

TRANSPORT: DAF LIDEREM RYNKU CIĘŻARÓWEK W POLSCE

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY



NR 3 – WYWROTKI

-  AGRESJA ROSJI NA UKRAINĘ TO TRZĘSIENIE ZIEMI DLA POLSKIEGO TRANSPORTU
-  PAKIET MOBILNOŚCI – CZY ZAŁOŻENIE FIRMY TRANSPORTOWEJ W NIEMCZACH MA SENS?
-  HISTORIA: CHŁODNIE Z MIELCA – POCZĄTKI PRZEWOZÓW W NISKICH TEMPERATURACH
-  MASZyny BUDOWLANE: LEASING WCIAŻ POPULARNĄ FORMĄ FINANSOWANIA MASZYN

**OUR SERVICES.
YOUR SUCCESS.**

YES!



THE TRUCK & TRAILER
SPECIALIST

- sprzedaż naczep Schmitz Cargobull
- sprzedaż zabudów Schmitz Cargobull
- sieć serwisowa 24h w całej Europie
- umowy Full Service
- serwis napraw powypadkowych i bieżących
- centralny magazyn części zamiennych
- finansowanie fabryczne
- wynajem długookresowy



EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG



+48 22 733 53 00
www.ewt.pl

authorized
Partner of
**SCHMITZ
CARGOBULL** 

Adres Redakcji
20-328 Lublin
ul. Anny Walentynowicz 34
tel. 791 892 568
e-mail: redakcja@trucks-machines.pl
www.trucks-machines.pl

Redaktor naczelny
Dominik Woch
redakcja@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

Reklama i Marketing
Justyna Maziarczyk-Szacuń
tel. 791 892 568
j.maziarczyk@trucks-machines.pl
j.szacun@trucks-machines.pl

Rozpowszechnianie redakcyjnych materiałów publicystycznych bez zgody redakcji jest zabronione. Wszelkie prawa zastrzeżone. Wydawca nie odpowiada za treści zamieszczone w reklamach.

News

CELSINEO / IVECO / MAN	4
VII EDYCJA AKCJI	
PROFESJONALNI KIEROWCY	5
SCHWARZMÜLLER / RENAULT	6
MARCEDES-BENZ / SOLARIS	7
NOWY PUNKT IVECO	8
GLOBALNE KOPARKI DOOSAN	51

Rynek

POPULARNE WYWROTKI	10
UKŁADY KALIŃSKIEGO	16
WOJNA ROSJI Z UKRAINĄ	18
POLSKI RYNEK PALIW	20
DAF TRUCKS POLSKA	22
HELLA JUMBO FULL LED	24
KARTY PALIWOWE	28
FIRMA W NIEMCZACH	32
UKŁADY HAMULCOWE	34
ROZMOWA T&M	38
HISTORIA CHŁODNI Z MIELCA	40
WOZIDŁA SZTYWNORAMOWE	44
LEASING MASZYN	48
LIEBHERR NR 300	50



SKUPUJEMY ZA GOTÓWKĘ

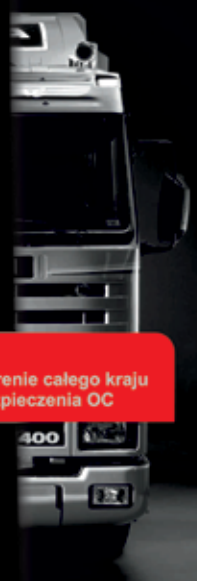
samochody ciężarowe
ciągniki siodłowe
wywrotki 6x2, 6x4, 6x6, 8x4, 8x6, 8x8
naczepy

- | | |
|------------|----------|
| ■ RENAULT | ■ MAN |
| ■ MERCEDES | ■ SCANIA |
| ■ DAF | ■ VOLVO |
| ■ IVECO | |

Roczniki 1989-2009
Szybki odbiór na terenie całego kraju
Wypowiadamy ubezpieczenia OC

www.lukasen.pl
LUKASEN Łukasz Niemczewski, ul. Osowiecka 4/3, 86-014 Kruszyń biuro@lukasen.pl

533 313 313



CELSINEO CORAZ POPULARNIEJSZE

Naczepowe, modułowe agregaty chłodnicze marki Celsineo zadebiutowały na rynku w 2021 r.

Produkt będący efektem współpracy firm Krone i Liebherr jest z powodzeniem wykorzystywany przez coraz większą grupę klientów. Dzięki unikatowej koncepcji, wydajność Celsineo jest rozdzielona pomiędzy trzy identycznie zaprojektowane moduły chłodnicze typu plug-and-play, a każdy zawiera niezależny, hermetycznie zamknięty obwód chłodniczy z zaledwie kilkoma komponentami. Każdy z trzech modułów Celsineo może być sterowany indywidualnie, co oznacza istotną



korzyść dla firm transportowych. Inteligentne sterowanie umożliwia jednocześnie funkcjonowanie trybów pracy: chłodzenia i rozmrażania. Podczas gdy dwa moduły pracują w trybie chłodzenia, jeden może działać w trybie odszraniania, skutecznie minimalizując niepożądane skoki temperatury. – *Liczba zamówień na 2022 rok przekroczyła oczekiwania. Z ponad 500 egzemplarzami dostarczonymi do końca 2022 r. z pewnością spełnimy nasze cele* – mówi Frank Albers, dyrektor zarządzający ds. sprzedaży i marketingu, Krone. Sprzedaż Celsineo będzie kontynuowana głównie w Niemczech, Austrii, Szwajcarii i krajach Beneluksu. – *Począwszy od 2023 roku chcemy wprowadzać to rozwiązanie m.in. w krajach skandynawskich* – tłumaczy Dirk Junghans, dyrektor zarządzający, Liebherr-Transportation Systems. Obaj dyrektorzy zwracają uwagę również na tworzenie i rozbudowę kompleksowej sieci obsługowo-serwisowej. Celsineo korzysta z sieci serwisowej Krone w Europie. To ok. dwieście punktów obsługi, ulokowanych wzdłuż głównych europejskich szlaków komunikacyjnych. W 2022 r. certyfikat Celsineo mają uzyskać kolejne podmioty serwisowe. W przypadku nowych partnerów wysiłek jest stosunkowo niewielki. Co najmniej dwóch techników serwisowych w każdej z firm przechodzi jedynie bezpłatne, dwudniowe szkolenie w celu zdobycia niezbędnej wiedzy. W warsztacie wymagana jest suwnica, a inwestycja w „zestaw startowy” nie jest zbyt kosztowna. W porównaniu z konwencjonalnymi systemami chłodniczymi serwis Celsineo jest prostszy, ponieważ personel serwisowy może szybko (zazwyczaj w ciągu godziny) i relatywnie niedrogo wymienić wadliwy moduł chłodniczy. Aby szkolenia były jak najbardziej efektywne Krone i Liebherr stworzyły specjalną przyczepę Krone Cool Liner będącą centrum edukacyjnym i szkoleniowym. Wyposażono ją w dwie jednostki Celsineo, demonstracyjną na zewnątrz i obserwacyjną wewnątrz. Przyczepa szkoleniowa oferuje miejsce dla dziewięciu uczestników zajęć, a także trenerów. 

IVECO ZAMIERZA WSPÓŁPRACOWAĆ Z HYUNDAIEM

Firmy IVECO Group i Hyundai Motor Company podpisały 4 marca, w Seulu, stolicy Korei, porozumienie na rzecz przyszłej współpracy, która ma obejmować m.in. wspólne technologie pojazdów i wzajemne zaopatrzenie. To pierwszy krok do współdziałania w takich obszarach jak elektryczne układy napędowe i platformy, systemy ogniw paliwowych, automatyzacja pojazdów, łączność dla pojazdów użytkowych. Głównymi uczestnikami spotkania byli: Gerrit Marx, CEO Grupy Iveco, Marco Liccardo, chief technology & digital officer w Iveco Group, Jaehoon Chang, prezes i CEO Hyundai Motor Company, Martin Zeilinger, wiceprezes wykonawczy i kierownik działu technicznego rozwoju pojazdów użytkowych Hyundai Motor Company. Dodajmy, że na polskim rynku Hyundai oferuje wyłącznie samochody osobowe. 

MAN Z PROJEKTEM WOMAN

W MAN Truck & Bus Polska powstał wyjątkowy projekt WOMAN, który został zaprezentowany nieprzypadkowo 8.03 w Międzynarodowym Dniu Kobiet. Projekt ma na celu zachęcenie kobiet do pracy w charakterze kierowców pojazdów ciężarowych. Branża transportowa w Europie zmaga się z deficytem kierowców, teraz sytuacja stała się jeszcze trudniejsza. Dlatego firma MAN Truck & Bus Polska zwraca uwagę właśnie na kobiety, które mogą „wypełnić” lukę w tym sektorze. Do udziału w tym projekcie zaprosiliśmy Karolinę Pilarczyk, profesjonalnego kierowcę driftingowego, Mistrzynię Europy w driftingu. Zachęca ona wszystkie kobiety zainteresowane motoryzacją do spełniania swoich marzeń i podejmowania wyzwań. 



VII EDYCJA AKCJI PROFESJONALNI KIEROWCY – ZAPISY WYSTARTOWAŁY!

