, jest Obsługa Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego

- **System WORD** – jest ogólnopolskim standardem dla Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w zakresie obsługi kandydatów na kierowców i ich przygotowania do egzaminów na prawo jazdy oraz rozliczenia tych egzaminów. Umożliwia przyjęcie kandydata i wpłat za egzamin, planowanie terminu egzaminu i miejsca egzaminu (sal egzaminacyjnych) na wszystkie kategorie prawa jazdy, pozwala rozliczyć wyniki egzaminów oraz wydrukować dokumenty uprawniające do wydania prawa jazdy przez

urząd administracji terenowej. Ponadto system zapewnia dobowe rozliczanie przeprowadzonych egzaminów oraz podstawową wymaganą przepisami statystykę rozliczeniową. Od lipca 1998 roku system jest wdrożony we wszystkich w Polsce Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego (49 firm) w 56 miejscach egzaminowania (niektóre ośrodki mają więcej niż 1 punkt egzaminowania). Jest on stale modernizowany i rozbudowywany o nowe opcje.

- **System WORD-Egzamin** - jest systemem egzaminowania w Polsce kandydatów na kierowców. Współpracuje z systemem WORD w zakresie wymiany danych. Od 1999 roku egzaminy teoretyczne na wszystkie kategorie prawa jazdy odbywają się z wykorzystaniem tego programu. Gwarantuje to jednakowy poziom egzaminu bez względu na miejsce jego przeprowadzenia. Baza pytań egzaminacyjnych jest aktualizowana w miarę zmieniających się przepisów i każdorazowo zatwierdzana przez Ministerstwo Transportu. Od roku istnieje również możliwość zdawania egzaminu w językach niemieckim i angielskim, ponieważ taka jest potrzeba rynku.
- **System WORDStat-2000** – był przewidziany jako poszerzony system statystyczny (ponad 500 tysięcy wersji zestawień statystycznych) dla danych zawartych w systemie WORD oraz jako system zbiorczy danych z wielu punktów egzaminowania. Unifikacja systemu WORD w całym kraju powoduje, że system WORDStat-2000 może je łączyć na szczeblu nadrzędnym. Może być zastosowany w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego posiadających 1 punkt egzaminowania – wówczas system umożliwia wykonanie wielu statystyk porównawczych umożliwiających zarządzanie procesem egzaminowania. Może być również zastosowany w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego posiadających po kilka punktów egzaminowania – wówczas system WORDStat-2000 umożliwia łączenie baz danych wszystkich punktów egzaminowania i sporządzanie statystyki wspólnej. W podobny sposób może być wykorzystany na szczeblu województwa (do komasacji baz danych Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego zlokalizowanych na terenie województwa i sporządzanie statystyk wojewódzkich) lub na szczeblu kraju (w MTiGM lub w ITS celem sporządzania statystyk krajowych). System od listopada 1999 r. wdrożony jest we wszystkich Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego.

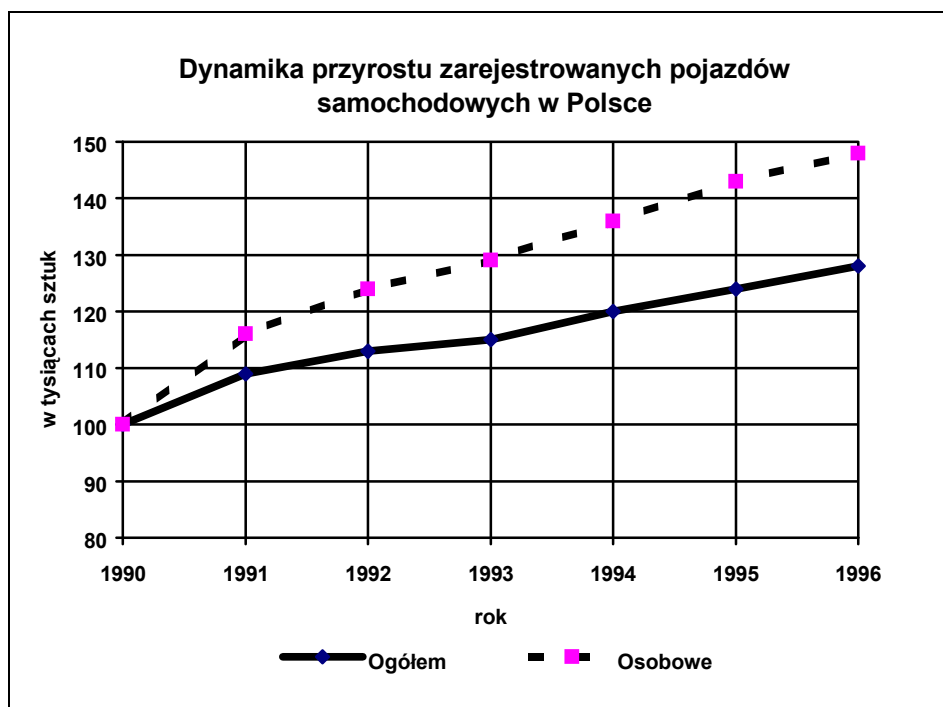
W 1997 r. Zakład realizował Projekt nr PL.-9414-01-01 o nazwie „**Studium wykonalności projektu systemu baz danych rejestracji pojazdów i kierowców opartego na pracy zainicjowanej przez TBD oraz jego pilotowe wdrożenie**” realizowany był na podstawie decyzji Rządu Polskiego, w imieniu którego działała Fundacja na rzecz Rozwoju Administracji Publicznej. Projekt finansowany był z funduszu PHARE Unii Europejskiej. Opracowanie stanowiło fazę wstępną (*feasibility study*) projektu. Jego zadaniem było zbadanie możliwości i opracowanie podstaw do realizacji właściwego projektu oraz przygotowanie warunków przetargowych.

Wykonawcą opracowania był Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, wyłoniony w wyniku konkursu ofert i działający na podstawie podpisanej umowy nr PL.-9414-01-01 z dnia 24 kwietnia 1997 r. Końcowym odbiorcą projektu byli Beneficjanci, czyli: Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Obowiązujący w Polsce system ewidencji pojazdów i kierowców działał na podstawie przepisów prawnych z 1983 r. Zmiana systemu gospodarczego spowodowała, między innymi, ogromny rozwój motoryzacji; stąd funkcjonujący system stał się niewystarczający w nowych warunkach.

Nowe uwarunkowania zostały spowodowane m.in.:

- otwarciem w 1990 roku polskich granic, co w efekcie przyczyniło się do wzrostu ilości jeżdżących po naszych drogach pojazdów, o ok. 5% rocznie, a łączny stan zarejestrowanych samochodów i motocykli w 1996 r. wynosił ok. 11,2 mln. sztuk (rys.1),



Rys. 1 Dynamika przyrostu zarejestrowanych pojazdów samochodowych w Polsce
(Źródło: *Roczniki Statystyczne*)

- gwałtownym wzrostem kradzieży samochodów - w 1996 r. skradziono ok. 48.000 pojazdów (na podstawie danych KGP),
- dużą liczbą punktów rejestracji i brakiem dostatecznych zabezpieczeń, które spowodowały wzrost kradzieży i fałszerstw dokumentów (dowodów rejestracyjnych i praw jazdy),
- znacznym przepływem przez i na nasz rynek kradzionych na Zachodzie samochodów, co wywołuje rosnący nacisk państw Unii na wdrożenie w Polsce centralnego rejestru pojazdów,
- zbliżeniem Polski do Unii Europejskiej, co wymusiło konieczność dostosowania polskich rozwiązań do wymaganych w krajach członkowskich,
- lokalnym charakterem baz danych i brakiem możliwości kontroli, co spowodowało wzrost oszustw celnych, skarbowych i ubezpieczeniowych.

Aby nadążyć za trendami europejskimi należało pilnie przystąpić do zmiany wielu uregulowań w tym zakresie oraz unifikacji rozwiązań. Najbardziej newralgiczną, a jednocześnie najpilniejszą sprawą była potrzeba zmiany przepisów oraz wdrożenie nowoczesnego systemu ewidencji pojazdów, wydawania praw jazdy i ewidencji kierowców. Celem omawianego opracowania było sformułowanie warunków realizacji Krajowego Centralnego Systemu Rejestracji Pojazdów i Kierowców, który:

- usprawni pracę organów administracji państwowej w zakresie wydawania praw jazdy i rejestracji pojazdów, a przez to poprawi obsługę społeczeństwa,
- zwiększy efektywność pracy Policji poprzez dostęp do centralnego banku danych,

- znacznie ograniczy, a w niektórych przypadkach wyeliminuje negatywne zjawiska takie, jak kradzieże pojazdów, dokumentów, oszustwa celne itp.,
- pośrednio wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska,
- umożliwi wymianę informacji z innymi systemami (obsługa i kontrola w zakresie podatków, ubezpieczeń, cła, statystyki państwowej itp.),
- będzie dostosowany do nowych rozwiązań funkcjonujących i realizowanych w krajach Europy Zachodniej, umożliwiając efektywniejszą współpracę w ramach integracji europejskiej.

W opracowaniu zawarto propozycje rozwiązań, umożliwiających opracowanie i pilotowe wdrożenie kompleksowego systemu ewidencji pojazdów i kierowców przewidzianego dla trzech poziomów administracji państwowej: centralnego, wojewódzkiego (3 pilotowe województwa) i terenowego (15 urzędów rejonowych w pilotowych województwach).

Po przeanalizowaniu istniejącego stanu, przedstawiono kilka przykładów rozwiązań rejestracji pojazdów i kierowców stosowanych w innych krajach. W wyniku przeprowadzonej analizy przedstawiono warunki wyjściowe do opracowania oraz koncepcję jednolitego w skali kraju systemu ewidencji pojazdów i kierowców. W koncepcji tej przedstawiono model funkcjonalny i informacyjny systemu oraz dokonano podziału projektu na podprojekty realizacyjne. Wskazano również miejsca i zakres pilotowego wdrożenia projektu. W kolejnych rozdziałach przedstawiono propozycje podprojektów realizacyjnych z uwzględnieniem ich zakresu i opisu, warunków wyjściowych, kosztów i harmonogramu realizacji oraz wyjściowych warunków przetargu. W opracowaniu zaproponowano również sposób zarządzania projektem, które jest konieczne ze względu na jego zakres oraz realizację prowadzoną przez kilku wykonawców. Poza tym przedstawiono analizę ekonomicznej efektywności wdrożenia projektu w skali całego kraju. Ponadto wykonano marketingową analizę projektu oraz wskazano, w jaki sposób, w jakim czasie i w jakich warunkach organizacyjnych, technicznych i finansowych możliwe będzie wdrożenie systemu we wszystkich rejonowych i wojewódzkich urzędach administracji państwowej.

Poza wymienionymi tematami, Zakład od wielu lat wykonuje prace dla Ośrodków Szkolenia Kierowców. Na szczególną uwagę zasługuje program *System OSK-Test*, który jest hybrydą systemów WORD-EGZAMIN i WORD-Test. System umożliwia dla dowolnej kategorii prawa jazdy wylosowanie testu szkoleniowego i jego rozwiązywanie na ekranie, lub jego wydrukowanie, i rozwiązywanie na papierze. Zakład sprzedaje i konserwuje System OSK-Test od grudnia 1999 r. Poza bieżącą aktualizacją bazy pytań, w 2005 r. System OSK TEST rozszerzono o moduł ewidencji kursantów, który umożliwia przeprowadzanie obowiązkowego egzaminu wewnętrznego wraz z wydrukiem odpowiedniego zaświadczenia, co zgodne jest z rozporządzeniem MTiB z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz.U.217.poz.1834). Obecnie z programu korzysta ponad 4000 użytkowników.

Kolejnym tematem realizowanym przez Zakład dla OSK jest opracowanie Systemu OSK-Szkoła, który ma za zadanie kompleksową obsługę ośrodka szkolenia kierowców. Pierwsza wersja programu została opracowana w 1999r. W oparciu o przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. dokonano modyfikacji systemu, który w aktualnej wersji zapewnia rejestrację kandydatów na kurs szkoleniowy, planowanie kursu, terminów wykładów oraz jazd, grafików jazd kursantów i instruktorów szkolenia, prowadzenie dokumentacji kursu wymaganej przepisami, w tym dziennika kursu i wydruk zaświadczenia o ukończeniu kursu. Ponadto system umożliwia sporządzanie statystyk z prowadzonej działalności ośrodka szkolenia i rozliczeń finansowych. Nowym rozwiązaniem

w systemie jest wydruk zaświadczenia o ukończeniu kursu wraz z kodem kreskowym, co umożliwi bezbłędne wczytanie danych do bazy w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego za pomocą skanera.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej 01.05.2004 r., nałożyło na Polskę obowiązek stosowania prawa unijnego, a w związku z tym wdrożenie m.in. STC (Systemu Tachografów Cyfrowych).

Po ponad 30 latach stosowania tachografów analogowych stwierdzono, że są to urządzenia przestarzałe technicznie, nieefektywne ekonomicznie i umożliwiają fałszowanie informacji. Ogólnie mówiąc, nie spełniają celu, dla którego zostały wprowadzone. Chcąc zmienić ten stan rzeczy, Komisja Europejska, wspierana przez środowisko zawodowe, podjęła decyzję o wdrożeniu nowoczesnych technologicznie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym -TACHOGRAF CYFROWY (TC). W nowym rozwiązaniu, nie tylko tachograf, ale także tzw. inteligentna osobista karta kierowcy rejestruje zdarzenia w czasie prowadzenia pojazdu.