Profesjonalni Kierowcy to program skierowany do osób posiadających prawo jazdy kategorii C+E, które obecnie nie pracują w zawodzie. Program powstał z inicjatywy Volvo Trucks. Program ma za zadanie m.in. podniesienie bezpieczeństwa na drogach. Dzięki uczestnictwu w szkoleniach teoretycznych i praktycznych, kierowcy mają możliwość zdobyć wiedzę, która wykracza poza standardowe kursy w szkołach jazdy. Nad przebiegiem szkoleń czuwają doświadczeni instruktorzy ze Szkoły Doskonalenia Jazdy Volvo Trucks Polska. W tym roku zaplanowanych jest 6 szkoleń teoretycznych oraz szkolenia praktyczne. Zapisy na pierwszy wykład w formule online już wystartowały i dostępne są na stronie internetowej programu. Szkolenie odbędzie się 1 kwietnia i będzie obejmować zakres jazdy bezpiecznej i defensywnej. Kolejne szkolenia dotyczyć będą obszarów jazdy ekonomicznej, obsługi i wykorzystania pojazdów terenowych i budowlanych, a także paliw alternatywnych oraz nowości z obszaru transportu. Znana jest już także data największego szkolenia praktycznego przewidzianego na 2022 rok, które będzie miało miejsce na Autodromie Jastrzęb. Kursanci już 9 czerwca będą mieli okazję podszkolić jazdę na torze. Zapisy na to szkolenie wkrótce zostaną otwarte. Na bezpłatne szkolenia w ramach Akcji Profesjonalni Kierowcy, można zapisać się na stronie www.profesjonalni-kierowcy.pl



HARMONOGRAM SZKOLEŃ TEORETYCZNYCH 2022

01.04	Jazda bezpieczna i defensywna
13.05	Jazda ekonomiczna
17.06	Obsługa i wykorzystanie pojazdów terenowych i budowlanych FMX, FL
01.07	Paliwa alternatywne LNG, elektryczne i nowości – Pojazd VERA
09.09	Paliwa alternatywne LNG, elektryczne i nowości – Pojazd VERA
07.10	Obsługa i wykorzystanie pojazdów terenowych i budowlanych FMX, FL



PRODUCENT PLANDEK - WŁASNE STUDIO GRAFICZNE AKCESORIA FRANZ MIEDERHOFF OHG

39 lat
na rynku!



System zarządzania
ISO 9001:2015
www.tuv.com
ID 900004295

DOBRY ROK, OBIECUJĄCE PERSPEKTYWY

W ubiegłym roku Grupa Schwarzmüller odnotowała sprzedaż na poziomie 409 mln euro, co oznacza wzrost o 13 proc. w stosunku do 366 mln euro w roku 2020. Liczba wyprodukowanych naczip zwiększyła się z 8.800 do 9.962 (wzrost o 12 proc.). – *Pomimo trwającej pandemii i niestabilnych warunków udało się nam przełamać barierę w zakresie przychodów. W znacznym stopniu przyczyniła się do tego filia w Polsce. Od ostatniego roku przed wybuchem pandemii, tj. od 2019, do roku 2021 zrobiliśmy skok o 76 proc. Na tym rynku oznacza to wzrost z 580 do 1.021 pojazdów* – podkreśla Roland Hartwig, Dyrektor Generalny (Schwarzmüller) informując też, że w pełni działa już zespół sprzedaży, a liczba partnerów serwisowych szybko rośnie. Mocną stroną firmy jest zarówno klasyczny transport dalekobieżny w Polsce, jak i pojazdy dla branży budowlanej oraz infrastruktury. W tym segmencie wzrost w porównaniu z rokiem 2020 wyniósł ok. 30 proc. Przyczyniła się do tego spółka zależna Hüffermann Transportsysteme, która oferuje przyczepy do utylizacji oraz recyklingu odpadów i w 2021 r. zdobyła wysoką pozycję na polskim rynku. Także na całym europejskim rynku grupie Schwarzmüller udało się powrócić na kurs dwucyfrowego wzrostu, którym podążała wcześniej przez niemal dziesięć lat. Wyraźnie widać to na przykładzie nowych zamówień, w 2021 r. zakontraktowano 13.555 pojazdów, czyli o 68 proc. więcej niż rok wcześniej. Powodem ożywienia były z jednej strony zaległości inwestycyjne powstałe po pierwszym roku pandemii, a z drugiej środki zachęcające do rozwoju inwestycji, bodźce stosowane w wielu krajach UE. W sytuacji silnego wzrostu całego rynku Grupa zyskała na tle całej branży. Jak zaznaczył R. Hartwig, w regionie obejmującym Austrię, Węgry, Czechy, Słowację i Szwajcarię obroniła pozycję lidera. W tym gronie prym nadal wiedzie Austria (z udziałem w rynku wynoszącym 32 proc.), zaraz za nią są Węgry (30 proc.) i Czechy (20 proc.). Na kluczowym rynku niemieckim udział Schwarzmüllera oscyluje wokół 10 proc. W gamie sprzedanych pojazdów dominują ciągle te dla branży budowlanej i infrastruktury, choć ich liczba spadła z 6.300 (2020 r.) do 5.797 sztuk (2021 r.). Ze względu na koniunkturę w branży logistycznej, znacznie większy był popyt na pojazdy dalekobieżne. W 2021 r. zanotowano w tej grupie zamówienia na poziomie 4.169 sztuk, w stosunku do 2.500 rok wcześniej. Jak wyjaśnia R. Hartwig, przejęcie Hüffermann Transportsysteme w Brandenburgii w dłuższej perspektywie ustabilizowało planowaną przewagę złożonych przyczep dla sektora budowlanego i infrastruktury. – *Realne ceny i wysokie wymagania techniczne w tym segmencie to kolejne powody, dla których przyjęto taką strategię* – podkreśla szef Grupy. Na podstawie dotychczasowych wyników pierwszego kwartału br. można przyjąć, że firma realizuje założenia budżetowe. Planuje się zwiększenie obrotów do 460 mln euro, a produkcja ma wynieść ponad 12 tys. pojazdów (prognozy nie uwzględniają jeszcze aktualnej sytuacji geopolitycznej w Ukrainie). – *Na pewno utrzymywać się będzie niestabilność w zakresie cen oraz dostępności materiałów i komponentów. Decydujące znaczenie będzie miało kształtowanie się popytu. Oczekuje się, że w przypadku pojazdów dla branży budowlanej i infrastruktury będzie on bardziej stabilny niż w sektorze transportu dalekobieżnego* – dodaje R. Hartwig. 



RENAULT TRUCKS T I C ELEKTRYCZNE W GAMIE E-TECH



Firma Renault Trucks rozszerza swoją ofertę w pełni elektrycznych pojazdów i ogłosiła rozpoczęcie sprzedaży w 2023 r. dwóch nowych modeli o całkowitej masie zestawu do 44 ton, a mianowicie Renault Trucks T E-Tech dla transportu regionalnego i Renault Trucks C E-Tech dla branży budowlanej. Renault Trucks kontynuuje swoje zaangażowanie we wspieraniu transformacji energetycznej swoich klientów oraz ambicję oferowania elektrycznych pojazdów ciężarowych do wszystkich zastosowań. Od 2020 r. producent wprowadza na rynek gamę całkowicie elektrycznych samochodów ciężarowych o masie od 3,1 do 26 ton, produkowanych we Francji. Od początku 2023 roku Renault Trucks rozpocznie sprzedaż dwóch nowych modeli o masie całkowitej do 44 ton: Renault Trucks T E-Tech dla transportu regionalnego

i Renault Trucks C E-Tech dla budownictwa. Te nowe modele w gamie ciężkich pojazdów Renault Trucks będą wyposażone w dwa lub trzy silniki elektryczne o łącznej mocy do 490 kW (666 KM). Będą one również wyposażone w skrzynię biegów Optidriver. 

KOLEJNE MIASTO WYBIERA AUTOBUSY eCITARO.



16 marca b.r. nastąpiło uroczyste podpisanie umowy na dostawę 4 szt. Mercedes-Benz eCitaro G dla Zielonej Góry. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Urzędu Miasta Zielonej Góry, Miejskiego Zakładu Komunikacji w Zielonej Górze oraz EvoBus Polska. Do jeżdżących po mieście modeli Conecto z napędem Diesla dołączą w przyszłym roku zamówione właśnie bezemisyjne, elektryczne eCitaro G. Zielona Góra jest kolejnym miastem, które zdecydowało się na zakup Mercedes-Benz eCitaro G. W tym miesiącu umowa na 11 takich modeli została

podpisana z MPK Wrocław. Autobusy dla Zielonej Góry różnią się jednak innym ładowaniem baterii. W przedniej części autobusów umieszczone będą szyny kontaktowe umożliwiające ładowanie pojazdu pantografem odwróconym. Rozwiązanie to pomaga zmniejszyć masę pojazdu oraz zapewnia możliwość szybkiego ładowania jak tradycyjny pantograf. 

16 POJAZDÓW POJEDZIE DO STOLICY SŁOWACJI

W połowie roku 2023 Solaris Trollino 24 zadebiutuje na ulicach Bratysławy. Dopravný Podnik Bratislava (DPB) na drodze przetargu wybrał firmę Solaris jako dostawcę 16 dwuprzegubowych trolejbusów. W zeszłym miesiącu producent podpisał kontrakt na dostawę 20 sztuk Trollino 24 dla czeskiego przewoźnika DPP w Pradze. Słowacki przewoźnik jest więc kolejnym klientem, który zdecydował się na zakup najdłuższego w ofercie pojazdu Solarisa. W listopadzie 2020 roku DPB testował 24-metrowy trolejbus w ruchu miejskim, na wszystkich liniach. Z powodu rokrocznie rosnącej liczby pasażerów, przewoźnik stanął przed koniecznością zwiększenia możliwości przewozowych niektórych z linii. Pojemny trolejbus okazał się idealnym rozwiązaniem dla metropolii z trasami o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego. 



SERYJNY eACTROS WCHODZI DO EKSPLOATACJI W FIRMIE DACHSER W REJONIE STUTTGARTU



Pierwszy akumulatorowo-elektryczny Mercedes-Benz eActros pochodzący z produkcji seryjnej trafia do usługodawcy logistycznego Dachser. Karin Rådström, Dyrektor Generalna Mercedes-Benz Trucks, osobiście przekazała eActrosa 300 Stefanowi Hohm, Dyrektorowi ds. Rozwoju (CDO) i członkowi Zarządu Dachser, podczas spotkania w Wörth am Rhein. Dachser już dziś planuje włączenie do swojej floty kolejnych eActrosów w ramach strategii ochrony klimatu. W Stuttgarcie firma Dachser dostarcza za pomocą eActrosa do swoich klientów w centrum miasta ładunki drobnicowe, tj. przesyłki na paletach, które są zbyt duże i zbyt ciężkie, aby wysłać je w formie paczek. Ponadto elektryczny samochód ciężarowy, we współpracy z FUSO eCanterem (7,5 tony), zaopatruje śródmiejski mikrohub w przesyłki, które następnie, na ostatnim odcinku rozprowadza się za pomocą elektrycznie wspomaganych rowerów towarowych. 

Nowy, AUTORYZOWANY PUNKT SPRZEDAŻY I SERWISU IVECO

Nowý oddział dysponujący autoryzacją IVECO zlokalizowany jest w miejscowości Lipiny koło Pilzna (Podkarpacie), bezpośrednio przy drodze krajowej 94. W nowej placówce istnieje możliwość skorzystania z usług obejmujących finansowanie oraz ubezpieczenie pojazdów. Serwis STC w Lipinach posiada 7 stanowisk naprawczych, w tym 2 kanały umożliwiające naprawy zestawów gamy ciężkiej. Placówka świadczy także usługi doposażenia pojazdów w instalacje wyposażenia dodatkowego, tachografów wraz z ich kalibracją, regulacji geometrii zawieszenia w technologii 3D oraz kompleksowej obsługi ogumienia. Serwis dysponuje najnowocześniejszymi urządzeniami diagnostycznymi i wykonuje naprawy usterek mechanicznych, usuwania awarii elektrycznych i elektronicznych, napraw zabudów oraz kompleksowych napraw układów kierowniczych oraz zawieszenia pojazdów, których prawidłowe wykonanie potwierdzić można za pomocą wydruku geometrii wykonanym w formie obrazu 3D. Nowy oddział dysponuje także dobrze zaopatrzonym magazynem oryginalnych części zamiennych oraz prowadzi ich sprzedaż, także w formie wysyłkowej. Na terenie obiektu znajduje się również nowoczesne Centrum Likwidacji Szkód, które zapewnia kompleksową i szybką obsługę w zakresie likwidacji szkód i napraw powypadkowych. 



Targi Kielce 30 LAT YEARS
exhibition & congress centre



TRANSEXPO

XVI Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego

12-14.10.2022

www.transexpo.pl

NASTĘPNY RZYSTANEK
PRZYSZŁOŚĆ

ZAKRES PORY NOCNEJ DLA KIEROWCÓW ZATRUDNIANYCH NA UMOWACH CYWILNOPRAWNYCH

Zagadnienie określenia godzin nocnych dla kierowców, którzy nie pozostają w stosunku pracy, budzi szereg wątpliwości. Warto zauważyć, że ustawodawca nie przewidział dla kierowców zatrudnionych nie na podstawie umowy o pracę, dodatków za pracę wykonywaną w porze nocnej o których mowa w art. 151 ze zn. 8 w kontekście art. 151 ze zn. 7.

W stosunku do kierowcy nie zatrudnionego na podstawie umowy o pracę mają natomiast zastosowanie uregulowania art. 21 u.o.c.z.p.k., określające, że w przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie. Natomiast art. 26 c ust. 4 określa, że przepisy art. 21 stosuje się odpowiednio. Oznacza to, że określając „porę nocną”, należy zastosować ogólne zasady odnoszące się do pracy w porze nocnej, wskazane w ustawie o czasie pracy kierowców. Art. 2 ust. 6a, określa definicję legalną pory nocnej (na potrzeby ustawy o czasie pracy kierowców). Definicja określa, że jest to „okres 4 godzin pomiędzy godziną 00:00 i 7:00”. Definicję tę stosuje się wyłącznie dla określenia czasu pracy (max. 10 godzin). Wiadomo więc, że owa definicja odnosi się właśnie do określenia przedziału godzin nocnych, określonych pomiędzy godziną 00:00 a 7:00. Ustawodawca nie wskazał w jaki sposób można dokonać wytypowania 4 godzin nocnych jako tych w trakcie których praca będzie skutkować obniżeniem limitu czasu pracy do 10 godzin „w danej dobie”.

Można przyjąć więc dwie koncepcje. Pierwsza z nich może świadczyć, że skoro ustawodawca nie wskazał formy określenia godzin nocnych to należy tego dokonać w dowolnej formie, np.: w umowie cywilnoprawnej z kierowcą. Jak jednak ma to określić właściciel firmy, tego nie ustawodawca nie określił. De lege ferenda należy uregulować przedmiotowy zakres. Druga koncepcja, wydająca się równie racjonalna określa, iż skoro nie wskazano *expressis verbis* formy ograniczenia ilości godzin nocnych kwalifikowanych, to znaczy, że ustawodawca w ogóle nie przewiduje takiej możliwości. Nie sposób ustalić jaka była faktyczna intencja ustawodawcy. Odrębnym natomiast zagadnieniem jest ustalenie, którą „dobę” miał na myśli ustawodawca stosując określenie „w danej dobie”? Czy intencją ustawodawcy

było wskazanie danej doby kalendarzowej, pracowniczej czy też 24 – godzinnego odcinka czasu począwszy od zakończenia poprzedniego odpoczynku – na zasadach wskazanych w rozporządzeniu 561/2006 WE ?

Odpowiedzi na przedmiotowe pytanie odnoszą się jednak do zupełnie odmiennego zagadnienia jakim jest rozważenie, czy dla kierowców nie zatrudnionych na podstawie umowy o pracę mają zastosowanie przepisy odnoszące się do „doby pracowniczej” (określanej także jako doba rozliczeniowa) o której mowa w art. 8 ust. 1 u.o.c.z.p.k., lub też przepisy art. 128 § 3 Kodeksu Pracy.

W gruncie rzeczy, zagadnienie sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, czy uregulowania rozdziału 3a u.o.c.z.p.k., mają charakter autonomiczny czy też może czerpią z instytucji oraz definicji legalnych pozostałych uregulowań ustawy o czasie pracy kierowców lub też Kodeksu Pracy.

Ustawodawca nie udzielił wprost odpowiedzi na przedmiotowe pytanie ale można odnieść przekonanie, iż intencją ustawodawcy było stworzenie całkowicie autonomicznych uregulowań w zakresie rozdziału 3a u.o.c.z.p.k. Przemawiać może za takim rozumieniem intencji ustawodawcy umieszczenie uregulowań w odrębnym rozdziale, analogicznie do uregulowań rozdziału 4a. Nie jest to jednak przesłanka decydująca – choć bardzo istotna.

Kluczowy może się wydawać jednak fakt, że w art. 26c ust. 4, ustawodawca chcąc odwołać się do innych instytucji prawa pracy, wykraczających poza zakres uregulowania rozdziału 3a, uczynił to w sposób wyraźny i nie budzących żadnych wątpliwości. I tak – w odniesieniu do instytucji przerwy oraz pory nocnej, ustawodawca wyraźnie określił, iż te instytucje nie będące uregulowane przepisami rozdziału 3a u.o.c.z.p.k., „stosuje się odpowiednio”.

A contrario, można odnieść przekonanie, iż ustawodawca nie stosując analogicznego zabiegu względem pozostałych instytucji prawa pracy, świadomie nie powiązał ich z uregulowaniami rozdziału 3a u.o.c.z.p.k.

Takie ustalenie prowadzi do prostej konstatacji, iż ustawodawca określając „daną dobę” miał na myśli dobę kalendarzową a nie dobę pracowniczą (rozliczeniową) o której mowa

w art. 8 u.o.c.z.p.k.

Z całą pewnością nie można także

z „dobą” utożsamiać 24 godzinny okres rozliczeniowy o którym mowa w rozporządzeniu 561/2006 WE lub umowie AETR, ponieważ odcinek ten może być krótszy niż 24 godziny zgodnie z uregulowaniami prawa międzynarodowego. Odcinek krótszy nie stanowi doby a więc powiązanie tych dwóch instytucji ze sobą wydaje się być nieuprawnione.

Przedmiotowe ustalenie ma kluczowe znaczenie dla komentowanego zagadnienia maksymalnego odcinka 10 godzin pracy w danej dobie, gdy kierowca wykonywał pracę podczas godzin nocnych „kwalifikowanych”.

Można więc ocenić, iż prawie nigdy w praktyce, dziesięciu godzin pracy w „danej dobie” nie można utożsamiać z pracą w danym okresie 24 godzin o którym mowa w rozporządzeniu 561/2006 WE. Jest to oczywiście możliwe ale bardzo mało prawdopodobne, aby oba odcinki „nałożyły się” na siebie. Dlatego też, maksymalne dziesięciogodzinne ograniczenie wymiaru pracy odnosi się do „warstwy” doby pracowniczej a nie do „warstwy” okresu rozliczeniowego z unijnych i międzynarodowych źródeł prawa pracy.

Zagadnienie sankcji za naruszenie 10 godzin pracy w porze nocnej

Pogląd, iż za naruszenie 10 godzinnego maksymalnego wymiaru pracy w przypadku pracy w godzinach nocnych, ustawodawca nie przewidział sankcji finansowych, wydaje się być uzasadniony. Art. 281 pkt. 5 Kodeksu Pracy, określa iż PIP może dokonać nałożenia kary grzywny za naruszenia w zakresie czasu pracy. Jednak przepis ten reguluje jedynie kwestię pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, ponieważ jest umiejscowiony w Kodeksie Pracy a przepisy rozdziału 3a u.o.c.z.p.k., nie dokonują odwołań do przytoczonego przepisu Kodeksu Pracy.

Ponadto warto zauważyć, że także uregulowania u.o.t.d., również nie przewidywały możliwości nałożenia sankcji przez Inspektorów WITD za przekroczenie przedmiotowego dopuszczalnego wymiaru pracy.