Zastosowanie TC pozwoli przedsiębiorcom lepiej organizować i nadzorować pracę kierowcy, zmuszając do przestrzegania przerw i czasu przewidzianego na odpoczynek, prędkości jazdy, a tym samym – bezpieczniejszego poruszania się po drodze. TC otwiera też nowe możliwości w kontekście zarządzania taborem samochodowym i przewożonymi przez pojazdy ładunkami.

Zgodnie z Ustawą Nr 180 z 29 lipca 2005r. o systemie tachografów cyfrowych posiadanie tachografu cyfrowego staje się obowiązkowe w nowych pojazdach przeznaczonych do transportu towarowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz pasażerskiego powyżej 9 osób wraz z kierowcą.

Obligatoryjne stosowanie TC w pojazdach samochodowych obowiązuje od 1 maja 2006 r., co opublikowane zostało w Rozporządzeniu (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.

W związku z tym, że są to nowe rozwiązania Zakład opracował programy szkoleń, które obejmują zagadnienia z zakresu systemu tachografów cyfrowych przeznaczonych dla kierowców, managerów flot, pracowników służb kontrolnych oraz techników warsztatów, którzy będą się zajmowali kalibracją tachografu cyfrowego. Tematyka szkoleń obejmuje zagadnienia prawne dotyczące STC, zagadnienia związane z samym tachografem i kartami tachografowymi oraz zakres i sposób pobierania danych z tachografu cyfrowego. Wiele uwagi poświęca się zagadnieniom związanym z funkcjonowaniem warsztatów, w których będzie przeprowadzany montaż i kalibracja tachografów.

Powyżej przedstawiono tylko niektóre prace realizowane w Zakładzie do 2006 r. Poza wymienionymi pracami, Zakład ZOI zorganizował szkolenia m.in. dla pracowników GUM i terenowej administracji miar w zakresie wiadomości teoretycznych i praktycznych umiejętności niezbędnych do wykonywania sprawdzeń i kalibracji cyfrowych tachografów samochodowych oraz dla Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie w zakresie czasu pracy kierowcy. Ponadto Zakład wykonywał i inne prace, które miały na celu usprawnienie funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w kraju, jak również prowadził szkolenia w zakresie obsługi systemów oferowanych do sprzedaży przez Zakład.

PASY, JAKO JEDEN Z GWARANTÓW BEZPIECZEŃSTWA BIERNEGO W POJAZDACH

Zestaw pasów, będący seryjnym wyposażeniem wszystkich nowych aut, jest podstawowym i najpewniejszym elementem bezpieczeństwa biernego w pojazdach. Dzięki nim, szanse na przeżycie podczas kolizji drogowej wzrastają blisko o 50 proc. Mimo to, wielu z nas zapomina lub świadomie lekceważy obowiązek ich zapinania.

Prozaiczny „system” pasów był już znany w XIX- wiecznych pojazdach z zaprzęgiem konnym. Prekursorami i anonimowymi wynalazcami tego rozwiązania byli kierowcy powozów (również amerykańskich dyliżansów przemierzających bezkresne połacie Ameryki), którzy w obawie przed wypadnięciem przypinali swoje ciała skórzanym pasem biodrowym, przymocowanym do drewnianej konstrukcji.

Pas biodrowy, w niezmienionej formie, wkroczył w wiek XX wraz z rozwojem awiacji i motoryzacji. Początkowo, branża samochodowa ze sceptycyzmem odnosiła się do tej dodatkowej formy bezpieczeństwa, wychodząc z założenia, iż takie rozwiązania psują smak gustownie zaprojektowanych kabin pasażerskich.

„Trend estetyzmu”, który blokował rozwój bezpieczeństwa oraz niska świadomość pasażerów o potencjalnych skutkach kolizji, utrzymywała się jeszcze w czasach powojennych. Wynikiem takiej polityki był gwałtownie rosnący wskaźnik ofiar śmiertelnych, który szedł w parze ze wzrostem natężenia ruchu na drogach całego świata. Pierwszym, który zwrócił uwagę na ten aspekt był rząd Stanów Zjednoczonych, wydając w 1963 roku ustawy nakaz wyposażania aut w przednie pasy bezpieczeństwa. W trzy lata później znowelizowano prawo, które obligowało koncerny samochodowe do montażu pasów także dla pasażerów tylnej kanapy.



Fot. 1. Inżynier zakładów Volvo - Nils Bohlin, był wynalazcą pierwszych, trzypunktowych pasów bezpieczeństwa.

Konstruktorem pierwszych trzypunktowych (inaczej biodrowo-barkowych) pasów był inżynier zakładów Volvo Nils Bohlin. Marka, która jednoznacznie kojarzy się z bezpieczeństwem, wprowadziła to novum do seryjnej produkcji w modelu Amazon w 1959 r. (dla pierwszego rzędu siedzeń). Jednak rozwiązanie Szwedów z miernym skutkiem zdobywało popularność wśród pozostałych producentów aut. Działania koncernów do poprawy bezpieczeństwa podróżujących były na tyle opieszale, iż katalizatorem zmian musiały stać się rządy poszczególnych krajów, które poprzez własne prawo, mogły narzucić ich popularyzację.

Polskie ustawodawstwo nie było pod tym względem w czołówce, ale i tak wypadło korzystnie. Obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa został wprowadzony w 1983 roku i wówczas dotyczył pierwszego rzędu siedzeń i dróg poza terenem zabudowanym. Przepis ten rozszerzono w 1991 roku o pasażerów tylnej kanapy oraz wszystkie drogi. W osiem lat później, znormalizowano kodeks o foteliki do przewożenia dzieci poniżej 12 lat oraz wzrostu nieprzekraczającego 150 cm. Obecne prawo reguluje „Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym”, rozszerzona o implementowaną dyrektywę unijną, wedle której od 9 maja 2006 r. do zapinania pasów bezpieczeństwa zobligowani są także pasażerowie autobusów turystycznych i mikrobusów.



Fot. 2. Od 9 maja 2006 roku, nie wolno przewozić dzieci w fotelikach na przednim siedzeniu pasażera, bez uprzedniego wyłączenie mechanizmu poduszki powietrznej. Wcześniej była taka możliwość, gdy fotelik był umieszczony tyłem do kierunku jazdy

Mimo, iż od lat istnieją stosowne akty prawne, zmuszające wszystkich kierowców jak i pasażerów do korzystania z pasów, to liczba osób niestosujących się do tych zasad wcale nie maleje. Potwierdzają to informacje policyjne, według których tylko około 70 proc. uczestników ruchu pamięta o ich zapinaniu. Nie lepiej wypadają na tym tle nasi sąsiedzi. Można wręcz odnieść wrażenie, że to problem całej Unii Europejskiej. Badania przeprowadzone pomiędzy 19-25 lutego tego roku przez Europejskie Stowarzyszenie Policji Drogowej TISPOL, potwierdzają negatywne wskaźniki - 126 tys. przypadków niezapiętych pasów w 21 kontrolowanych krajach Unii (tabela 1). Jak szacują organizatorzy kampanii pt. „Operacja pasy bezpieczeństwa”, dostosowanie się do obowiązujących przepisów pozwoliłoby znacznie zmniejszyć liczbę ofiar (tabela 1).

Podobne przedsięwzięcia o charakterze prewencyjnym od lat prowadzone są także przez polską drogówkę. Ostatnim przykładem były akcje WRD KWP w Szczecinie oraz KSP i Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie, z użyciem symulatora zderzeń.

Tabela 1

Wyniki przeprowadzonych kontroli drogowych, pomiędzy 19-25 lutego br. w 21 Wspólnoty Europejskiej

Kraj	Łączna liczba pasażerów bez pasów	Pasażerowie bez pasów			
		Dorośli	Dzieci	Miejsca z przodu pojazdu	Miejsca z tyłu pojazdu
Polska	28616	28023	593	18776	3650
Belgia	916	914	2	904	10
Szwajcaria	7534	7387	147	7081	453
Cypr	284	281	3	277	7
Niemcy	41616	40202	1414		
Dania	1646	1619	27	1608	11
Hiszpania	2574	617	123	442	298
Francja	4543	3913	332	3760	468
Finlandia	1634	3591	63	3459	195
Grecja	2800	910	13	862	61
Węgry	7634	7271	363	6874	760
Włochy	4091	4104	68	3805	277
Irlandia	431	395	36	372	59
Litwa	3628	3581	47	3354	274
Moldawia	1943	1654	289		
Holandia	971				
Norwegia	1685				
Rumunia	289	36		36	
Słowenia	3366	3304	62	3125	179
Szwecja	3764	3673	91		
Wielka Brytania	5921	5557	160	4679	206
Łącznie	125886	117032	3833	59414	6908

Źródło: TISPOL - Europejskiego Stowarzyszenia Policji Drogowej, wspomagającego Unię Europejską w ograniczeniu przypadków śmierci na drogach.

O zasadności zapinania pasów mogli się przekonać warszawscy kierowcy, których przyłapano na braku dopełnienia tego obowiązku. W zamian za odstąpienie od kary, przewidzianej w kodeksie drogowym mandatem karnym w wysokości 100 zł. oraz dwóch punktów karnych, „delikwent” mógł skorzystać z przejażdżki na niepozornym urządzeniu.

Technicznie nieskomplikowane przyrząd jest równią pochyłą zbudowaną ze stalowych kształtowników, wzdłuż której porusza się fotel z zamontowanym pasem biodrowo-barkowym. Opóźnienia jakie działają na uczestnika eksperymentu wystarczają, aby ochotnik odczuł szarpnięcie porównywalne z kolizją przy prędkości 13-15 km/h. Opinie zszokowanych uczestników potwierdza podkomisarz Robert Jędrzejewski z WRD KPS - W eksperymencie

brali także udział młodzi kierowcy. Swoją jazdę bez zapiętych pasów argumentowali, niskimi prędkościami w ruchu ulicznym. Po przejechaniu się na symulatorze szacowali prędkość, z jaką jechali na ok. 40, 50 km/h. Realna prędkość to tylko ok. 9-10 km/h. Nie mogli w to uwierzyć, gdyż uderzenie było bardzo mocno odczuwalne. Te próby ich przekonały. Pasy warto zapinać, nawet na zatłoczonych warszawskich ulicach, konkluduje podkomisarz Jędrzejewski.



Fot. 3. Symulator zderzeń należący do Instytutu Transportu Samochodowego brał udział w akcji prewencyjnej na terenie Warszawy.

Wartości symulowane, przy użyciu tego typu urządzeń, można uznać jako niewspółmierne do tych, z jakimi mamy do czynienia na co dzień. Już przy prędkości 50 km/h ciało ważące 70 kg uzyskuje masę 3,5 tony a przecież wiele kolizji ma miejsce powyżej tej szybkości. W przypadku niezabezpieczonych pasażerów oznacza to natychmiastową śmierć, w najlepszym przypadku trwałe kalectwo.

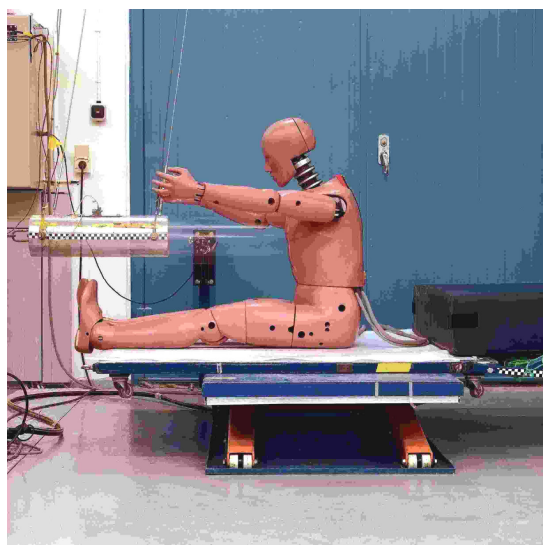


Fot. 4. Przyspieszenie działa również na osobę zajmującą miejsce w fotelu. Jak widać na fotografii, w momencie zatrzymania wózka uczestnicy testu nie mogą utrzymać na kolanach zbiornika z pięcioma litrami wody, pomimo, że czas, w którym opóźnienie przekracza 20g, w przypadku symulatora nie przekracza kilku milisekund.

Co zatem dzieje się z samochodem i jego kierowcą, który nie jest zabezpieczony? Odpowiedź na to pytanie znajdujemy na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- po 0,026 sekundy od początku wypadku zderzak i przód samochodu jest już zgnieciony, a niezapięty pasami kierowca kontynuuje ruch z prędkością 80 km/godz.,
- po 0,039 sekundy, kierowca wraz z siedzeniem zostaje uniesiony o 15 cm,
- po 0,044 sekundy, uderza klatką piersiową w kierownicę,
- po 0,050 sekundy, siła opóźnienia działająca na osobę 80 razy przewyższa ciężar ciała,
- po 0,068 sekundy, ciało kierowcy uderza w deskę rozdzielczą z siłą 6 ton,
- po 0,092 sekundy, głowa kierowcy uderza w przednią szybę,
- po 0,100 sekundy, ciało kierowcy po uderzeniu w kolumnę kierownicy, wypada na zewnątrz wybijając przednią szybę – obrażenia powodują śmierć na miejscu!
- po 0,110 sekundy, wrak auta zaczyna się cofać,
- po 0,150 sekundy, w miejscu wypadku zalega cisza.