Dr Mariusz Miąsko,
Kancelaria Prawna Viggen Sp. J.



LEKKO W DÓŁ, ALE CIĄGLE W CZOŁÓWCE

Od kilku już lat, po naczepach kurtynowych i skrzyniowo-plandekowych, a także furgonach główną część rynku stanowią wywrotki.

Należą do najbardziej popularnych pojazdów, choć ich sprzedaż w ostatnich miesiącach nieco spada. To w pewnym sensie rezultat perturbacji w dostawach metali, kruszyw budowlanych, czy materiałów opałowych, w których wywrotki są praktycznie nie do zastąpienia. Nałożyły się na to przestoje w dostawach samych pojazdów.

Praca wywrotek na budowach oznacza wielokrotne załadunki i rozładunki każdego dnia. Właśnie tego typu pojazdy świetnie wywiązują się z tej roli. Problemy z dostawami sprawiły, że np. w styczniu, np. sprzedaż naczep wywrotek spadła o jedną czwartą, a w lutym o ok. 9 proc. To sporo, choć w relacji do najbardziej popularnych na rynku naczep kurtynowych i zabudów skrzyniowych regres nie był aż tak dotkliwy. W sumie, średnio co dziesiąta sprzedawana obecnie naczepa to wywrotka.

Solidność w cenie

Fliegł ma wywrotek o objętości 25 m sześć., na stalowej ramie z muldą aluminiową. Waży 4,7 t. Konstrukcja bazuje na podłodze z wysokogatunkowego aluminium o twardości 110 HB. Z podobnej jakości aluminium wykonano również ściany boczne. Tyłne zamknięcie (klapa do czoła) wyposażono w podwójnie łamany zawias.



Średnio co dziesiąta sprzedawana obecnie w Polsce naczepa to wywrotka

Podobnie jak w innych wywrotkach tej marki zastosowano opatentowane rozwiązanie „CURVED”. Przód ramy jest zaokrąglony co zwiększa jej wytrzymałość i elastyczność (optymalne połączenie sił działających pionowo z równomiernym odprowadzaniem tych sił do płyty sprężgu). Ramę, w istocie pozbawiono kanciastych powierzchni, a podgięta dolna część ułatwia sprzęganie z ciągnikiem. Oś typu offroad powoduje zwiększenie nośności do 9 t. Zderzak tylny ocynkowany i przystosowany do pracy z rozściełaczem.

Solidność jest też jednym z walorów wywrotek marki Kogel. Dzięki tzw. inteligentnej technologii łączenia materiałów można, w zależności od branży i potrzeby

zestawiać indywidualne wywrotki wannowe o różnych grubościach ścian i podłogi, ewentualnie wykonane z różnych materiałów. Zwiększenie ładowności stało się możliwe dzięki rozszerzeniu modułów o ściany boczne i tylne z aluminium. Wannowa „trzyosiówka” o poj. ładunkowej 24 m sześć. to wariant wyposażony w koryto z dnem o grubości 4 mm z ulepszonej cieplnie stali Hardox 450, ściany boczne z odpornej na zużycie blachy aluminiowej o grubości 5 mm oraz ścianę tylną z blachy aluminiowej o grubości 7 mm. Połączenie to sprawdza się w przewozach materiałów budowlanych, takich jak tłuczeń czy żwir. Zaletą wanny stalowej z lekkimi ścianami bocznymi i ścianą tylną w porównaniu ze zwykłą wanną aluminiową jest to, że nie trzeba co 2-3 lata wykonywać kosztownej naprawy, ścierającej się warstwy podłogi (w miejscach o dużym zużyciu zastosowano wysokiej jakości stal, natomiast na ścianach bocznych i ścianie tylnej narażonej na niewielkie ścieranie lekkie aluminium). W porównaniu z wywrotką wannową ze stalowymi ścianami bocznymi o grubości 4 mm i stalową ścianą tylną o grubości 5 mm można dzięki zastosowaniu aluminium zaoszczędzić na wadze do 430 kg.



Zwiększenie ładowności naczep marki Kogel stało się możliwe dzięki rozszerzeniu modułów o ściany boczne i tylne z aluminium

W gamie naczep marki Schwarzmüller ciągle sporym powodzeniem cieszy się 3-osiowa wywrotka stalowa ze skrzynią segmentową. Walorem jest m.in. stabilna konstrukcja podwozia z dodatkowymi rurami odpornymi na skręcanie. Na stabilność wpływa też automatyczne urządzenie do opuszczania wywrotki. Zwraca uwagę również specjalne „kantowanie” skrzyni ładunkowej pomagające chronić ją przed uderzeniami i zużyciem. Na ścianie przedniej znajduje się podest do obsługi plandeki rolkowej (opcjonalnie stosowany jest dach rolkowy - obsługiwany ręcznie lub elektrycznie, pilotem zdalnego sterowania). Opcjonalnie oferowana jest też m.in. okładzina QuickSilver z obramowaniem ze stali nierdzewnej lub z tyłu na zsypie do materiałów sypkich ze stalową blachą ścieralną (do materiałów sypkich, osadów ściekowych itp.).

Do transportu materiałów sypkich i masy bitumicznej przeznaczone są głównie tylnosypowe naczepy N3O W1U (KH-kipper).



W naczepach marki Feber stosowane są renomowane podzespoły: osie Jost, układ pneumatyczny Knorr Bremse, układ elektryczny Hella, opony Continental oraz silownik Hyva

per). Zabudowy produkowane są z reguły na 3-osiowych podwoziach własnej konstrukcji. Charakterystyczny półokrągły kształt skrzyń zapobiega przyleganiu lepkiego materiału podczas wyładunku. Skrzynia wyróżnia się także mniejszą masą w porównaniu do klasycznej prostokątnej zabudowy z płaską podłogą i niezbędnym uźebrowaniem wzmacniającym.

Stosowane w naczepach KH-kipper wysokojakościowe stale hardox i strenx, ze względu na swoje parametry, zapewniają relatywnie niską wagę zabudowy przy jednocześnie zachowaniu dużej wytrzymałości. Energia kinetyczna uderzenia, nawet przy załadunku materiału o wysokiej frakcji, jest odpowiednio rozpraszana. Skrzynia naczepy może być wykonana również z aluminium.

Wysokiej jakości przyczepa dla twoich kontenerów

MEILLER przyczepa do kontenerów komunalnych:
Elastyczna. Ekonomiczna. Pewna.

Więcej informacji znajdziesz na www.meiller.com/pl/produkty



Fliegl ma w ofercie aluminiową naczepę wywrotkę ze skrzynią o obj. 25 m sześć. Waży 4,7 t.

Zabudowy aluminiowe mogą być nawet o 2 t lżejsze od zabudów wykonanych ze stali.

Rodzina wywrotek aluminiowych Bulk Master (Wielton) to naczepy stworzone do transportu objętościowego i przewozu produktów rolnych. Konstrukcja pozwala na transport ładunków paletowych (do 26 euro-palet). W porównaniu z tradycyjną naczepą użytkownicy zyskują dodatkową przestrzeń. Z kolei zastosowanie w ramie konstrukcji typu gęsia szyja oraz wysokogatunkowej stali S700 powoduje obniżenie środka ciężkości naczepy, a w efekcie większą stabilność podczas jazdy, manewrowania i rozładunku. Wyróżnikiem Bulk Master jest zredukowana wysokość całkowita pojazdu w porównaniu do naczepy o takiej samej kubaturze na ramie prostej o 12,5 cm. W konsekwencji, niższy jest próg załadunkowy (łatwiejszy załadunek koparko-ładowarką, sprawniejszy przejazd przez bramy hal, magazynów czy stacji załadunkowych systemów silosowych). Długość zwisu tylnego wywrotki pozwala na sprawny wysyp zboża do koszy przyjęciowych. Przy rozstawie ramy (czop-druga oś) równym 7.700 mm, wysokość zewnętrzna wywrotki, o objętości 45 m sześć. to 3.050 mm, przy wadze od 6.000 kg. Natomiast dla największej dostępnej kubatury z rodziny Bulk Master, czyli 67 m sześć. wysokość zewnętrzna pojazdu wynosi 3.800 mm przy wadze od 6.450 kg. Model dostępny jest w wersji z klapo-drzwiami, klapą prostą, drzwiami lekkimi z funkcją bezpiecznego otwarcia drzwi (podczas otwierania drzwi kierowca stoi z boku naczepy, a nie bezpośrednio za nią), klapą do czoła oraz klapo-drzwiami jednoskrzydłowymi. W ubiegłym roku do rodziny wywrotek Bulk Master dołączyły modele na krótszych ramach, roz-

szerzając tym samym zastosowanie produktu. Do obecnego modelu, którego długość podłogi skrzyni ładunkowej to 10.600 mm dołączyły modele skrzyni: 8.660 mm oraz 9.400 mm. A także wdrożony został szereg zmian konstrukcyjnych usprawniający codzienną pracę kierowcy.

Belgijski producent naczep STAS oferuje wywrotki o kubaturze od 24 do 83 m sześć. STAS u-rockstar to najmniejsza z wywrotek (od 24 do 30 m sześć.), jest przeznaczona, podobnie jak rockstar (od 24 do 35 m sześć. na stalowej ramie), do przewozu dużych kamieni i gruzu. Modele na ramie aluminiowej STAS buildstar x (24-31 m sześć.) oraz największy STAS buildstar (26-48 m sześć.), przeznaczono do transportu m.in. piasku, żwiru, drobnych kamieni oraz asfaltu. STAS buildstar x występuje w czterech wersjach pojemności, charakteryzuje się niską masą własną, elastyczną, wytrzymałą aluminiową ramą i stabilną konstrukcją (podwozie ma 1.440 mm szerokości). Wywrotki o dużych pojemnościach przeznaczone są głównie do przewozu produktów rolnych i ładunków przestrzennych. Skrzynia jest w kształcie rynny z blachy aluminiowej z większą szerokością w tylnej części względem przedniej. Do budowy

wywrotki użyto aluminium H34 110 HB. Producent podkreśla, że dzięki aerodynamicznej budowie pojazd przynosi obniżenie zużycia paliwa do 2,5 l/100 km.