Faktem jest, iż ten modelowy wypadek – uderzenie samochodem w sztywną przeszkodę z prędkością 80 km/h - jest stosunkowo skrajny – co nie znaczy, że dokładnie takie – czy bardzo podobne – wypadki się nie zdarzają. Ale nie potrzeba aż tak dużej prędkości i w dodatku uderzenia w sztywną przeszkodę, by skutki zderzenia były fatalne. Już przy uderzeniu w stojący samochód z prędkością 30 km/h ważący 80 kg mężczyzna uderza w szybę, kierownicę lub przednie siedzenie z siłą taką, jak gdyby ważył on 400 kg – co z pewnością wystarcza do spowodowania poważnych obrażeń. Przy prędkości 50 km/h siła ta jest odpowiednikiem do 800 kg masy ciała, a przy 70 km/h wzrasta do 1280 kg. Człowiek znajdujący się samochodzie osobowym, który z taką prędkością uderzył np. w drzewo, praktycznie nie ma szans na przeżycie. Chyba, że... będzie miał zapięte pasy bezpieczeństwa, przekonują eksperci z KRBRD. Wyniki podobnych badań oraz tragiczne wypadki z ofiarami śmiertelnymi są często nagłaśniane przez media, a także przy okazji wielu akcji edukacyjnych. Pytanie zatem brzmi, co skłania kierowców i pasażerów do takiej lekkomyślności?



Fot. 6. Dla uzyskania informacji o siłach działających na ciało kierowcy podczas wypadku, wykonuje się także próby statyczne z użyciem manekinów „crash-testowych”.



Fot. 7. Wbrew obiegowej opinii, kobiety w ciąży także powinny zapinać pasy. Kwestią jest właściwe ułożenie taśmy.

Bardzo powszechną odpowiedzią na pytanie o przyczyny nieprzestrzegania art. 39 (i art. następnym Kodeksu ruchu drogowego), policjant słyszy od kierowców: że nie chcą...zginąć! To powszechny obraz świadomości uczestników polskich dróg. W mniemaniu tych osób, wyrzucone z kabiny, z siłą 1 tony ciała (wartości przybliżone) nie będzie narażone na spłonienie w roztrzaskanym wraku. Choć naukowcy dowodzą, że są to odosobnione przypadki, gdyż tylko 0,5 proc. wszystkich kolizji drogowych kończy się pożarem. W myśl podobnie utartych mitów postępuje wielu podróżujących.

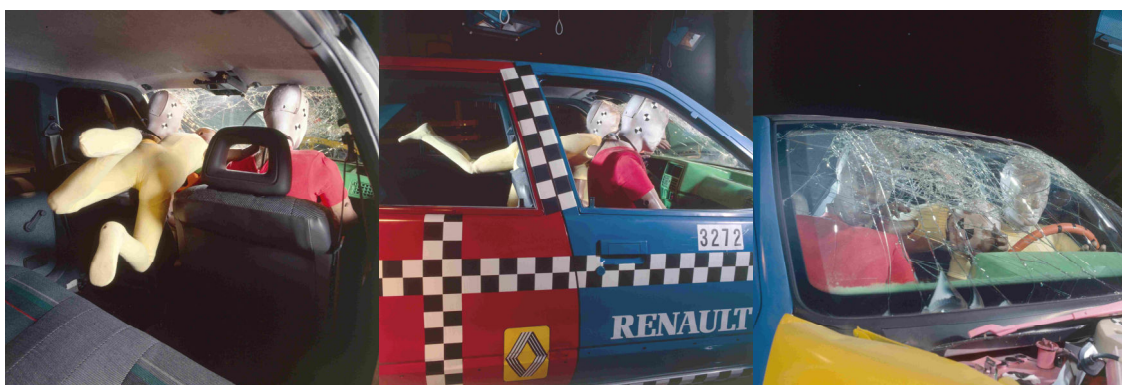
Badanie przeprowadzone przez KRBRD na temat przyczyn nie zapinania pasów, w głównej mierze wymienia:

- postrzegany brak zagrożenia (jazda w mieście, na krótkich odcinkach lub po leśnych polnych drogach),
- zaufanie do umiejętności kierowcy,
- chęć zaimponowania innym uczestnikom ruchu drogowego,
- przekonanie o nieskuteczności funkcjonowania pasów bezpieczeństwa (powielanie stereotypów dotyczących pasów bezpieczeństwa, np.: pasy są nie skuteczne, w przypadku zderzenia bocznego i samochód koziołkuje wtedy, gdy prędkość pojazdu jest bardzo wolna),

- niewygodna (pasy uciskają szyję, przeszkadzają w jeździe, w swobodnych ruchach kierowcy, brudzą ubranie, uciskają ciało),
- brak nawyku.

Przesadna ufność w dodatkowe systemy bezpieczeństwa, jakimi naszpikowane są auta, też potrafi być zgubna. Przykładem są poduszki powietrzne, które mogą stanowić śmiertelne zagrożenie w sytuacji niezapiętych pasów. W czasie kolizji, ładunki pirotechniczne odpalają nylonową torbę z prędkością około 300 km/h prosto w twarz podróżującego. Nie trudno wyobrazić sobie obrażenia powstałe w wyniku bezwładnie poruszającego się ciała w kierunku takiej poduszki. A przecież oba rozwiązania mogą działać tylko w tandemie, podnosząc szanse na przeżycie do około 50 proc.

Śmiertelną broń stanowią także pasażerowie tylnych kanap, którzy częściej niestosują się do obowiązujących przepisów. Nie zapięcie przez nich pasów, może skutkować śmiercią kierowcy i współpasażera, miażdżonych z siłą kilku ton przez pędzące ciało z tyłu. Również niezabezpieczone przedmioty, znajdujące się z tyłu auta są zagrożeniem. W momencie wypadku, opóźnienie działające na te elementy jest tak duże, iż nabierają one prędkości pędzącego pocisku, przypadkowo raniąc siedzących podróżnych.

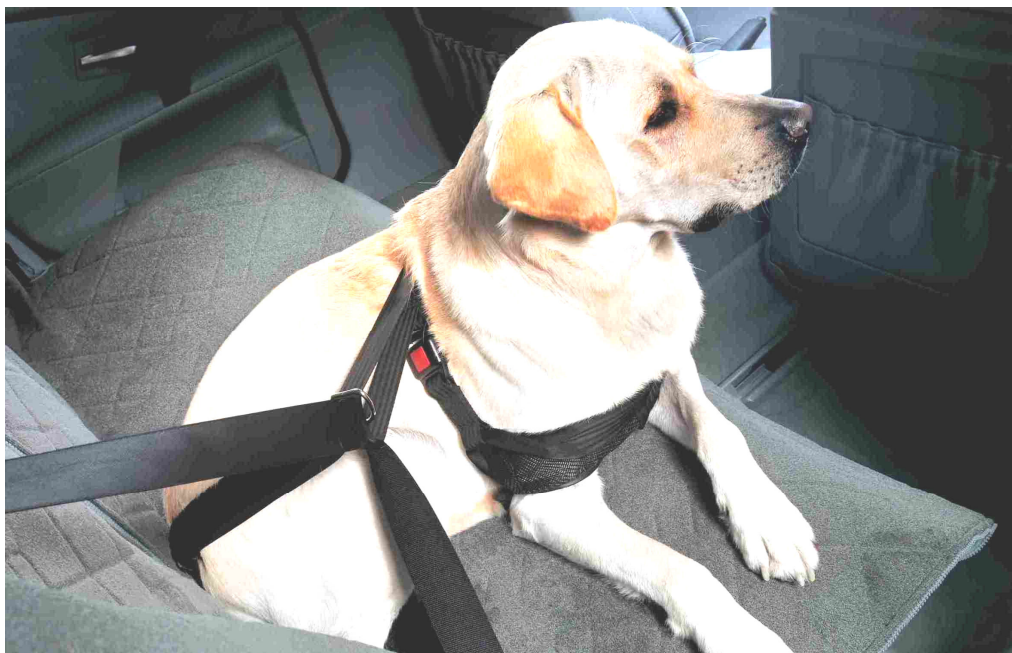


Fot. 5. 5(1). 5(2). Poklatkowe zdjęcia z symulacji zderzenia auta. Manekin symuluje kilkuletnie dziecko, które niezabezpieczone pasami uderza z ogromną siłą w przednią szybę.

Trzypunktowe, bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa są obecnie standardowym wyposażeniem wszystkich nowych samochodów. Wiążą one pasażerów ze szkieletem kabiny przy pomocy trzech punktów kotwicznych. Uzupełnieniem pasów ramieniowo (piersiowo)-biodrowych są napinacze, zadaniem których, jest niwelowanie wydłużania się taśmy pasa, na skutek energii kinetycznej ciała pasażera. Wielopunktowe mocowanie oraz rolka napinacza zapewniają skuteczniejsze działanie a także nieskrępowane ruchy, co zwiększa komfort podróżujących.

Dla pasażerów siedzących na środku tylnej kanapy lub też w pojazdach z dodatkowym, trzecim rzędem siedzeń, stosuje się również pasy biodrowe z dwoma punktami kotwiczania.

W autach z najwyższej półki, znajdziemy dużo bardziej zaawansowane systemy pasów. Mercedes proponuje układ „PRE-SAFE”, który za pośrednictwem dziesiątków sensorów, rozpoznaje krytyczne sytuacje na drodze i przygotowuje pasażerów do kolizji. Komputer, w ułamku sekundy ustawia do optymalnej pozycji fotele wraz z zagłówkami oraz gwałtownie ściąga taśmę, dociskając tułów do siedzenia. Podobne urządzenia, łagodzące skutki wypadków, stosują inni producenci, min. Lexus pod nazwą „Pre-Crash Safety System”, a BMW, w palecie wyposażenia opcjonalnego oferuje pasy dla czworonogów.



Fot. 6. Nasi czworonożni przyjaciele także powinni być zabezpieczeni na czas podróży. W tym przypadku widzimy zestaw pasów oferowany przez BMW.

Reasumując, oczywistą rzeczą jest, iż powinniśmy pamiętać o zapinaniu pasów bezpieczeństwa zaraz po wejściu do auta, a nie po kilku minutach od włączenia silnika lub co gorsza po włączeniu się do ruchu. Nie należy również zapominać, iż pasy nie są stuprocentowym gwarantem bezpieczeństwa i nie zawsze zapewniają pełne szanse na uniknięcie kalectwa bądź śmierci. Uderzenie z dużą prędkością w przeszkodę nieruchomą, która nie pochłonie części powstałej energii, nawet przy zapiętych pasach grozi pewną śmiercią, z uwagi na dotkliwe obrażenia wewnętrzne. Dlatego, najlepszą polisą naszego bezpieczeństwa jest rozwaga a w ostateczności systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego.

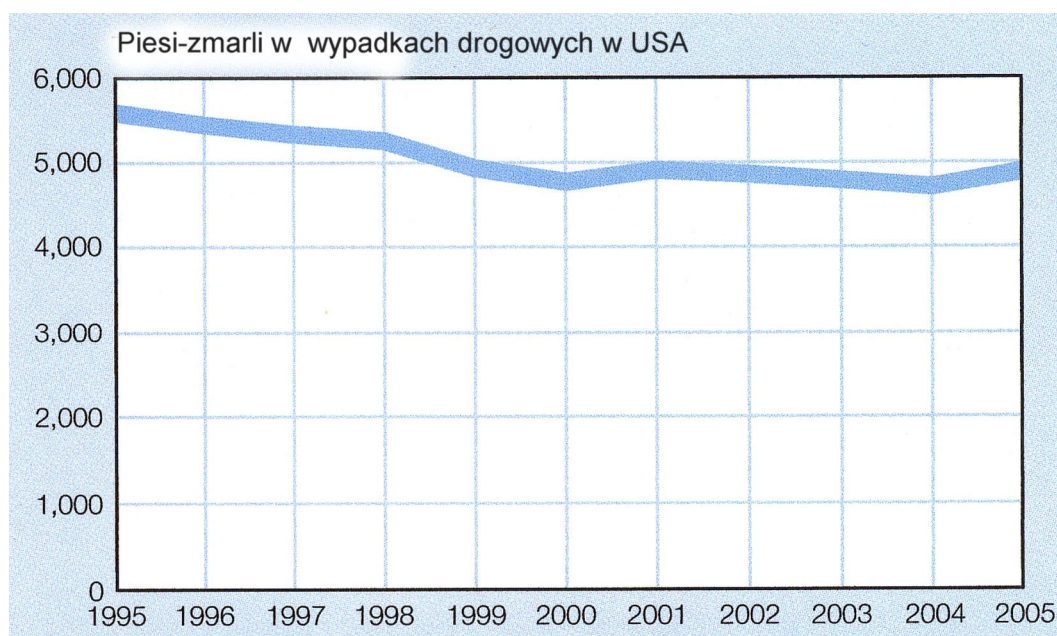
Więcej informacji na stronach:

www.krbrd.gov.pl/

www.pasybezpieczenstwa.pl/

BEZPIECZEŃSTWO PIESZYCH W USA

W tak zmotoryzowanym kraju jak Stany Zjednoczone A.P. wydawać by się mogło, że wypadki drogowe, w których ofiarami są piesi zdarzają się, niezmiernie rzadko. Nie jest to niestety prawda, w USA są wielkie aglomeracje miejskie, po ulicach których obok pojazdów poruszają się tłumy pieszych. Również w mniejszych i nawet w zupełnie małych miejscowościach ich mieszkańcy do sklepu, kościoła czy restauracji nie zawsze udają się samochodem.

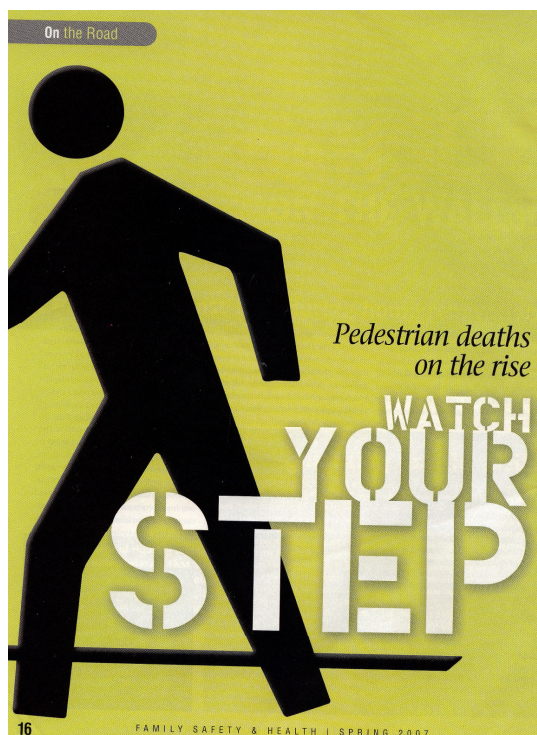


Rys. 1 Liczby pieszych, śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w USA w latach 1995 – 2005

Warto też pamiętać, że w USA bardzo modny jest tzw. jogging (bieganie) i ogromna liczba osób go uprawia, biegając właśnie po jezdni. Jak wskazują statystyki USA w latach 1996 – 2005 śmierć na skutek wypadków drogowych poniosło niemal 50 tysięcy pieszych (49782 osoby), co stanowi 11,7% wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w tym kraju (rys. 1). Dla roku 2005 wskaźnik ten miał wartość 11,2%, gdy dla roku 1996 wynosił 12,95% - w dziesięcioleciu nastąpiła zatem wyraźna poprawa bezpieczeństwa pieszych (warto podać, dla porównania, że w Polsce dla roku 2005 **wskaźnik ten miał wartość aż 34,7%**). Ponieważ jednak w roku 2005 w stosunku do 2004 r wzrosła w USA liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wśród pieszych (odnośne liczby to odpowiednio: 4881 osób i 4675 osób a nadto było 64 tys. rannych pieszych w takich wypadkach, przeprowadzono w NSC¹ analizy wypadków drogowych, w których ofiarami byli piesi. W wyniku tych badań stwierdzono wiele błędów, popełnianych przez pieszych w ruchu drogowym. Przechodzenie przez jezdnię w miejscach nieoznaczonych jako przejścia, nieprzestrzeganie sygnalizacji świetlnej, zbyt powolne przechodzenie przez jezdnię (często szczególnie i nieuzasadnienie wolno), spacerowanie wzdłuż jezdni, zabawy na jezdni itd.

¹ National Safety Council – Krajowa Rada Bezpieczeństwa jest pozarządową organizacją, zajmującą się sprawami bezpieczeństwa obywateli USA w różnych obszarach ich życia w domu, w pracy, w szkole itp., ale też i w ruchu drogowym

Wielu pieszych, będących ofiarami wypadków drogowych, było pod wpływem alkoholu. Według danych statystycznych główne przyczyny wypadków drogowych, w których ginęli piesi z własnej winy to chodzenie po jezdni, zabawy na jezdni, praca na jezdni, nieprawidłowe przekraczanie jezdni, nieustąpienie pierwszeństwa pojazdowi, nagłe wejście na jezdnię (wtargnięcie) oraz nieuwaga. Łącznie przyczyny te stanowiły w roku 2003 91% ogółu przyczyn wypadków z winy pieszych, w roku 2004 było to 86,7%, a w roku 2005-75,7%. Analizując dla porównania zbliżone przyczyny wypadków, spowodowanych przez pieszych w Polsce w tych samych latach, stwierdzi się, że były to: nieostrożne wejście na jezdnię, nieprawidłowe przekraczanie jezdni, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym oraz wejście na jezdnię przy czerwonym świetle. Stanowiły one w stosunku do ogółu przyczyn wypadków spowodowanych przez pieszych w roku 2003 83,4%, w roku 2004 82,6% oraz w r. 2005-86,4%. Można stąd wysnuć wniosek, że w odniesieniu do głównych przyczyn wypadków, powodowanych przez pieszych w USA nastąpiła poprawa zachowań pieszych w ruchu drogowym, podczas gdy w Polsce wystąpiło w tym względzie pogorszenie. Jest prawdopodobne, że różnica ta nastąpiła z racji znacznych wysiłków, jakie w poprawienie bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poczyniono w USA. NSC podjęło, jako efekt przedstawionych wyżej wyników badań, cały szereg działań o charakterze propagandowo-dydaktycznym, a także inicjujących likwidowanie na drogach warunków, tworzących zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych. Sztandarowym symbolem podjętych działań propagandowo-dydaktycznych stał się plakat z hasłem UWAŻAJ, poprzedzonym przestrożą „wzrost liczby zabitych pieszych”- rys. 2



Rys. 2. Plakat, propagujący w USA prawidłowe postępowanie pieszego w ruchu drogowym

Szeroko propaguje się regułę prawidłowego przechodzenia przez jezdnię wg starej zasady „patrz w lewo, potem w prawo i znów w lewo przed wejściem na jezdnię” oraz regułę, by nie wychodzić na jezdnię pomiędzy samochodów, stojących przy chodniku ani przed samochodem. Propagowane jest też przechodzenie przez jezdnię na wyznaczonych przejściach i zgodnie z sygnalizacją świetlną. Jednym z programów do nauczania w szkołach jest program „Bezpieczna droga do szkoły”, w którym wskazuje się dzieciom w jaki sposób

powinny bezpiecznie przebywać trasy „dom-szkoła” i „szkoła-dom” pieszo bądź korzystając z autobusu szkolnego. Duży nacisk w działaniach propagandowo-dydaktycznych kładziony jest na przekonanie rodziców, by nie tylko dbali o swoje bezpieczeństwo na drodze, ale by swoim tam postępowaniem dawali dobry przykład swoim dzieciom. W programach szkolenia kierowców zamieszczono tematy odnoszące się do bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym – omawiane są m.in. zasady ruchu pieszych, błędy najczęściej popełniane przez pieszych na drodze oraz ich możliwości fizyczne i spostrzegawczość w ruchu drogowym. Władze federalne na realizację programu „Bezpieczna droga do szkoły”, prowadzonego we wszystkich Stanach, przeznaczyły kwotę ponad 600 mln \$ z tym, że obok zadań dydaktycznych mają być ustalane i znakowane przejścia dla pieszych, budowane chodniki (w bardzo wielu małych miejscowościach chodników nie ma) oraz tworzone ścieżki rowerowe.

W wielu Stanach lokalne władze angażują też własne środki finansowe w poprawianie bezpieczeństwa pieszych na drogach przebudowywane są miejsca, w których wydarzają się wypadki z udziałem pieszych, uzupełniane jest oznakowanie pionowe i poziome dróg, poprawiana sygnalizacja świetlna. Lokalna policja ma też zadanie większego zwracania uwagi na błędy postępowania pieszych na drogach i ulicach oraz odpowiednie ich pouczanie, a nawet stosowanie mandatów. Federalny Minister Komunikacji (U.S. Secretary of Transportation) pani Mary E. Peters w swym wystąpieniu nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego w USA w roku 2006 podała, że zmniejszyła się liczba zgonów pieszych, będących ofiarami wypadków drogowych – z 4881 w 2005r. do 4768 w r. 2006, a więc o 113 osób czyli o 2,3% (późniejsze, bardziej szczegółowe dane nieco te liczby korygują). Nie jest to zatem zbyt wiele, ale równocześnie zmniejszyła się w trochę większym stopniu liczba pieszych rannych - o 3000 osób tj. o 4,7% (z 64 tys. na 61 tys.). Można więc twierdzić, że bezpieczeństwo pieszych w ruchu drogowym w USA wzrasta. Warto dodać, że w stosunku do roku 2005 ogólna liczba osób rannych w wypadkach drogowych w USA zmniejszyła się w roku 2006 o 4,6% (z prawie 2,7 mln do 2,575 mln), natomiast liczba ofiar śmiertelnych zmalała tylko o 2% (z 43510 do 42642).

FAKTY I OPINIE

Od 30 lipca 2007 roku operatorzy pojazdów zarejestrowanych poza Wlk. Brytanią, które spełniają standardy, normy Strefy Małej Emisji mogą je rejestrować w Transport For London. Strefa Małej Emisji (Low Emission Zone) ma na celu poprawę jakości powietrza w „Wielkim Londynie”. Od 4 lutego 2008 roku samochody ciężarowe powyżej 12 ton dmc, wjeżdżające do strefy, muszą spełniać normę Euro III (odpowiednio samochody lżejsze od 3,5 do 12 ton dmc od lipca 2008, a samochody dostawcze powyżej 1,2 tony masy od października 2010 roku). Wjazd do strefy pojazdów nie spełniających normy Euro II obciążony będzie istotnymi sankcjami finansowymi.

Polska Gazeta Transportowa nr 27/2007

Każdy z wyścigów Formuły 1 wymaga transportu 20 tys. części o łącznej masie 300 ton, w tym 33 bolidów, 44 silników, 50 ton ciężkiego sprzętu telewizyjnego itp., angażuje ok. 100 ciężarówek. Od czterech lat za transportową obsługę wyścigów Formuły 1 odpowiada DHL.

Polska Gazeta Transportowa nr 28-29/2007

Od najbardziej niebezpiecznej drogi krajowej nr 8 (Wrocław-Suwałki) GDDKiA zaczęła wdrażać program „Drogi Zaufania”. W 2008 roku program obejmie kolejnych osiem dróg krajowych, a w 2009 roku następne 88 dróg krajowych. Pilotażowy program „Bezpieczna ósemka” obliczony na lata 2007-2013 i obejmujący równoległe działania inżynierskie, edukacyjne i informacyjne kosztować będzie 90 mln zł. W ramach programu wybudowanych zostanie m.in.: 24 km chodników, 15 nowych sygnalizacji świetlnych, zainstalowanych zostanie 90 fotoradarów przebudowanych zostanie 15 skrzyżowań, doswietlonych zostanie 9 przejść dla pieszych, postawionych zostanie 93 km barierek.

Polska Gazeta Transportowa nr 28-29/2007

Przedstawiony przez Ministra Transportu J. Polaczka projekt resortowego „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2007-2015 zakłada wydatkowanie 164 mld zł, z tego 131,5 mld zł na budowę i przebudowę dróg oraz 32,5 mld zł na remonty i utrzymanie. 48 mld zł pochodzić ma z funduszy unijnych, 14 mld zł z Krajowego Funduszu Drogowego, a 102 mld zł z budżetu państwa. W ramach programu wybudowane ma zostać 770 km autostrad w systemie tradycyjnym i 375 km w systemie koncesyjnym, 2817 km dróg ekspresowych oraz 62 obwodnic o łącznej długości 487 km.

Polska Gazeta Transportowa nr 30/2007

Opony nowej generacji wpływają na zmniejszenie zużycia paliwa przez pojazdy ciężarowe. W teście porównawczym na trasie Clermont-Ferrand-Hannover (1250 km) polegającym na przejechaniu trasy przez dwa identyczne pociągi drogowe z jednakową prędkością zużycie jednostkowe paliwa przez pojazd wyposażony w ekologiczne opony Michelin było o 2,3 l niższe od zużycia przez pojazd wyposażony w opony tradycyjne. Wyższa cena opon nowej generacji wyrównywana jest oszczędnością na kosztach paliwa średnio już po roku eksploatacji pojazdu wyposażonego w takie opony.

Polska Gazeta Transportowa nr 30/2007

Zakończyła się budowa 13 kilometrowej obwodnicy Garwolina na ciągu trasy S17. Inwestycja wraz z 20 kilometrami dróg dojazdowych kosztowała 24 mln zł. Obwodnica ma dwie nitki o szerokości 3,5 metra każda plus 2,5 metra pasa awaryjnego po każdej stronie. Droga dostosowana jest do nacisku 11,5 t na oś. Cała droga S17 ma zostać zmodernizowana do standardu drogi ekspresowej do 2012 roku.

Polska Gazeta Transportowa nr 30/2007

2,8 mld zł kosztowałyby dostosowanie polskich baz paliwowych i stacji benzynowych do zaostzonych norm, które mają obowiązywać od 1.01.2008 roku. W chwili obecnej wg danych Urzędu Dozoru Technicznego kryteria rozporządzeń o warunkach technicznych i dozoru spełnia jedynie ok. 1/3 polskich zbiorników paliw płynnych. Przyszłoroczny termin obowiązku modernizacji zbiorników jest wymogiem wewnątrz krajowym.

Polska Gazeta Transportowa nr 33-34/2007

Łącznie w 2007 roku w budowie jest 258 km autostrad, z czego 183 km na autostradzie A-1 (90-kilometrowy odcinek Gdańsk-Nowe Marzy i 48-kilometrowy odcinek Sośnica-granica państwa w Chałupkach), 72 km na autostradzie A-4 (52-kilometrowy odcinek Zgorzelec-Krzyżowa i 20-kilometrowy odcinek Kraków-Szarów), 5 km na autostradzie A-2 (odcinek Stryków I-Stryków II) i 8 km na autostradzie A-6 (odcinek Klucz-Kijewo). W budowie jest również 183 km dróg ekspresowych. Prace przygotowawcze prowadzone są na 541 km autostrad oraz na 845 km dróg ekspresowych.

Polska Gazeta Transportowa nr 33-34/2007

Jeden z największych operatorów samochodowych w Polsce firma Vos Logistic Polska dysponująca ok. 1000 pojazdów od czerwca br. zrezygnowała z działalności spedycyjnej. Istniejący od 1990 roku Vos Logistic Polska stanowi oddział holenderskiej firmy Vos Logistic dysponującej flotą ponad 3 tysięcy ciągników i 10 tys. naczep i przyczep. Firma zatrudnia w 45 oddziałach na terenie Europy 5 tys. pracowników.