Znaczących zmian w technologii produkcji oraz w wyposażeniu naczep samowyładowczych Schmitz Cargobull S.KI dokonano w roku 2021. Zmodernizowano proces produkcji stalowej ramy podwozia w konstrukcji modułowej. Tym samym Schmitz Cargobull szczyty się wprowadzeniem na rynek jednej z najlżejszych stalowych ram dla naczep wywrotek. Nowa generacja jest wprowadzana sukcesywnie do wszystkich wariantów długości ram (7,2; 8,2; 9,6; 10,5 m), w zależności od pożądanej kubatury nadwozia. Oprócz wersji standardowej SL, dla każdej długości ramy, w zależności od zastosowania i wymagań, dostępna będzie również wersja ExtraLight (w celu uzyskania większej ładowności) lub wersja Heavy-Duty (dla rynków wymagających wyjątkowej wytrzymałości pojazdów).

To, że coraz większy udział w rynku europejskim zyskuje wywrotka tylnozsypowa typu half-pipe potwierdzają w firmie Meiller. Ten ciężki samochód ciężarowy z trzema, czterema albo więcej osiami, wyposażony w muldę wywrotki tylnozsypowej znajduje na wielu rynkach coraz więcej zastosowań. Meiller ma nowe wywrotki tylnozsypowe serii PXXX. Wariant lekki nazywa się P430 i zabiera do 30 t, uniwersalna wywrotka to P436 i umożliwia załadunek do 36 t. Bardzo duże rezerwy oferują nowe modele do ciężkich prac. Szczytowy model Meiller nazywa się P560 i może przewozić poza drogami publicznymi do 60 t ładunku i jest oferowany dla podwozi 5-osiowych. Credo świata transportu to masa użyteczna, żeby oszczędzać zasoby i energię – obowiązuje to dzisiaj



Skrzynia wywrotki KH-kipper może być wykonana również z aluminium. Zabudowy aluminiowe mogą być nawet o 2 t lżejsze od tych wykonanych ze stali.

także dla wywrotek. Po pierwsze oznacza to oszczędzanie wagi: ten, kto ma mniejszą masę własną, ten oszczędza cenne paliwo i może transportować na drodze więcej ładunku. Przykład nowego lekkiego wariantu nowej generacji wywrotek tylnozsypowych ze zoptymalizowaną masą użyteczną firmy Meiller: waży on 300 kg mniej niż poprzednicy – podkreśla producent. Wywrotki do zastosowań uniwersalnych (P436) oszczędzają w porównaniu z porównywalnymi, poprzednimi modelami 150 kg.

Reisch posiada ponad 70-letnie doświadczenie w produkcji wywrotek. Dostawy podkreślają wytrzymałość konstrukcyjną przy zachowaniu niskiej masy własnej naczep. I tu największym powodzeniem cieszą się naczepy ze stalową i aluminiową muldą rynnową typu half-pipe o wielkości między 24 a 30 m sześć. Swoją solidność zawdzięczają użyciu stali hardox 450 do budowy całej muldy – ścian bocznych oraz przedniej, podłogi i klapy. Aluminiowe muldy są wykonane w ca-

Nowością naczep marki Meiller jest m.in. sam kształt muldy. Przekrój skrzyni jest wyjątkowo płaski i niższy niż w poprzednim modelu. Wzmocniona podłoga ma szerokość zwiększoną o 30 proc. w stosunku do poprzedniej konstrukcji.

łości z utwardzonego aluminium HB110. Wywrotki dla transportu budowlanego znajdujące się w ofercie Feber mają kubaturę 24-76 m sześć. Dostawca szczególną uwagę zwraca na naczepy ze skrzynią typu half-pipe. Klienci mają do wyboru muldę wykonaną

ze szwedzkiej stali hardox 450 lub z aluminium. W obu przypadkach rama naczepy to wysokogatunkowa stal strenx 700. Half-pipe ze skrzynią stalową (podłoga 5 mm, ściany boczne 4 mm) to rozwiązanie do transportu gruzu, ostrych kruszyw, a przede wszystkim



SCHWARZMÜLLER 
INTELLIGENTE FAHRZEUGE



Przetestuj bezpłatnie wywrotkę przez 2 tygodnie!

Nie ma dwóch takich samych klientów, ale dla każdego klienta firma Schwarz Müller znajdzie odpowiednią wywrotkę. Aluminiowe podwozie ze stalową muldą, stalowe podwozie z aluminiową muldą, a może jeszcze inne rozwiązanie? Jedno jest pewne: stabilność gwarantowana. Przetestuj swoją wywrotkę bezpośrednio u producenta i zyskaj więcej.



Schwarz Müller Polska Sp. z o.o.

ul. Powstańców 97 A, 05-870 Błonie
tel. +48 22 865 03 08

office.warszawa@schwarzmueller.com
www.schwarzmueller.com



Schmitz Cargobull szczyci się m.in. wprowadzeniem na rynek jednej z najlżejszych stalowych ram dla naczep wywrotek

zwiększenia stabilności przechyłania stabilizator wywrotu przesunięto w kierunku środka pojazdu, gdzie dłużej prowadzi muldę przy przechylaniu. Nowością jest też sam kształt muldy. Przekrój skrzyni jest wyjątkowo płaski i niższy niż w poprzednim modelu. Wzmocniona podłoga ma szerokość zwiększoną o 30 proc. w stosunku do poprzedniej konstrukcji. A ponieważ ściany boczne stoją teraz prawie pionowo, to ich grubość może zostać zredukowana bez rezygnacji ze stabilności. Podstawowa konstrukcja nowej muldy Meiller, składa się tak jak dotychczas z trzech części: obie ściany boczne oraz szersza blacha podłogi są spawane na zakładkę (stabilność). Poprzez obniżenie wysokości o 125 mm, środek ciężkości oraz wysokość załadunku są obniżone. Zmniejsza to wysokość załadunku materiału nasypowego, przy okazji można w ten sposób zredukować szkody uderzeniowe muldy. Dodatkowo wzmocniono dolny kołnierz końcowy muldy. W skręcanych łożyskach przechyłania można teraz wymieniać zużywające się tuleje. Zmienne ustawienie wysokości łożyska przechyłania optymalizuje rozkład obciążenia na ramie pojazdu i zwiększa stabilność przy mniejszej masie własnej. Klapy tylne otrzymały natomiast lżejsze tylne ściany membranowe z nowymi zamkami. Mimo mniejszej masy własnej są bardziej wytrzymałe, konstrukcja membranowa jest bardziej odporna na uderzenia przy wysypywaniu ładunku i okazuje się być niewrażliwa na pęknięcie. Z mniejszą ilością części zużywających się i trwałymi dźwigniami nowe zamki ścian tylnej otwierają się już przy trzech stopniach przechylenia – szybko otwierając klapy tylną i zapobiegając niepotrzebnemu naporowi ładunku w pierwszym

masy bitumicznej (pomimo wysokiej temperatury masy bitumicznej, stal w odróżnieniu od aluminium utrzymuje swoją odporność na ścieranie). Skrzynia aluminiowa o kubaturze 24 m sześć. z podłogą o grubości 8 lub 10 mm oraz ścianach bocznych o grubości 5 mm stanowi balans pomiędzy niską wagą (od 4.880 kg), a dużą wytrzymałością. Dopełnieniem specyfikacji technicznej pojazdów są podzespoły znane użytkownikom marki Inter Cars, w tym: osie Jost, układ pneumatyczny Knorr Bremse, układ elektryczny Hella, opony Continental oraz siłownik Hyva. Feber ma w ofercie gamę wyposażenia dodatkowe oraz nowoczesnych rozwiązań technicznych takich jak hydraulicznie otwierana tylna kłapa czy skrzynia V-body.

Nowocześnie i praktycznie

Producenci nie próżnią. Wprawdzie naczepy, generalnie rzecz biorąc są do siebie podobne, jednak co rusz któryś z dostawców wdraża nowe rozwiązania tak w zakresie wyposażenia standardowego, jak i dodatkowego.

Dostawcy naczep Reisch podkreślają szeroką gamę opcji. Dzięki nim można uzyskać naczepę o bardzo mocnej i lekkiej konstrukcji. Istnieje możliwość personalizowania ofert naczep w zależności od ich przeznaczenia, a także profilu działalności konkretnego użytkownika. Oprócz standardowych wywrotek, w ofercie znajdują się również wywrotki termoizolowane (szczególnie przydatne do przewożenia asfaltu) oraz przyczepy rolnicze. Elementami oferowanymi opcjonalnie są np: elektrycznie

przesuwany dach, różne rodzaje grubości podłogi, a także ścian bocznych. W ofercie są też aluminiowe zamienniki części stalowych, w celu zredukowania wagi naczepy.

Wywrotkę aluminiową ze skrzynią segmentową z termoizolacją ma też w ofercie Schwarzmuller. Do optymalnego monitorowania temperatury służy specjalny, chroniony moduł. Jest też mobilny moduł drukarki do protokolowania transportu mieszanek. Wysokiej jakości, niewrażliwa na wilgoć izolacja całej skrzyni ładunkowej wywrotki posiada masywne, łatwe do naprawy taśmy napinające.