Polska Gazeta Transportowa nr 33-34/2007

W pierwszym półroczu 2007 roku lider krajowego rynku autobusowego Solaris wyprodukował 304 autokary, z czego 110 zostało wyeksportowanych. Do końca roku

plany zakładają wyprodukowanie 800 autobusów. Największym odbiorcą były Warszawskie Zakłady Autobusowe (100 przegubowców Solaris Urbino 18 i 50 niskopodłogowych Solarisów Urbino 12). Ponad 50 Solarisów Urbino 12 zamówiła warszawska firma Mobilis. Oprócz stolicy zamówione Solarisy Urbino otrzymały: Gdynia, Czechowice-Dziedzice, Augustów, Swarzędz, Żywiec, Kędzierzyn-Koźle. Główne kierunki eksportu to: Czechy, Estonia, Francja, Niemcy, Norwegia i Szwajcaria.

Polska Gazeta Transportowa nr 33-34/2007

Koncern DaimlerChrysler AG odnotował rekordową liczbę zamówień na samochody ciężarowe Mercedes-Benz BlueTec. Od 2005 roku kiedy to DaimlerChrysler jako pierwszy producent na świecie zaoferował technologię BlueTec dla silników wysokoprężnych, nabywców znalazło ponad 100 tys. ciężarówek BlueTec. Ponad 95% tych pojazdów spełnia już wymogi normy emisji spalin Euro5, która ma zacząć obowiązywać od października 2009 roku.

Polska Gazeta Transportowa nr 35/2007

Na polskiej sieci dróg publicznych funkcjonuje ponad 30 tys. obiektów mostowych i tuneli o łącznej długości ponad 540 km, w tym na sieci dróg krajowych znajdują się 14034 obiekty mostowe o długości ponad 161 km i powierzchni wynoszącej niespełna 2 mln metrów kwadratowych. 99 polskich mostów ma więcej niż 200 metrów długości. W 2006 roku odnowiono 42 obiekty.

Polska Gazeta Transportowa nr 35/2007

Koszty 84 km obwodnicy Warszawy szacuje się na ok. 15 mld zł. Pierwszy etap liczący 29 km (Konotopa-Puławska i Konotopa-Powązkowska) kosztować ma 1,1 mld euro, tj 39,7 mln euro za 1 kilometr. Budowa obwodnicy miałaby być w znaczącej mierze finansowana przez

pożyczkę Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Akceptacje wniosku kredytowego Bank uzależnia m.in. od wyników trwających konsultacji społecznych i środowiskowych.

Puls Biznesu nr 144/2007

Firma analityczna JATO Dynamics przedstawiła najnowsze dane o sprzedaży aut na rynku europejskim. Do końca maja najpopularniejszym modelem w Europie był Peugeot 207 – ponad 194 tys. sprzedanych sztuk. Najpopularniejszą marką był zaś Volkswagen – 680 tys. sprzedanych aut.

Auto Świat nr 27/2007

Sprzedaż samochodów 4-drzwiowych, popularnie zwanych sedanami, rośnie – podobnie jak cały polski rynek w tym roku. Do końca maja br. Polacy kupili ponad 19,3 tys. sedanów – o 27 proc. więcej niż w tym samym okresie przed rokiem. Pozycję lidera, podobnie zresztą jak rok wcześniej, zajmuje VW Passat, którego udział w rynku wynosi 9 proc. Z piątej na drugą pozycję przesunęła się Toyota Corolla. W pierwszej dziesiątce od stycznia do maja 2007 roku tylko sprzedaż Renault Thalii była niższa niż w analogicznym okresie przed rokiem. Ponad 38% (7,3 tys.) sprzedanych w Polsce sedanów wyposażonych było w silniki wysokoprężne, pozostałe (11,9 tys.) – w silniki benzynowe.

Auto Świat nr 27/2007

Już 4 miliony silników diesla powstało w fabryce Volkswagena w Polkowicach na Dolnym Śląsku. Zakład, wybudowany kosztem około 280 milionów euro, produkcję rozpoczął w 1998 roku. Wytworzone tutaj jednostki napędowe trafiają pod maski Volkswagenów Golfa, Polo, Passata i Tourana, a także do dostawczego Caddy, montowanego w Poznaniu.

Auto Motor i Sport nr 7/2007

Seat zapowiada zakończenie produkcji modelu Toledo. W przyszłym roku ten model hiszpańskiej marki ma zostać zastąpiony przez Bolero – klasyczną limuzynę klasy średniej. Toledo obecnej generacji zadebiutowało w 2004 roku i nie sprzedawało się dobrze z powodu swojej futurystycznej sylwetki.

Auto Motor i Sport nr 7/2007

24 maja br. Sejm przegłosował poprawki, wprowadzające klauzulę napraw do polskiego prawa. Oznacza to, że właściciele pojazdów powypadkowych będą mogli korzystać z tańszych części, produkowanych i dostarczanych przez niezależnych wytwórców. Nie będą już więc zmuszani do kupowania o około 60 proc. droższych części, różniących się tylko opakowaniem oraz logo producenta, a często pochodzących z tej samej, co oryginał, fabryki.

Auto Motor i Sport nr 7/2007

Kurs akcji General Motors osiągnął najwyższy poziom od dwóch lat po ogłoszeniu, że koncern sprzedał za 5,6 mld dolarów firmę Allison Transmission, wielkiego producenta przekładni do ciężarówek. Firmę Allison Transmission kupują fundusze Carlyle Group z USA i Onex z Kanady. Chociaż firma GM ma aż 80 proc. udziału w amerykańskim rynku przekładni do średnich i ciężkich ciężarówek, analitycy nie oczekiwali tak wysokiej zapłaty. Fundusze przejmą siedem fabryk Allison Transmission, a GM zachowa zakład produkujący przekładnie do pikapów i samochodów terenowych. Wpływy z transakcji GM przeznaczy prawdopodobnie na stworzenie funduszu emerytalnego, który pozwoli koncernowi ograniczyć w przyszłości wypłaty świadczeń dla pracowników.

Gazeta Wyborcza z 28.06.2007

Zeszły rok warszawska FSO zakończyła zyskiem netto 10,7 mln zł. To pierwszy zysk netto FSO od początku tego stulecia, kiedy warszawska firma popadła w tarapaty z powodu bankructwa swego ówczesnego partnera, koreańskiego koncernu Daewoo. Od dwóch lat nowym partnerem FSO jest ukraińskie UkrAwto. Firma handluje samochodami z FSO na Wschodzie. Żerański Lanos święci tam triumfy - jest najchętniej kupowanym autem zagranicznej marki na Ukrainie i trzecim pod względem popularności w Rosji. Dzięki tym sukcesom na Wschodzie w 2006 r. przychody FSO wzrosły w stosunku do roku 2005 o 42% do poziomu 1,15 mld zł.

Gazeta Wyborcza z 12.07.2007

General Motors walczy z Toyotą o tytuł lidera światowej branży samochodowej. W pierwszym kwartale tego roku, po raz pierwszy GM utracił przewodnictwo. Zakłady Toyoty opuściło 2,35 mln pojazdów, podczas gdy z taśm GM zjechało 2,27 mln samochodów. W drugim kwartale Amerykanie odzyskali przewagę nad Japończykami. W połowie lipca br. zatrzymano taśmy montażowe w japońskich fabrykach Toyoty po trzęsieniu ziemi, które uszkodziło zakłady kooperanta dostarczającego podzespoły do silników produkowanych aut. Do końca roku Toyota zamierza nadrobić stratę 55 tys. samochodów, których nie zmontowano z powodu przymusowego przestoju. Prezes Toyoty Katsuaki Watanabe zapowiedział, że koncern podtrzymuje swój wcześniejszy plan zakładający wyprodukowanie 9,34 mln samochodów. Realizacja planu powinna zapewnić Toyocie przejście od GM tytułu lidera światowej branży samochodowej. Mimo kwartalnego triumfu Amerykanów Japończycy mają nad nimi nieznaczną przewagę w wyścigu, który rozstrzygną dopiero wyniki całego roku. W pierwszym półroczu Toyota wyprodukowała o 5 tysięcy samochodów więcej niż GM.

Gazeta Wyborcza z 23.07.2007

Fiat, który niedawno przechodził najgłębszy kryzys finansowy w swojej historii, zaskakuje analityków wysokimi zyskami. W drugim kwartale tego roku koncern z Turynu zarobił na czysto 627 mln euro, prawie dwa razy więcej niż przed rokiem. Jeszcze większe zaskoczenie wzbudziła informacja, że zysk handlowy grupy Fiata wzrósł w drugim kwartale o 44 proc. w stosunku do zeszłego roku i wyniósł 946 mln euro, podczas gdy analitycy spodziewali się zysku 860-898 mln euro. Był to najwyższy kwartalny zysk handlowy w całej historii włoskiego koncernu. Zysk handlowy Fiat Auto, motoryzacyjnej części koncernu, która przez kilka lat przynosiła deficyt, wyniósł 193 mln euro - ponad dwa razy więcej niż przed rokiem. Po sukcesie produkowanego w Polsce modelu panda, firma czerpie największe zyski ze sprzedaży aut grande punto i bravo. W świetle korzystnych rezultatów pierwszego kwartału, Fiat zapowiada, że rok chce zakończyć z zyskiem handlowym 2,5 do 2,7 mld euro i zyskiem netto 1,6-1,8 mld euro.

Gazeta Wyborcza z 24.07.2007

Już trzeci kwartał z rzędu maleją zyski Nissana kontrolowanego przez francuski koncern Renault. W drugim kwartale tego roku japoński koncern miał 765 mln dol. zysku netto, o 16,2 proc. mniej niż w porównywalnym okresie zeszłego roku. Spadek zysków japoński koncern tłumaczy wzrostem kosztów materiałów i robocizny oraz podatków. Podstawowym problemem firmy jest jednak spadek popularności jej aut na kluczowych rynkach. W Japonii Nissan w drugim kwartale tego roku sprzedał o 6,9 proc. aut mniej niż przed rokiem. W 2006 roku pod względem liczby sprzedanych samochodów został wyprzedzony przez Hondę i zajmuje obecnie trzecią pozycję na rynku japońskim. Sprzedaż Nissanów spada również poza Japonią, w tym także na rynku amerykańskim.

Gazeta Wyborcza z 24.07.2007

Za 11,4 mld euro Siemens sprzedał swój dział części samochodowych VDO niemieckiej firmie oponiarskiej Continental. Transakcja wywoła irytację związkowców i inwestorów wobec nowego prezesa niemieckiego koncernu, borykającego się z oskarżeniami o łapówki. Sprzedaż VDO niemieckiej firmie powinna tymczasem usatysfakcjonować związkowców, którzy obawiali się, iż spółka Siemens trafi w ręce amerykańskich funduszy inwestycyjnych. Mogłoby to doprowadzić do restrukturyzacji VDO, wyprzedaży majątku spółki i zwolnień. Tymczasem Continental, znany dotąd przede wszystkim z produkcji opon, coraz więcej inwestuje w produkcję podzespołów samochodowych i może zapewnić przyszłość całemu VDO.

Gazeta Wyborcza z 26.07.2007

Niemiecki Bosch i japoński Denso zainwestują w Mirkowie pod Wrocławiem. Firmy założyły spółkę joint-venture o nazwie Advanced Diesel Particulate Filters. Za dwa lata pod Wrocławiem uruchomią zakłady produkujące filtry samochodowe do pojazdów z silnikami diesla. Zakład powstanie na działce o powierzchni około 11 ha i zostanie włączony do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Wytwarzane w zakładzie filtry cząstek stałych będą spełniały standardy Unii Europejskiej, które wejdą w życie w 2009 roku. Firmy Bosch i Denso niezależnie od siebie zajmą się sprzedażą filtrów z nowej fabryki. Koncerny liczą na to, że właśnie ich filtry będą stosowane w większości europejskich aut. Wrocław-Mirków wygrał po zaciętej rywalizacji, nie tylko z innymi państwami - Słowacją i Węgrami, ale też - z konkurencyjnymi strefami ekonomicznymi w Polsce.

Gazeta Wyborcza z 27.07.2007

Łomżyńskie MPK rozważa zakup autobusów miejskich produkowanych na Białorusi. Zastąpiłyby one wyeksploatowane Autosany i Jelcze. Zaletą

niskopodłogowego MAZa jest to, że jako krótki autobus dwurzędowy (8,6 metra), łatwiej porusza się po ulicach miasta, jest oszczędniejszy i może być wykorzystywany na trasach w czasie mniejszego ruchu pasażerskiego. Projekt zakłada nie tylko zakup nowych autobusów, ale także modernizację tras autobusowych, ustawienie nowych wiat przystankowych, modernizację bazy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji, budowę systemu bezpieczeństwa i informacji komunikacji zbiorowej oraz wprowadzenie systemu biletu elektronicznego. Całkowity koszt projektu szacowany jest na 23,510 mln zł. Niskopodłogowy MAZ ma 65 miejsc, w tym 25 siedzących i jedno przeznaczone dla wózka inwalidzkiego. Maksymalna prędkość jaką osiąga, ograniczana jest elektronicznie i wynosi 80 km/h, prędkość 60 km/h osiąga w 36 sekund. Cena pojazdu z pełnym wyposażeniem, wynosi około 360 tys. zł netto.

Gazeta Wyborcza z 31.07.2007

Amerykańskie koncerny motoryzacyjne General Motors i Ford, które niedawno borykały się z gigantycznymi stratami, teraz donoszą o zyskach większych niż oczekiwano. W drugim kwartale tego roku GM miał 891 mln dol. czystego zysku, podczas gdy w porównywalnym okresie zeszłego roku koncern zanotował stratę aż 3,4 mld dol. Na wieść o zyskach większych niż oczekiwano, kurs akcji GM na giełdzie w Nowym Jorku wzrósł o 4 proc. Inwestorzy docenili też, że po długim okresie strat już trzeci kwartał z rzędu GM ma zyski. To sygnał, że bolesny program restrukturyzacji koncernu, który doprowadzi do zwolnienia 34 tys. pracowników, zaczyna powoli przynosić efekty. Inwestorów pozytywnie zaskoczył również Ford. Po drugim kwartale 2007 roku koncern ogłosił o swoim pierwszym zysku od dwóch lat. Zysk uzyskano dzięki zmniejszeniu zatrudnienia w amerykańskich zakładach Forda o 30 proc. W drugim kwartale br. Ford na czysto zarobił 750 mln dol. w

stosunku do straty 317 mln dol. w porównywalnym okresie zeszłego roku.
Gazeta Wyborcza z 31.07.2007

W październiku br. FSO uruchomi produkcję samochodu Chevrolet Aveo. Pierwsze próbne egzemplarze aut zjechały z taśm już 11 lipca. Do końca roku fabryka ma zamiar wyprodukować cztery tysiące samochodów tego typu, zaś w przyszłym około 70 tys. sztuk. Produkcja Chevroleta Aveo jest wynikiem współpracy z koreańską odnogą amerykańskiego koncernu General Motors - GM DAT. Obecnie w FSO produkowany jest model Daewoo Lanos. Prawie cała produkcja trafia na eksport, głównie na Ukrainę. Pierwsze modele Chevroletów pojawiły się w Polsce w końcu 2004 roku. Najtańszy model Aveo w wersji hatchback kosztuje w Polsce 35 tys. zł, w wersji sedan - 36,4 tys. zł.

Gazeta Wyborcza z 01.08.2007

W Polsce brakuje wykwalifikowanych kierowców; zlikwidowano system kształcenia kierowców zawodowych, nie zastępując go innym – stwierdził na konferencji prasowej przewodniczący Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) Jan Buczek. Deficyt kierowców zawodowych pogłębia ich odpływ za granicę. Zdaniem ekspertów w Polsce brakuje już obecnie 20 tys. kierowców ciężkich pojazdów (w całej Unii Europejskiej deficyt ten sięga 200 tys. osób). Jak wynika z danych ZMPD, w 2006 roku było w Polsce zarejestrowanych 83,5 tys. autobusów. Kierujący autobusami byli sprawcami około 1 proc. ogółu wypadków drogowych i około 1,5 proc. wypadków spowodowanych w ogóle przez kierowców (w 2006 r. było 550 takich wypadków). W pierwszym półroczu tego roku w Polsce miały miejsce 22 tys. 834 wypadki, w których zginęło łącznie 2420 osób, a 29193 zostały ranne. Kierujący pojazdami ciężarowymi byli sprawcami 1539 wypadków. Poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach zakłada m.in. projekt ustawy o kierujących pojazdami. W

projekcie założono możliwość uzyskania prawa jazdy kategorii C w wieku 21 lat, a kategorii D w wieku 24 lat. Zawód kierowcy można by zacząć wykonywać po upływie 7 miesięcy od dnia uzyskania po raz pierwszy prawa jazdy. Prawo jazdy byłoby wydawane na okres maksimum 5 lat, a jego przedłużenie byłoby możliwe na podstawie badań lekarskich, psychologicznych oraz na podstawie ukończenia okresowego kursu.

Gazeta Wyborcza z 08.08.2007

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy tego roku na polskie drogi wyjechało 679 nowych autobusów. To o 159 pojazdów więcej niż w pierwszym półroczu 2006 roku. Tak wysokiej sprzedaży na polskim rynku autobusowym nie było od 2000 r. Napędza ją głównie segment autobusów miejskich. Do końca roku producenci planują sprzedaż aż 720 autobusów miejskich. Dla porównania, w całym 2006 r. sprzedano 603 autobusy miejskie, a w 2005 r. - tylko 392. Równolegle spada liczba sprzedawanych autobusów między-miastowych i turystycznych. To efekt znaczącego ograniczenia zakupów przez najważniejszych odbiorców w tym segmencie - PKS i operatorów międzynarodowych. Nie zmieniła się sprzedaż autobusów szkolnych, gdzie o wielkości dostaw decyduje praktycznie Ministerstwo Edukacji Narodowej.

Gazeta Wyborcza z 09.08.2007

W końcu 2006 roku liczba samochodów osobowych w Polsce wyniosła prawie 13,4 mln (wzrost w stosunku do roku 2005 o 8,5%). Na 1 tys. mieszkańców przypadało 351 samochodów, podczas gdy w 2005 roku było to 323 (średnia wszystkich krajów UE w 2005 roku to 476 samochodów na tysiąc mieszkańców). W 2006 roku wzrósł udział samochodów w wieku 11 lat i starszych - o ile w 2005 roku było ich 60 proc., to rok później już 63 proc. Udział samochodów w wieku do 5 lat spadł z 13 do 11,5 proc. Udział samochodów z silnikami benzynowymi

zmniejszył się z 74 proc. w 2005 roku do 71,5 proc. na korzyść pojazdów z silnikami wysokoprężnymi (wzrost z 10 proc. do ponad 12 proc.) oraz z silnikami dostosowanymi do zasilania gazowego (głównie LPG - wzrost z 15 proc. do ponad 16 proc.). Wzrosła również liczba ciężarówek o 3,1 proc. do ponad 2,2 mln. Również i w tym przypadku wzrósł udział samochodów w wieku 11 lat i więcej z 50 proc. do 53,5 proc., a zmalał udział samochodów w wieku do 5 lat z 27 proc. do 22 proc.

Gazeta Wyborcza z 10.08.2007

Ford we wrześniu bądź październiku br. podejmie ostateczną decyzję o uruchomieniu produkcji Forda Ka w Polsce, w tyskiej fabryce Fiata. Koncern otrzymał ostateczną ofertę wsparcia od polskiego rządu w wysokości 5 mln EUR (18,9 mln zł). Nakłady Forda na niezbędny park maszynowy to 367,5 mln zł. Dodatkowo Ford i Fiat zainwestują w urządzenia wspólne. Pracownicy włoskiej firmy mają produkować nowy model fordka Ka na tych samych podwoziach co fiat 500. W maju Fiat podał, że fabryka w Tychach zwiększy zatrudnienie o ponad tysiąc osób. Ford pośrednio zapewnia zatrudnienie przez zobowiązanie do konkretnego poziomu produkcji i rosnącego poziomu dostaw od kooperantów z Polski. Koncern miałby produkować tyle aut, co Fiat, czyli 120-125 tys. samochodów rocznie.

Gazeta Wyborcza z 10.08.2007

Niebawem zostanie ogłoszony wycieknięty od dawna przez kierowców i koncerty naftowe przetarg na miejsca obsługi podróżnych (MOP) przy autostradach. W grę wchodzi odcinki trasy A2 (Konin - Stryków) oraz A4 (Wrocław - Sośnica). Zgodnie z rządowym rozporządzeniem, mają powstać 22 MOPy o różnym standardzie (część ze stacjami benzynowymi, punktami gastronomicznymi i motelami). Planowane koszty inwestycji w wysokości 200 mln zł mogą przy obecnych cenach materiałów

i robocizny okazać się zbyt niskie. Na budowę stacji przy autostradach od lat oczekują szczególnie największe firmy paliwowe działające w kraju - Orlen, Lotos, BP, Shell czy Statoil. Firmy paliwowe nie są jednak zachwycone perspektywą obowiązku budowy od razu całej infrastruktury MOP. Dotychczasowe przetargi na budowę MOP-ów na autostradzie A-4 zakończyły się fiaskiem.

Gazeta Wyborcza z 10.08.2007

Ponad milion samochodów wyłączono w połowie sierpnia z ruchu ulicznego w Pekinie w ramach eksperymentu komunikacyjno - ekologicznego, który zostanie wznowiony - w razie konieczności - w czasie przyszłorocznych igrzysk olimpijskich. Obecny eksperyment trwał cztery dni i miał na celu poprawę jakości powietrza - władze liczą na 40-procentową redukcję zanieczyszczenia. W Pekinie zarejestrowanych jest 2,4 miliona prywatnych samochodów. W ramach eksperymentu kierowcy mogą wyjeżdżać na ulice co dwa dni - zależnie od ostatniej cyfry na tablicy rejestracyjnej: parzystej lub nieparzystej. Zarządzenie obowiązuje również samochody służbowe. Nie dotyczy jedynie taksówek, autobusów miejskich oraz pojazdów służb ratunkowych. Kara za nieprzestrzeganie ograniczeń w ruchu wynosi 100 juanów (13 dolarów). W związku z ograniczeniem ruchu samochodowego, około dwóch milionów dodatkowych podróżnych musiało skorzystać z transportu publicznego, głównie metra.

Gazeta Wyborcza z 17.08.2007

Fabryka Opla w Gliwicach w połowie sierpnia br. uruchomiła produkcję nowego auta Astra III Sedan. Wytwarzany we współpracy z brazylijskimi zakładami General Motors samochód ruszy z Polski na podbój Turcji i Rosji. Zakłady w Gliwicach to jedyna w Europie fabryka Opla, firmy z grupy GM, w której produkuje się najnowszą odmianę modelu Astra w wersji sedan. Do napędu auta przewidziano dwa silniki benzynowe i dwa

wysokoprężne o mocach od 90 do 140 KM. Astra III Sedan to już trzecie auto produkowane w Gliwicach. Zakład ten jest drugą w Europie po niemieckim Bochum fabryką Opla, w której powstają minivany Zafira. W Gliwicach pod nazwą Classic produkuje się też starszej generacji wersję Opla Astra. Polska fabryka należy do najlepszych w grupie GM - przez pięć lat z rządu dostawała specjalną nagrodę prezesa GM.

Gazeta Wyborcza z 23.08.2007

W ciągu siedmiu miesięcy tego roku najchętniej kupowanymi na polskim rynku modelami aut były Skoda Fabia i Toyota Yaris. Liderem rynku pozostaje Skoda Fabia. To jedyny model, którego tegoroczna sprzedaż przekroczyła 10 tys. sztuk - na koniec lipca wyniosła ona 10 627 egzemplarzy, o 11,6 proc. więcej niż przed rokiem. Na drugiej pozycji znalazła się Toyota Yaris z 7 725 sprzedanymi autami (o 31,5 proc. więcej niż rok wcześniej), a na trzeciej kolejna przedstawicielka Skody - Octavia, która znalazła 7 141 chętnych, o niemal 17 proc. więcej niż przed rokiem. Dalsze miejsca w tym rankingu zajmują w kolejności: Ford Focus - 6 430 sprzedanych aut (wzrost o 29,5 proc.), Fiat Punto - 5 730 (+20,8 proc.), Fiat Panda - 5 563 auta (-11,6 proc.), Volkswagen Passat - 4 277 (+42,9 proc.), Opel Astra Classic - 4 111 (-22,0 proc.), Toyota Corolla - 4 002 (-30,1 proc.) i Opel Astra - 3 950 (+22,3 proc.).

Gazeta Wyborcza z 23.08.2007

Właściciele blisko 2 mln aut napędzanych gazem płynnym mają powody do obaw. W najbliższych miesiącach paliwo to może jeszcze znacznie zdrożeć, mimo że od maja ceny autogazu wzrosły już na stacjach o 15 proc. Obecnie na polskich stacjach za litr autogazu trzeba zapłacić 2,12 zł (średnio w kraju), czyli aż o 10 groszy więcej niż na początku sierpnia. Jeśli powtórzy się sytuacja z dwóch ostatnich lat to w najbliższych dwóch miesiącach autogaz będzie kosztował ponad 2,20 zł.

W ostatnich dwóch latach od wiosny do lipca gaz płynny do samochodów kosztował około 1,7 - 1,9 zł. We wrześniu ceny osiągały poziom 2,1 zł. Sytuację na polskim rynku gazu płynnego kształtują ceny płacone przez importerów. Blisko 70% importowanego gazu płynnego dostarczają kraje byłego Związku Radzieckiego, a ok. 20 proc. pochodzi z państw Unii Europejskiej. Polskie rafinerie są w stanie dostarczyć tylko 12 proc. potrzebnego w kraju gazu płynnego.

Gazeta Wyborcza z 27.08.2007

NIK skontrolowała wykup gruntów na inwestycje drogowe od 2003 r. do połowy 2006 r. Według Izby w tym okresie wykupiono tylko nieco ponad połowę działek, które zamierzano pozyskać. Problemem nie był brak pieniędzy. Np. w 2005 r. na przygotowanie inwestycji drogowych w Krajowym Funduszu Drogowym (KFD) odłożono 923,4 mln zł, a wydano z tego tylko 47 proc. Zaplanowanych kwot z KFD i budżetu państwa na przygotowanie inwestycji drogowych nie wydano również w latach 2003-2004. Zdaniem NIK te opóźnienia zostały spowodowane przez błędy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz urzędów wojewódzkich podczas procesów wywłaszczeniowych. Zarzuty dotyczą też Ministerstwa Infrastruktury (obecnie Ministerstwo Transportu) za niewłaściwy nadzór nad wykupem gruntów przez GDDKiA. Według szacunków NIK w ciągu 3,5 roku do połowy 2006 r. drogi krajowe wydłużyły się zaledwie o 2 proc., czyli o 472 km. Zbudowano 260 km autostrad, połowę planowanych przez rząd, oraz 60 km dróg ekspresowych - jedną trzecią spośród dróg zakładanych w planie.