Meiller, producent wywrotek tylnozsypowych serii PXXX zwraca uwagę na małą wysokość konstrukcyjną pojazdu. Konstrukcja nośna uniwersalnej wywrotki P436 jest wzmocniona, a stabilizator o trapezowym przekroju z tyłu daje wywrotce o 30 proc. większą odporność na skręcanie. W celu



Wyróżnikiem naczepy Bulk Master (Wielton) jest zredukowana wysokość całkowita w porównaniu do naczepy o takiej samej kubaturze na ramie prostej o 12,5 cm

etapie wysypywania. Całkowicie pozbawiono zamków hydrauliczną ścianę tylną, która operowana przez kierowcę zależnie od zastosowania daje się szeroko otworzyć jeszcze przed przechyleniem (zaleta przy dużych kamieniach oraz ładunkach o dużych gabarytach gdyż zapobiega ich uderzeniom w klapę). Przy pracy z rozścielaczem asfaltu z kolei, regulowane uchylenie klapy pozwala dowolnie dozować wypływ masy. Inną opcję tylnej klapy unoszonej hydraulicznie stanowi rozwiązanie z zamkiem kłowym (np. trudna praca przy rozbiórkach lub skałach z szeroko otwierającą się ścianą tylną, potem wywrotka nadaje się do transportu żwiru z prostą klapą wahadłową).

Wiele nowoczesnych rozwiązań, solidna konstrukcja oraz możliwość skonfigurowania naczepy specjalnie do wymagań użytkownika zapewniających wyjątkową funkcjonalność i produktywność prac – tak rekomendują swe produkty dostawcy naczep KH-kipper N30 W1U. Tylną szufłę zyspowa przystosowano do pracy z rozścielaczem asfaltu. Zamek blokujący skrzynię na ramie zapobiega wibracjom w czasie jazdy z pustą skrzynią, co wydłuża żywotność. Plandeka zwijana na bok jest bardziej wytrzymała na wysoką temperaturę. W zastępstwie takiej plandeki na skrzyni naczepy może być zamontowany, sterowny ręcznie lub za pomocą pilota, system plandekowy Cramaro. W rozwiązaniu KH-Kipper system plandekowy

zwijany jest na daszku nad siłownikiem, nie wchodząc w światło skrzyni wywrotki, co ułatwia załadunek.

Nowum w rodzinie naczep Bulk Master marki Wielton są natomiast modele na krótszych ramach, rozszerzając tym samym zastosowanie produktu. Do obecnego modelu, którego długość podłogi skrzyni ładunkowej to 10.600 mm dołączyły skrzynie o długości 8.660 mm oraz 9.400 mm. Wdrożono też szereg zmian konstrukcyjnych usprawniających codzienną pracę kierowcy, jak również rozwiązania poprawiające stabilność konstrukcji ram, które zapobiegają nadmiernemu skręcaniu wzdłużnemu oraz bocznemu wychyleniu skrzyni. Wywrotki



Belgijski producent naczep STAS oferuje wywrotki o kubaturze od 24 do 83 m.sześc.

Bulk Master są dostosowywane do indywidualnych potrzeb klientów poprzez możliwość konfiguracji oraz spersonalizowane wyposażenie.

Naczepy samowyladowcze Schmitz Cargobull S.KI posiadają z kolei nowo opracowaną tylną belkę przeciwwjazdową, która spełnia regulacje ustawowe dyrektywy ECE-R58.03 (dyrektywa zwiększa wymagania dotyczące bezpieczeństwa w przypadku najechania na tył naczepy). Nowe, tylne zabezpieczenie jest rozwiązaniem wprowadzonym na rynek w wywrotkach S.KI wraz z nową generacją ram. Obniżona została masa, a wspomagany sprężynowo mechanizm składania usprawnia obsługę. Nowy typ tylnej belki przeciwwjazdowej zapewnia również większy prześwit pod pojazdem (w porównaniu z belką poprzedniej generacji) wynoszący 728 mm po podniesieniu. Ułatwia to współpracę z rozścielaczem. Dodatkowo Schmitz Cargobull poszerzył swoją ofertę o zabudowę tylnozsypową M.KI przeznaczoną do transportu masy bitumicznej z izolacją termiczną (dla podwozia czteroosiowego samochodu ciężarowego). Konstrukcja muldy ma gwarantować nisko położony środek ciężkości oraz stabilność podczas jazdy i przechyłu. Nadwozie posiada elektrycznie przesuwaną plandekę, dzięki czemu kierowca może bezpiecznie i komfortowo ją obsługiwać podczas operacji załadunku i rozładunku. Dostępne modele obejmują nadwozia o różnych grubościach podłogi i wysokości ścian bocznych oraz różne typy tylnych zamknięć. 



Wywrotkę aluminiową z izolowaną termicznie muldą ma m.in. Schwarzmuller

KALIŃSKI ŚWIĘTUJE 30-LECIE

Marzec to wyjątkowy okres dla firmy Kaliński, mieszczącej się w Chybach pod Poznaniem, trzy dekady temu powstał jeden z liderów rynku układów wydechowych.



W ub.r. firma brała udział w targach w Polsce i za granicą

ukierunkować swoją pracę na rzecz rozwoju obsługi klienta oraz kompleksowości usług.

Okrągły jubileusz stał się okazją do organizacji rocznicowego wydarzenia.

W piątek, 4 marca przedstawiciele lokalnych władz, kontrahenci, przyjaciele a także pracownicy spotkali się w Pałacu Kasztanowym w Swadzimiu koło Poznania.

Zostały przypomniane najważniejsze wydarzenia z historii firmy, przemawiał jej założyciel, także obecni członkowie zarządu.

Ważnym punktem było wręczenie specjalnych wyróżnień i podziękowań dla najbardziej zasłużonych pracowników. Nie obyło się bez wspólnych rozmów, wspomnień i spędzenia czasu w przyjacielskiej atmosferze.

Dokładnie 1 marca 1992 roku Włodzimierz Kaliński zarejestrował działalność gospodarczą, dając początek firmie Kaliński. Lata 90. ubiegłego wieku nie należały do łatwych: braki towarów, niestabilna sytuacja polityczna, problemy z dostępnością do wiedzy, technologii.

Mimo problemów Włodzimierz Kaliński wraz z żoną Aleksandrą podjęli decyzję o przebranzowaniu i wyspecjalizowaniu się w układach wydechowych. Niewielu wierzyło wtedy w ich sukces, jednak po 30 latach firma stała się jednym z liderów sektora układów wydechowych w Polsce.

Kaliński stale się rozwijał, rozbudowywał siedzibę, zwiększając zatrudnienie, tworząc nowe działy a także wypracowując unikalne w skali kraju metody działania. W najbliższych latach firma planuje

Firma Kaliński, najważniejsze daty

- 1992 – powstanie firmy
- 1995 – pierwsza przebudowa, uruchomienie serwisu układów wydechowych
- 1998 – rozpoczęcie eksportu produktów na rynki zagraniczne
- 2007 – poszerzenie oferty o regenerację filtrów DPF, EAP i katalizatorów
- 2009 – rozbudowa serwisu o stanowiska do obsługi pojazdów ciężarowych
- 2009 – pierwsza sprzedaż produktów przez internet
- 2011 – druga przebudowa firmy
- 2011 – udział w pierwszych targach
- 2015 – wprowadzenie systemu zarządzania ISO 9001
- 2016 – uruchomienie sklepu internetowego
- 2017 – uruchomienie nowej hali oraz wydzielonego działu produkcji
- 2019 – uruchomienie nowej hali działu pojazdów ciężarowych
- 2019 – zmiana formy prawnej, utworzenie spółki oraz powołanie pierwszego zarządu
- 2021 – udział w międzynarodowych targach, pierwszy raz również poza Europą

Kaliński Układy Wydechowe
ul. Szamotulska 40, 62-081 Chyby
woj. wielkopolskie, www.kalinski.pl

POTEŻNE ZAMIESZANIE

Napad Rosji na Ukrainę zmienił na zawsze sytuację międzynarodową, przerwał wieloletni okres pokoju w Europie, a wszystkich jego skutków dla transportu drogowego jeszcze nie poznaliśmy.

Załadowałem sprzęt budowlany, koparki, wybuchła wojna, nie pojechałem na rozładunek do Białorusi. Teraz codziennie naliczają ogromne kary za niedostarczenie sprzętu, a sprzedawca nie chce go już przyjąć, bo zamknął miesiąc i u niego to występuje jako towar sprzedany. Jechać czy nie?

Podobne dylematy ma wielu polskich przewoźników drogowych. Przewoźnicy kiedyś podpisali długoletnie zobowiązania kontraktowe. Na Kaukaz wożą np. materiał hodowlany przygotowywany na Zachodzie. Czy on służy do celów militarnych? Produkcji zwierzęcej nie można wstrzymać. Jak? Uspić te zwierzęta? Właściciele firm transportowych nie mogą podejmować decyzji za polityków. Nie można oczekiwać od nich, że przestaną jeździć na Wschód i w ten sposób „zamkną” granice.

Przewozy do Rosji i na Białoruś nie zostały zaprzestane. Trzeba pamiętać, że polscy przewoźnicy jeżdżą nie tylko do tych krajów, lecz także tranzytem do Mongolii, Uzbekistanu, Chin czy Kazachstanu. Oczywiście właściciele firm zdają sobie sprawę z niebezpieczeństw, jakie mogą zdarzyć się po drodze, dlatego przewozy te są mocno ograniczone, co nie znaczy, że się nie odbywają. Sytuacja zmienia się z dnia na dzień, po ukazaniu się tego numeru „T&M” może być już inna.

Z Dalekiego Wschodu?

Ukraińscy kierowcy – czemu nikt się nie dziwi – odmawiają jazdy do Rosji i na Białoruś, ale to tylko fragment problemu. Część samochodów stoi w bazach, bo nie ma kto nimi jeździć. A każdy dzień postoju



ciężarówki to konkretne straty przedsiębiorcy, który po raz kolejny – po pandemii – musi się liczyć z dokładaniem do coraz bardziej kulejącego interesu. Zrozumiałe jest, że ukraińscy kierowcy, których przed wojną w polskich firmach transportowych było ponad 100 tysięcy, rezygnują z pracy i jadą ratować swoje rodziny i swój kraj. Skala tego zjawiska jest jeszcze trudna do oszacowania.