Gazeta Wyborcza z 27.08.2007

Zebrał i opracował: MM

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 11 czerwca 2007r. w sprawie zasad organizacji wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. (Dz. U. Nr 109 poz. 753).

Obwieszczenie Marszałka Sejmu RP z dnia 4 czerwca 2007r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks wykroczeń. (Dz. U. Nr 109 poz. 756).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 5 czerwca 2007r. w sprawie szczegółowych stawek opłat za udostępnianie informacji o środowisku i jego ochronie oraz sposobu uiszczania opłat. (Dz. U. Nr 114 poz. 788).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 25 czerwca 2007r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ograniczeń, zakazów lub warunków produkcji, obrotu lub stosowania substancji niebezpiecznych i preparatów niebezpiecznych oraz zawierających je produktów. (Dz. U. Nr 116 poz. 806).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. (Dz. U. Nr 120 poz. 826).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 czerwca 2007r. w sprawie wzoru publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie. (Dz. U. nr 120 poz. 827).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 czerwca 2007r. w sprawie sposobu udostępniania informacji o środowisku. (Dz. U. nr 120 poz. 828).

Ustawa z dnia 11 maja 2007r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. (Dz. U. nr 123 poz. 845).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2007r. w sprawie ustalenia regulaminu działania Rady do Spraw Autostrad. (Dz. U. nr 124 poz. 865).

Obwieszczenie Marszałka Sejmu RP z dnia 26 czerwca 2007r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie drogowym. (Dz. U. nr 125 poz. 874).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 6 lipca 2007r. w sprawie sposobu oznakowania dystrybutorów zaopatrujących wybrane floty w biopaliwo ciekłe oraz zbiorników, w których magazynowane są biopaliwa ciekłe przeznaczone dla wybranych flot. (Dz. U. nr 128 poz. 896).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2007r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego. (Dz. U. nr 132 poz. 915).

Obwieszczenie Ministra Transportu z dnia 6 lipca 2007r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach. (Dz. U. nr 137 poz. 968).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach. (Dz. U. nr 147 poz. 1040).

Z ŻYCIA ITS

OBCHODY JUBILEUSZU 55-LECIA ITS

Instytut Transportu Samochodowego ma już 55 lat. Z uroczystymi obchodami Jubileuszu związanych było szereg wydarzeń z udziałem byłych i obecnych pracowników ITS oraz licznie zaproszonych gości.

UROCZYSTE POSIEDZENIE RADY NAUKOWEJ



W dniu 4 lipca 2007 roku odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Naukowej ITS z okazji Jubileuszu 55-lecia powstania Instytutu. Integralną częścią Rady była Konferencja Naukowa nt. "Innowacyjne badania naukowe w transporcie samochodowym".

Uroczyste posiedzenie Rady Naukowej zaszczytli swoją obecnością m. in.:

- Minister Transportu - Pan Jerzy Polaczek
- Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu - Pan Piotr Stomma
- Dyrektor Departamentu Dróg i Transportu Drogowego - Pan Andrzej Bogdanowicz
- Przewodniczący Komitetu Transportu PAN - Pan Janusz Dyduch
- Naczelnik Wydziału Nauk Technicznych w Ministerstwie Nauki i Szkolnictwa Wyższego - Pan Marek Ślęzak
- Burmistrz Pragi Północ - Pani Jolanta Koczorowska

Przybyli też przedstawiciele innych organizacji i firm współpracujących z Instytutem.



Posiedzeniu Rady przewodniczył Pan Prof. dr hab. inż. Jerzy Merkisz. Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski przedstawił referat "Instytut Transportu Samochodowego - minione lata i zakładane kierunki rozwoju". Następnie głos zabrali zaproszeni goście, wśród nich Minister Transportu Pan Jerzy Polaczek, Pan Prof. Janusz Dyduch (Polska Akademia Nauk), Pan Prof. Jerzy Sobczak (Instytut

Odlewnictwa), Pan Prof. Ryszard Krystek (Politechnika Gdańska), przedstawiciele organizacji oraz firm współpracujących z Instytutem, reprezentanci innych uczelni wyższych, władz samorządowych, policji.

Równoległe do obrad Rady Naukowej, przedstawiciele ITS – Panowie Profesorowie, Tadeusz Dorosiewicz i Sławomir Dorosiewicz na warszawskich cmentarzach na grobach zmarłych, byłych Dyrektorów Instytutu złożyli wieńce jako symbol hołdu wszystkim zmarłym pracownikom Instytutu. Pamięć dawnych koleżanek i kolegów uczono podczas Rady Naukowej minutą ciszy.

Na ręce Dyrektora złożono również wiele listów gratulacyjnych oraz życzeń dalszego pomyślnego rozwoju Instytutu Transportu Samochodowego.



Minister Piotr Stomma wręczył zasłużonym pracownikom Instytutu odznaczenia państwowe i resortowe. Dyrektor ITS wręczył kolejnym wyróżnionym pracownikom Instytutu odznaki honorowe „Za Zasługi dla ITS”.



W części naukowej uroczystego posiedzenia Rady wygłoszone zostały następujące referaty:

1. „Przemysł silników spalinowych w Polsce i innowacyjne badania naukowe w jego obszarze”(J. Merkisz)
2. „Materiałowe aspekty bezołowiowych lutów nowej generacji”(N. Sobczak)
3. „Skuteczne metody przeciwdziałania wypadkom drogowym – doświadczenia polskie i zagraniczne”(M. Dąbrowska – Loranc).

WYDAWNICTWA Z OKAZJI JUBILEUSZU ITS

Z okazji święta ITS ukazały się dwa jubileuszowe numery kwartalnika naukowego „Transport Samochodowy”, zawierające 19 artykułów, w sposób dobitny oddających szerokie spektrum aktywności Instytutu.

Ponadto wyżej wspomniane referaty z Konferencji Naukowej, która odbyła się w dniu 4 lipca br. wydano w ilustrowanych materiałach pt. Zbiór referatów na Konferencję Naukową „Innowacyjne badania naukowe w transporcie samochodowym”.

SPOTKANIE INTERGRACYJNE BYŁYCH I OBECNYCH PRACOWNIKÓW ITS WRAZ Z RODZINAMI I ZAPROSZONYMI GOŚCMI



W ostatni dzień wakacji - 31 sierpnia br. - na terenie Autodromu Automobilklubu Polski w Warszawie miało miejsce spotkanie byłych i obecnych pracowników, ich rodzin oraz zaproszonych gości z okazji obchodów 55-lecia istnienia ITS. Sierpniowe popołudnie wypełnione było wieloma atrakcjami, w których realizacji nie przeszkodził padający deszcz.

Wszyscy uczestnicy imprezy zostali powitani przez Dyrektora Naczelnego ITS dr inż. Andrzeja Wojciechowskiego, który podziękował za liczne przybycie i życzył wszystkim zgromadzonym udanej zabawy. Spotkanie prowadził redaktor Aleksander Żyzny, który zachęcał do sprawdzenia własnych umiejętności na specjalnie przygotowanych stacjach sprawnościowych dla kierowców.



Można było spróbować jazdy na quadach, trolejach, jazdy w poślizgu, jazdy terenowej czy też wziąć udział w wyścigu amerykańskim. Każda konkurencja miała swoich instruktorów. Gościnnie wystąpił Krzysztof Hołowczyc.



Podczas spotkania rozegrano także towarzyski mecz piłki nożnej pomiędzy drużyną Inter Cars i drużyną ITS, który zakończył się naszym zwycięstwem 1:0.

Specjalny program został przygotowany również dla najmłodszych uczestników uroczystości. Dzieci brały udział w Konkursie plastycznym i rozwiązywały krzyżówkę związaną z tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwycięzcy otrzymali upominki i słodycze. Starsza część obecnych obserwowała pokaz niesienia pierwszej pomocy medycznej ofiarom wypadków drogowych.



Koniec imprezy uświetnił i rozpozgodził swym występem Jerzy Kryszak. Całość spotkania miała doskonałą oprawę muzyczną. Niespodzianką było ognisko oraz wieczorny pokaz sztucznych ogni. Spotkanie zgromadziło ok. 450 osób z "rodziny" ITS.

Symulator zderzeń – test dla podróżujących samochodem bez pasów i... wyobraźni

Rocznie w wypadkach drogowych na polskich drogach ginie ponad 5 tys. osób. Wskaźnik zagrożenia w Polsce wynosi 14 zabitych na 100 tys. mieszkańców i należy do najwyższych w Europie. Podstawową przyczyną takiego stanu rzeczy są nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu drogowego, w tym również niestosowanie urządzeń zabezpieczających podczas podróży samochodem.



Jednym z najefektywniejszych sposobów przeciwdziałania wypadkom drogowym jest edukacja społeczeństwa; w tym przypadku edukacja osób zatrzymywanych przez policję do kontroli, uczestników kolizji i wypadków. Celem wspomnianej edukacji jest propagowanie wśród uczestników

ruchu drogowego bezpiecznych zachowań i uświadamianie im źródeł zagrożeń na polskich drogach.



Działania edukacyjne mogą być realizowane m.in. z wykorzystaniem urządzenia do symulacji zderzenia i ulotek informujących kierowców o głównych

przyczynach wypadków drogowych. Symulator zderzeń to równia pochyła, po której stacza się platforma z fotelem samochodowym z zamontowanym pasem bezpieczeństwa. Fotel z siedzącym w nim przypiętym pasem pasażerem w momencie "zderzenia" osiąga prędkość 6-7 km/godz., co odpowiada zderzeniu czołowemu auta osobowego jadącego z prędkością 12-14 km/godz. z nieruchomą przeszkodą. Osoba poddająca się symulacji odczuwa mocne szarpnięcie i działanie pasów. W ten sposób może się przekonać, jak ważne są zapięte pasy w momencie zderzenia, do którego zazwyczaj dochodzi przy dużo większych prędkościach.

Na Mazowszu realizatorami akcji z wykorzystaniem symulatora zderzeń są Instytut Transportu Samochodowego, Komenda Stołeczna Policji przy współpracy Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, szkół podstawowych, gimnazjów, liceów oraz ośrodków szkolenia kierowców.

Kontrole drogowe Stołecznej Policji wykorzystujące symulator są już prowadzone. Osoby przyłapane na jeździe bez zapiętych pasów, a więc łamiące przepisy są zapraszane do wzięcia udziału w eksperymencie. Policja chce w ten sposób przekonać ludzi, że prosta czynność jaką jest zapinanie pasów może uratować im życie.

Symulacji dla opornych stosowaniu pasów towarzyszy pouczenie przez policjantów, przypomnienie jak należy poprawnie stosować pasy oraz wręczenie ulotek opracowanych przez Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS i KSP skierowanych do pieszych, motocyklistów, kierowców i pasażerów samochodów oraz jadących z nadmierną prędkością.

Symulator zderzeń może w przekonujący sposób zachęcić kierowców i pasażerów do powszechnego stosowania pasów bezpieczeństwa, co w efekcie ograniczy liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na polskich drogach.

II edycja programu "ORLEN. Bezpieczne drogi" rozpoczęta

Oficjalne rozpoczęcie II edycji programu „ORLEN. Bezpieczne drogi” odbyło się podczas konferencji prasowej w dniu 25 lipca 2007 roku na Autodromie Automobilklubu Polskiego na warszawskim Bemowie.



Podczas konferencji odbyło się uroczyste wręczenie nagród w VI Ogólnopolskim Konkursie „Złota Kierownica Św. Krzysztofa”, organizowanym przez MIVA Polska pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego. Nagrody przyznała Kapituła Konkursu, której przewodniczył Krajowy Duszpasterz Kierowców ks. Marian Midura. Złotą Kierownicę oraz pamiątkowy dyplom dla PKN ORLEN S.A. z rąk ks. Mariana Midury i Jacka Czachora, motocyklisty ORLEN Teamu odebrał Piotr Kownacki. Uzasadniając wybór laureata ks. Midura stwierdził: „Firma PKN ORLEN została wyróżniona za zasługi na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W 2006 roku PKN ORLEN zainicjował i z sukcesem zrealizował I edycję ogólnopolskiego programu "ORLEN. Bezpieczne Drogi". Dzięki temu programowi wiele cennych inicjatyw na rzecz ograniczenia zagrożeń na polskich drogach zyskało uznanie medialne i wsparcie finansowe."



Nagrodę indywidualną Krzysztofowi Hołowczycowi wręczył Andrzej Wojciechowski, dyrektor ITS. Założyciel Fundacji „Kierowca Bezpieczny”, jak napisano w uzasadnieniu przyznania nagrody, został wyróżniony za: *„zasługi na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, a w szczególności za ofiarne i umiejętne wykorzystanie własnej popularności oraz swoich sukcesów sportowych dla szerokiej popularyzacji w naszym kraju kultury komunikacyjnej.”*

Inauguracji towarzyszył pokaz jednego z ubiegłorocznych laureatów, redakcji magazynu „Transport Polski”, która przedstawiła projekt „Bezpieczna szkoła przy drodze”. Zaprezentowano również specjalnie sprowadzony z Belgii pojazd imitujący jazdę pod wpływem alkoholu - AlcoKart. Program „ORLEN. Bezpieczne drogi” już w pierwszej edycji stał się akcją o największym zasięgu społecznym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Do Konkursu Inicjatyw zgłoszono w 2006r. prawie 250 inicjatyw z całego kraju.