– Z dnia na dzień trudno zapłacić te wakaty tym bardziej, że już wcześniej nasze firmy transportowe z otwartymi ramionami przyjmowały każdego zawodowego kierowcę – przyznaje Anna Brzezińska-Rybacka, rzecznik prasowy Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD): – Pojawiły się próby zaangażowania kierowców z Dalekiego Wschodu, lecz minie wiele tygodni, zanim ewentualnie przyjadą do nas, zostaną przeszkoleni i wreszcie wsiądą do pojazdów z polską rejestracją. Jedno jest pewne, luka na rynku pracy w zawodzie kierowcy jeszcze

bardziej się powiększyła, mocno ograniczając i tak stale kurczące się zdolności przewozowe polskich transportowców. Odczuwają to firmy, za chwilę odczuje to Skarb Państwa w postaci kolejnych likwidacji i zmniejszenia wpływów do budżetu.

Problem z wizami

Pojawił się kolejny kłopot, z wizami dla tych kierowców, którzy jednak zdecydowali się pozostać w Polsce. Powrót do Ukrainy w celu uzyskania nowego dokumentu jest wykluczony. Z kolei nie ma możliwości wydania wiz na terenie Polski. Ten problem dotyczy nie tylko kierowców ukraińskich, lecz także zatrudnionych w polskich firmach transportu międzynarodowego kierowców z Białorusi (ponad 25 tys.).

– Brak ważnej wizy pozbawia pracodawców możliwości ich zatrudnienia, ponieważ wątpliwym jest, czy na przedłużanych, na mocy polskich przepisów, wizach krajowych

kierowcy mogą wykonywać przewozy na obszarze innych państw UE – komentuje Anna Brzezińska-Rybicka z ZMPD. – *W sprawie kompleksowej pomocy polskim międzynarodowym przewoźnikom drogowym wystosowaliśmy oficjalne pismo do premiera Mateusza Morawieckiego. Wiemy, że trwają prace w tym zakresie.*

Paliwo pędzi w górę

Zaostrzenie konfliktu zbrojnego między naszymi sąsiadami, trwającego od 2014 r., błyskawicznie wpłynęło na życie w naszym kraju. Pierwszy efekt to kolejki pod stacjami paliw w czwartek, 24 lutego, w pierwszym dniu rosyjskiej agresji. W wielu punktach paliw po prostu zabrakło, ewentualnie ostał się gaz LPG, który w transporcie ma ograniczone zastosowanie. Potem obserwowaliśmy z dnia na dzień coraz wyższe ceny oleju napędowego i innych paliw. Doszło do tego, że litr ON kosztował ponad 8 zł! I to mimo niższej akcyzy i niższego VAT-u.

– *Wzrost cen surowców, w tym ropy nie jest niczym nadzwyczajnym w sytuacji inwazji zbrojnej – uważa Urszula Cieślak, dyrektor marketingu BM Reflex. – Od razu pojawiły się obawy o spadek podaży ropy ze Wschodu. Sytuacja o tyle trudna, że ropa rosyjska jest wciąż istotna dla europejskich rafinerii, także dla Polski. I mimo, że jej udział w przerobie sukcesywnie maleje, to jej brak w dłuższym okresie wymaga zapewnienia alternatywnych kierunków dostaw. Wojna i jej konsekwencje to w zasadzie jedyny powód ostatnich zmian cen na stacjach. I tak prawdopodobnie będzie w kolejnych tygodniach, na pewno do momentu rozwiązania konfliktu.*

Wzrost cen ropy Brent w okolicie 140 dolarów za baryłkę, przy jednoczesnym osłabieniu złotego wobec dolara, wywindował ceny paliw na stacjach do rekordowych poziomów, przy czym wzrosty cen oleju napędowego były wyższe niż benzyny. Od czasu inwazji na Ukrainę do 10 marca ceny benzyny w detalu podskoczyły średnio o 1,50 zł/l, a oleju napędowego o ponad 2,30 zł/l. Korekta na rynku ropy naftowej w dół i umocnienie złotego spowodowały już, że ceny na krajowym rynku hurtowym spadły, kompensując dużą część wcześniejszego wzrostu. Na większe obniżki cen na stacjach musimy jednak poczekać.

Ostatnie tygodnie pokazały, jak wrażliwe są ceny paliw na sytuację geopolityczną. W tej sytuacji powinniśmy być przygotowani, że raczej nie powrócą w krótkim czasie do poziomów sprzed inwazji na Ukrainę, natomiast utrzymuje się wysokie ryzyko, że pozostaną na wysokim poziomie. Na razie rynek odsunął się od szczytu z 10 marca, ale nie daje to gwarancji, że najgorsze mamy za sobą. W obliczu wojny możemy „testować” kolejne szczyty, zwłaszcza w sytuacji ewentualnego całkowitego zakazu importu ropy z Rosji.

– *Z rosnącym przerażeniem patrzymy na ceny na stacjach, tym bardziej że paliwo to mniej więcej 40 procent wszystkich kosztów w transporcie – mówi Anna Brzezińska-Rybicka, rzecznik ZMPD. – To oczywiste, że firmy nie są i nie będą w stanie ponieść dodatkowych obciążeń, to po prostu nierealne. Nie chcemy przerzucać całości podwyżek cen paliwa na odbiorców, ale nie mamy innego wyjścia. Inaczej towar nie zostanie dostarczony.*

Jak podkreśla pani rzecznik, jest możliwość zamortyzowania szalonych cen ON. Przewoźnicy międzynarodowi chyba już we wszystkich krajach Unii korzystają z możliwości zwrotu części akcyzy za paliwo. To jedna z dozwolonych metod wsparcia sektora.

– *W Polsce, mimo że kwota jest symboliczna, ciągle nie możemy się tego od rządzących doprosić, nawet rozmowy o tym – kontynuuje Anna Brzezińska-Rybicka. – Relatywnie mamy najdroższe paliwo w Unii. Nie możemy kupować w hurcie, musimy na stacjach. Obniżono wprowadzanie VAT, ale cena wcale nie spadła. Na skutek wojny w Ukrainie i spadku wartości złotego – poważnie wzrosła. Tymczasem nie możemy odliczać tyle VAT-u, ile byśmy chcieli. Chcemy, by go jak najszybciej przywrócono. Przecież można by wprowadzić regulę, że przewoźnikom, tak jak rolnikom, sprzedaje się nieco tańsze paliwo, żeby mogli konkurować z firmami rumuńskimi czy węgierskimi.*

Na przykładzie Wieltonu

Mnóstwo firm z wielu krajów wycofało się z Rosji, w naszej branży zrobił to m.in. Wielton, obecny na rosyjskim rynku od lat. Od 24 lutego Wielton nie zrealizował żadnej dostawy, a potem zarząd podjął formalną decyzję o zawieszeniu dostaw, do odwołania.

Zarazem spółka odwołała cele na br., o których informowała 17 lutego, tydzień przed wojną. Z tego samego powodu zdecydowała się odłożyć publikację strategii Grupy na lata 2022-25, która była planowana na przełom kwietnia i maja. Wyliczamy te działania, żeby pokazać, jak wieloraki wpływ wywiera wojna.

Grupa ma spółki zależne w Ukrainie i Rosji do działalności handlowej i marketingowo-reklamowej. Spółka w Rosji posiada także montownię wyrobów marki Wielton. Jednocześnie do lutego br. Grupa prowadziła bezpośrednią sprzedaż wyrobów na tych rynkach ze spółki dominującej Wielton SA. Przychody Grupy ze sprzedaży realizowanej na tych rynkach wyniosły w 2021 roku 299,5 mln zł, co stanowiło ok. 11,1 proc., czyli jedną dziesiątą.

– *Pracujemy nad przeformulowaniem naszych tegorocznych planów operacyjnych, tak aby ubytek przychodów z rynków wschodnich zrekompensować większą aktywnością sprzedaży na innych rynkach Europy i Afryki – mówi Paweł Szataniak, prezes Grupy Wielton.*

Za darmo po drogach

W ramach pakietu ułatwień, wprowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury, a dotyczących przejazdów po polskich drogach transporty humanitarne zostały zwolnione z opłat w systemie e-toll. Dotyczy to przejazdów drogami płatnymi, również administrowanymi przez operatorów komercyjnych. Samochody na ukraińskich rejestracjach mogą się także poruszać bezpłatnie płatnymi odcinkami dróg w Polsce.

Wdrożona została również szybka ścieżka zwalniania z obowiązku posiadania zezwoleń dla samochodów ciężarowych wykonujących przewozy humanitarne. Działania te są koordynowane przez Ambasadę Ukrainy w Polsce. W praktyce dla kierowców oznacza to zwolnienie z konieczności posiadania zezwolenia drogowego. Z ułatwień mogą korzystać także podmioty z innych krajów, które organizują przewozy pomocy humanitarnej dla Ukrainy przez Polskę. Do 17 marca z tego przywileju skorzystało 3.900 pojazdów. 

DZIEŃ PRZED WOJNĄ

„Rzetelnie o paliwach” – pod tym hasłem odbyła się w Warszawie, 23 lutego konferencja zorganizowana przez Związek Przedsiębiorców i Pracodawców (ZPP). Następnego dnia Rosja napadła na Ukrainę, czego oczywiście uczestnicy nie mogli przewidzieć.

Na koszt paliw wpływają przede wszystkim czynniki zewnętrzne, niezwiązane z naszym krajem. Tak sprawę przedstawił Adam Czyżewski, główny ekonomista Orlenu. Hurtowa cena zależy przede wszystkim od tego, co dzieje się na rynku ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia). Trzeba również brać pod uwagę, iż paliwa wytwarza się w komplecie, tzn. produkcji oleju napędowego towarzyszy produkcja benzyny. Dlatego wzrost zapotrzebowania na olej napędowy powoduje zwiększoną podaż benzyny. A w ogóle rynek paliw i rynek ropy naftowej są odrębne.