KLUB PANCERNIKA KLIKA W FOTELIKACH III edycja

14 sierpnia 2007 r. w siedzibie Instytutu odbyła się konferencja prasowa rozpoczynająca drugą odsłonę III edycji Kampanii - Klub Pancernika Klika w Fotelikach. Gośćmi konferencji byli przedstawiciele Komendy Głównej Policji, Komendy Stołecznej Policji, Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie, Komendy Wojewódzkiej Policji w Radomiu. W konferencji uczestniczyli ponadto

przedstawiciele radia, telewizji i prasy - ponad 30 dziennikarzy.



Realizacja kampanii w Polsce przypada na czas powrotów dzieci i ich rodziców z letniego wycieczki. Organizatorem tego europejskiego projektu w naszym kraju jest Instytut Transportu Samochodowego.



W ramach kampanii w głównych miastach Polski widoczne są billboardy propagujące temat akcji - bezpieczne przewożenie dzieci w samochodach osobowych i przypominanie dorosłym o zapinaniu pasów. W telewizji i radiu emitowany jest spot popularyzujący kampanię. Oba spoty oparte są na piosence z serialu Cztery Pancerni i Pies, której słowa zaadaptowano na potrzeby niniejszej akcji. Na stronie internetowej kampanii - www.klubpancernika.pl, zaprojektowanej specjalnie dla dzieci, znajdują się gry interaktywne i inne ciekawostki, dzięki którym najmłodszy mogą poszerzyć swoją wiedzę o bezpiecznych zachowaniach na drodze, dorośli natomiast mają okazję zapoznać się z kompleksowymi informacjami na temat urządzeń zabezpieczających

w pojazdach. W dniu 16 sierpnia 2007 r. jako dodatek do Gazety Wyborczej została dołączona naklejka z bohaterem kampanii - pancernikiem Gustawem. Dzieci mogą wziąć udział w kilku konkursach organizowanych w miesięczniku Dziecko, Radiu Zet, Gazecie Wyborczej, portalu Internetowym gazeta.pl, portalu BabyBoom oraz na stronach internetowych Pancernika.

Tak jak w poprzednich edycjach kampanii dużą rolę w tych działaniach odgrywa policja. Podczas kontroli policjanci z komend biorących udział w akcji sprawdzają czy najmłodsi użytkownicy dróg są odpowiednio zabezpieczeni w czasie podróży samochodem. Dzieciom, które prawidłowo podróżują w fotelikach policjanci wręczają maskotki - pancerniki do przypięcia na pasy bezpieczeństwa. Więcej informacji na stronie internetowej kampanii: www.klubpancernika.pl

Osiągnięcia krajów członkowskich Unii Europejskiej w bezpieczeństwie ruchu drogowego I Konferencja Road Safety PIN (Bruksela 11. 07. 2007r.)

11 lipca 2007 r. w Brukseli odbyła się pierwsza konferencja podsumowująca doświadczenia zebrane podczas rocznej realizacji programu PIN Road Safety. Program PIN to 3-letni projekt koordynowany przez European Transport Safety Council, a sponsorowany przez Toyotę Europe i Szwedzką Administrację Drogową. Udział w programie biorą przedstawiciele Komisji Europejskiej, realizatorzy najważniejszych programów Unii Europejskiej (np. EuroNCAP, czy SafetyNET) oraz reprezentanci 27 krajów członkowskich. Polskę w tym konsorcjum reprezentuje Instytut Transportu Samochodowego. Głównym celem programu jest monitorowanie postępów w ograniczaniu zagrożeń na drogach w krajach członkowskich UE, porównywania efektów prowadzonych działań prewencyjnych oraz promowanie najlepszych rozwiązań. Pierwsze 4 lata realizacji trzeciego unijnego programu działań w bezpieczeństwie ruchu

drogowego doprowadziło do blisko 18% spadku liczby ofiar śmiertelnych na drogach Unii. Postęp jest, więc widoczny, ale wolniejszy niż zakładano w programie. Wśród 25 krajów członkowskich najlepiej z ograniczaniem zagrożeń na drodze poradziła sobie Francja (35% spadek liczby zabitych w analizowanym okresie), Luksemburg (33%), Belgia (27%) i Portugalia (25%), najgorzej natomiast: Litwa (wzrost liczby zabitych o 7,7%), Malta (o 6,3%), Cypr (o 4,1%) i Węgry (o 3,2%). Polska w omawianym okresie zanotowała spadek liczby zabitych o 1,6%, co dało naszemu krajowi 5 od końca miejsce w Unii Europejskiej. Nie było więc niespodzianki, gdy podczas konferencji w Brukseli przedstawiciele francuskiego rządu odebrali pierwszą nagrodę PIN dla kraju, który osiągnął największy sukces. Zdaniem Jean'a Chapelon'a z Francuskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego istnieją trzy główne przyczyny tego sukcesu: skuteczność wprowadzonego we Francji automatycznego systemu nadzoru nad prędkością, wpływ mediów i kampanii towarzyszących wdrożeniu tego systemu oraz oparcie francuskiej polityki prewencyjnej na rozwiązaniach proponowanych przez specjalistów. Szacuje się, że w efekcie w ciągu czterech lat we Francji udało się ocalić życie 10 400 osobom i ograniczyć liczbę rannych o 130 tys. Najważniejsza część Konferencji poświęcona została prezentacji wyników rocznej pracy zespołu ekspertów PIN. Poza ogólnymi porównaniami podczas tego okresu spróbowano także porównać wyniki krajów członkowskich w trzech głównych obszarach działań: w ograniczaniu zagrożeń związanych z jazdą z nadmierną prędkością, z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu i bez zapiętych pasów bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o Polskę to relatywnie najlepiej radzimy sobie z problemem alkoholu wśród kierowców. W 2005 roku w wypadkach z udziałem nietrzeźwych kierowców zginęło w Polsce 458 osób (8,4% ogółu zabitych), co daje nam 6 miejsce w Unii Europejskiej. Dobrą wiadomością

mością jest również to, że w ostatnich 6-7 lat spadek liczby zabitych w wypadkach z udziałem nietrzeźwych kierowców należał do najszybszych w Unii Europejskiej (4 miejsce, za Czechami, Belgią i Niemcami). Jeżeli chodzi o stosowanie pasów bezpieczeństwa, to Polska sytuuje się w gronie słabszych krajów Unii Europejskiej (77% kierowców stosuje pasy bezpieczeństwa, najlepsze kraje: Malta (97%), Francja (97%) i Niemcy (96%)), nie najlepiej wygląda też sytuacja Polski, jeżeli chodzi o przestrzeganie przepisów dotyczących prędkości. Wszystkie dane przedstawiono w raporcie PIN „*Raising Compliance with Road Safety Law*”, który dostępny jest pod adresem internetowym ETSC: http://www.etsc.be/documents/PIN_Report.pdf. Warto także wspomnieć, że w dzień po zakończeniu konferencji, podczas obrad Rady Głównej ETSC uroczyste podsumowano wyniki międzynarodowego konkursu VOICE dla studentów wyższych uczelni technicznych na projekt rozwiązania inżynierskiego poprawiającego bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg. Dwie pierwsze nagrody w tym konkursie wywalczyły zespoły z Polski: z Politechniki Gdańskiej (Krzysztof Linke) i Politechniki Warszawskiej (Karolina Jesionkiewicz, Katarzyna Krakowiak, Maciej Kryński, Grzegorz Sawicki). Można więc powiedzieć, że polscy specjaliści są dobrze przygotowani do walki z zagrożeniami na drogach, muszą jednak dostać szansę wykorzystania swojej wiedzy w praktyce.

Zakończenie V edycji Studiów Podyplomowych Psychologia Transportu i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

W dniu 8 lipca 2007 r. odbyło się uroczyste zakończenie V edycji Studiów Podyplomowych Psychologia Transportu i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego we współpracy ze Szkołą Wyższą Psychologii Społecznej w Warszawie.



Graduację swoją obecnością uświetnili Dyrektor ds. Ekonomiki i Organizacji dr Edward Menes, Sekretarz Naukowy ITS dr inż. Wojciech Gis oraz wieloletni Kierownik Naukowy Studiów Podyplomowych dr Jadwiga Bąk. Obecni byli także prowadząca zajęcia mgr Dorota Bąk i przedstawicielki SWPS. Zaproszeni goście oraz Kierownik Naukowy wygłosili słowa uznania i gratulacje dla poniesionego ogromnego wysiłku i sukcesu jaki niewątpliwie osiągnęli absolwenci z całego kraju uczestnicząc w zajęciach. Roczne studia podyplomowe ukończyło 47 psychologów, którzy uzyskali świadectwa potwierdzające zdobytą wiedzę teoretyczną i praktyczną z zakresu psychologii transportu.



W tegorocznej edycji wręczono także specjalnie wyróżnienia dla czworga studentów, którzy w sposób szczególnie wykazali się pilnością, otwartością na wiedzę i zaangażowaniem. Wyróżnienia ufundowała Szkoła Wyższa Psychologii Społecznej oraz Instytut Transportu Samochodowego.

O Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach

W lipcu i sierpniu 2007 r. o ITS między innymi pisano w prasie:

- Życie Warszawy z dn. 05.07.2007r. „**Dzieci zawsze jeżdżą w fotelikach**” aut. (RD, PAP);
- Echo Miasta Warszawa z dn. 05.07.2007r. „**Sprawdź się**” aut. Mariusz Kurzyk;
- Giełda Samochodowa z dn. 06.07.2007r. „**I w dzień i w nocy**” aut. Wojciech Frelichowski;
- Rzeczpospolita z dn. 7/08.07.2007r. „**Sąd zdecyduje o losach przetargu na radiowozy**” aut. Sławomir Wikariak;
- Gazeta Finansowa (dodatek) z dn. 06/19.07.07r. „**Klub pancernika klika w fotelikach**”;
- Rzeczpospolita z dn. 10.07.2007r. dodatek Dobra Firma „**Przewoźnicy i spedytorzy tylko z licencją**”;
- Rzeczpospolita z dn. 11.07.2007r. „**Samobójcy na motorach**” aut. Janina Bulikowska, Marek Kozubal;
- Polska Gazeta Transportowa z 11/18.07.2007r. „**Bariery rozwoju polskiego Transportu**” (I) aut. Krzysztof Koprowski;
- Dziennik Elbląski z 11.07.2007r. „**Klub pancernika klika w fotelikach**” aut. Rafał Maliszewski;
- Przegląd techniczny. Gazeta Inżynierska z 15.07.2007r. „**Krystyna Pietrzak**” aut. (hp);
- Gazeta Olsztyńska z 11.07.2007r. „**Gustaw ma pancierz a dzieci fotelik**” aut. Urszula Jankiewicz;
- Polski Traker z 11.07.2007r. „**Wysoka zdawalność CPC**” aut. Aleksander Głós;
- Gazeta Pomorska z 18.07.2007r. „**Pasy tylko dla starszych**” (AW);
- Dziennik Polska Europa Świat z 25.07.2007r. „**Wystarczają tachografy**” (alliss);
- Rynek Turystyczny z dn. 07.2007r. „**Autokarem lub busem**” aut. Teresa Pasiecznik;
- Przegląd techniczny z dn. 29.07.2007r. „**Stanisław Radziwiński**” aut. hp;
- Trybuna z dn. 3.08.2007r. „**Wciąż za dużo**”, „**Niech nam pomogą**” (JRZ);
- Trybuna z 3.08.2007r. „**Cud na drodze**” aut. (JRZ);
- Życie Warszawy z dn. 8.08.2007r. „**Równowaga jest murowana – tylko jedziesz i zwiedzasz**” aut. Anna Wittenberg;
- Gazeta Wyborcza z dn. 9.08.2007r. „**Po wypadkach: autobusy niebezpieczne?**” aut. Artur Włodarski;
- Dziennik Polski z dn. 08.08.2007r. „**Reflektor cudów nie czyni**” aut. Ewa Kopicik;
- Echo Miasta Warszawa z dn. 09.08.2007r. „**Cel mamy prosty**” aut. Mariusz Kurzyk;
- Tygodnik Płocki z 07.08.2007r. „**Policjanci przypominają o pasach**” (jac);
- Życie Warszawy z dn. 14/15.08.2007r. „**Do stłuczki policja przyjedzie szybciej**”;
- Życie Warszawy z dn. 14/15.08.2007r. „**Szkolenie dla kierowców wożących dzieci**” aut. (SES);
- Życie Warszawy z dn. 16.08.2007r. „**Nie każdy jeździ, wszyscy sprzątają**”;
- Życie Warszawy z dn. 17.08.2007r. „**Tekturowe radiowozy trafią na makulaturę**” aut. Sebastian Sulowski;
- Autonaprawa z 08-2007r. „**Przegląd linii diagnostycznych**”, „**Linie diagnostyczne z certyfikatem ITS**”;
- Tygodnik Ciechanowski z 21.08.2007r. „**Pokaż nam jak jeździsz**” (AW);
- Gazeta Pomorska z 22.08.2007r. „**Jazda z pancernikami**” aut. (AW);
- Podlaskie Echo Katolickie z 16/22.08.2007r. „**Kierowcy na szkolenia**” aut. (KO);

- Rzeczpospolita z 24.08.2007 „**Sąd rozstrzygnie sprawę megaprzetargu na radiowozy**”, aut. Sławomir Wikariak;
- Dziennik Polski z 24.08.2007r. „**Syndrom Mad Maksa**” aut. Majka Lisińska Koziół;
- Polska Gazeta Transportowa z 29.08.2007r. „**Bariery rozwoju polskiego Transportu**” (6) aut. (KK);
- Gazeta Pomorska z dn. 29.08.2007r. „**Pokaż nam, jak jeździsz**” (AW);