Natomiast ostatnie wydarzenia na Ukrainie (konferencja toczyła się dzień przed wybuchem wojny) związane z agresywną polityką Rosji mogą wpłynąć przede wszystkim na gaz. Podczas konferencji padło nawet stwierdzenie, że na rynku ropy Rosja zachowuje się normalnie, czego nie można powiedzieć o rynku gazu.

Znieść opłatę paliwową

Oczywiście, niedawna obniżka akcyzy i VAT-u na paliwa w Polsce ucieszyła kierowców aut osobowych, ale przewoźników już niekoniecznie. Na panelu kończącym spotkanie Piotr Litwiński, prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) stwierdził, że w wy-



Konferencję zorganizowano w jednym z warszawskich hoteli

niku tych decyzji bardziej konkurencyjni stali się przewoźnicy zagraniczni, ze Wschodu i z Zachodu. Korzystają z paliwa najtańszego w Europie Środkowo-Wschodniej. Sam VAT, jak wiadomo, dla przedsiębiorców pozostaje neutralny, na jego obniżce firmy nic nie zyskały. Zdaniem Piotra Litwińskiego lepszym pomysłem byłoby zlikwidowanie opłaty paliwowej. Bo cóż to za opłata, która jest przeznaczana na kolej i na drogi? To niejeden taki przykład, wszak w paliwie, od dawna, znajduje się również podatek drogowy, który i tak jest płacony od pojazdów powyżej 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej. I wreszcie, jak przewoźnik ma inwestować w ekologiczne napędy, skoro przez trzy lata

cena LNG zwiększyła się czterokrotnie! Ci co kupili ciągniki siodłowe na LNG jeżdżą teraz drożej niż na oleju napędowym. Każdy kilometr kosztuje 45 gr więcej w porównaniu z dieslem, jak podał prezes Litwiński powołując się na doświadczenia przewoźnika, który nabył kilkadziesiąt ciężarówek LNG. Biorąc to wszystko pod uwagę, Piotr Litwiński uznał, że przedsiębiorcy transportowi czują się oszukani. Słowa te zgromadzeni na sali nagrodzili oklaskami.

Niepewna przyszłość

Co ciekawe, nikt z autorów referatów i z panelistów nie pokusił się o konkretne prognozy, ile „napęd” może kosztować za jakiś czas. Dr Błażej Podgórski z Akademii Leona Koźmińskiego wskazał na to, że powrót do normalnego opodatkowania nastąpi w sierpniu. Miesiąc ten zazwyczaj charakteryzuje się obniżonymi cenami na stacjach, więc ponowne obowiązywanie standardowych stawek podatków może okazać się mniej dotkliwe. W podobnym tonie, jeśli chodzi o sierpień wypowiadał się dr Maciej Bukowski, prezes think-tanku Wise Europa.

Karol Wolff, dyrektor biura strategii i projektów strategicznych Orlenu z pewnością przesadą uznał, że łatwiej przewidzieć, co będzie za 30 lat niż za kilka kwartałów.



Było to spotkanie ludzi z branży petrochemicznej i transportowej

Najpierw gospodarka musi wyjść z pandemii. Mobilność zmienia się, będzie rosło znaczenie paliw alternatywnych, lecz nie ma jednoznacznych ocen, czy do roku 2030 nastąpi wzrost, czy spadek sprzedaży paliw płynnych. Szacunki są rozbieżne. Nie ulega wątpliwości, że zmiana floty samochodowej na mniej emisyjną w naszej części Europy będzie postępowała wolniej. Pakiet Fit for 55 – który jeszcze nie jest obowiązujący – stanowi duże wyzwanie dla branży petrochemicznej i element niepewności. Rzecz jasna w 2030 r. samochodów elektrycznych będzie więcej, ale i tak zdecydowaną większość floty pojazdów będą tworzyły te z silnikami spalinowymi.

Jednak prąd?

Muszę szczerze przyznać, że mocno wybrzmiały głosy za... elektrycznymi ciężarówkami. Piotr Litwiński, prezes OZPTD, zadeklarował pozytywne nastawienie do elektromobilności w ciężkim segmencie. Powołał się wprawdzie na doskonale sobie znane Jaworzno w woj. śląskim, w którym jeździ

dużo miejskich autobusów na prąd. Owszem, przestawienie transportu miejskiego na elektryczny jest łatwiejsze niż dalekobieżnego, jego zdaniem ciężarówka napędzana prądem i wodorem rozwiną się technicznie i będzie można je eksploatować.

– *Silnik elektryczny jest skazany na zwycięstwo* – oznajmił Leszek Wiwala, prezes Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN). – *Dlatego, że cechuje go wysoka sprawność. Pytanie, tylko czy Polacy będą wystarczająco zamożni?* 📺



XPOLogistics

PROGRAM PARTNERSKI XPO dedykowany polskim firmom transportowym



POŚWIĘĆ MINUTĘ, MAMY DLA CIEBIE COŚ SPECJALNEGO

XPO Transport Solutions Poland należy do grupy XPO Logistics, jednego z 10 największych globalnych dostawców rozwiązań transportowych i logistycznych. XPO dostarcza nowatorskie rozwiązania dla łańcucha dostaw 69 firmom z listy Fortune 100. Obsługujemy ponad 50 000 Klientów, zatrudniamy 100 000 Pracowników, w ponad 1500 lokalizacjach, w 30 krajach. Z 16 000 pojazdów i 40 000 naczep, jesteśmy dumnymi posiadaczami największej floty własnej w Europie. Stale współpracuje z nami 10 000 pojazdów podwykonawców, a ponad 100 obsługuje naszych Klientów za pośrednictwem międzynarodowej sieci spedycyjnej. Rozwijamy się na całym świecie i nieustannie poszukujemy utalentowanych osób na wszystkich szczeblach kariery zawodowej, które potrafią dostarczać najwyższej jakości usługi dla naszych Klientów.

Mamy dla Ciebie gotowy przepis na bezpieczny, szybki i opłacalny rozwój Twojej firmy!

A oto nasz przepis na Twój sukces:

- ◆ Weź nasze ciągniki siodłowe lub wstaw swoje
- ◆ My dodamy naczepę
- ◆ Dodaj nasze całoroczne ładunki
- ◆ Dopraw błyskawicznymi płatnościami w 7 dni
- ◆ ZARZĄDZAJ I RÓB PIENIĄDZE

**Chcesz szybko rozwinąć swoją firmę transportową a boisz się ryzyka?
Obawiasz się braku ładunków i niewiarygodnych płatników?
Nie masz wystarczająco środków finansowych a chcesz powiększyć swoją flotę?**

**Zainteresował Cie nasz przepis?
Zapytaj o szczegóły! Przeanalizuj! Umów się na negocjacje!
Zostań naszym Partnerem już dziś!**

Mateusz Sobolewski
Sourcing Manager

mateusz.sobolewski@xpo.com
Telefon: 517 020 970

Z POZYCJI LIDERA

Podczas imprezy DAF-a w Żninie, w województwie kujawsko-pomorskim, podsumowującej 2021 rok nie zabrakło poparcia dla Ukrainy. Od niebiesko-żółtych kokard i przypinek, po 10 tys. zł przekazanych przez ESA Trucks Polska.

Mariusz Piszczek, dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska, na konferencji prasowej zaznaczył, że prawdziwy wpływ wojny Rosji z Ukrainą będzie znany dopiero później. Na razie wiadomo, że część Ukraińców, kierowców zatrudnionych przez polskich przewoźników, wyjechała na Ukrainę, aby walczyć z najeźdźcą. Poza tym tysiące kierowców nie wróci na razie do Polski, bo wojna zastała ich w swojej ojczyźnie. Wielu naszych przewoźników zorganizowało transport od granicy polsko-ukraińskiej dla najbliższych osób ukraińskich pracowników, żeby rodziny szybciej mogły być razem w Polsce.

Powszechnie znane są problemy z półprzewodnikami, ciągnące się od początku pandemii, czyli od dwóch lat, a może być jeszcze gorzej. Ukraina jest bardzo dużym producentem neonu, aż 50 proc. globalnie, wykorzystywanego przy produkcji półprzewodników. Z Ukrainy i z Rumunii pochodzą wiązki elektryczne do samochodów. DAF-a kłopot z wiązkami ominie, gdyż kupuje je z Rumunii.

Średnia, roczna sprzedaż wielkiej siódemki na rynku rosyjskim to 24.400 sztuk wg danych z ostatnich czterech lat, nie są to więc jakieś gigantyczne ilości. Zdaniem managerów DAF-a połowa z 14,2 tys. eksportowanych pojazdów (10,2 tys. to produkcja w Rosji), może trafić na rynki europejskie, bo reszta, np. z powodu norm emisji, zostanie przeznaczona na inne kontynenty, przykładowo do Ameryki Południowej. W przypadku DAF-a sytuacja jest o tyle dobra, że nic nie produkuje w Rosji, a sprzedaż to tylko 2.200 pojazdów.

Pasmo sukcesów

Łącznie DAF sprzedał w ub.r. 100 tysięcy ciężarówek, z czego jedna czwarta, 22.700, to nowa generacja. Polski DAF za-



przestał przyjmowania zamówień pod koniec listopada ub.r.. Obecnie można zamawiać ciężarówkę z terminem odbioru najwcześniej na przełomie trzeciego i czwartego kwartału. Mimo ograniczonej podaży bez wątplenia miniony rok był doskonały dla DAF-a w Polsce (podajemy dane z konferencji prasowej 18 bm.). Udział 24,3 proc. w najcięższym segmencie ponad 16 ton DMC był oczywiście największy na rynku, a drugi w historii DAF-a w naszym kraju. Warto dla porównania zaznaczyć, że udział niderlandzkiej marki w rynku Unii plus 3 (Wielka Brytania, Norwegia, Szwajcaria) wyniósł 15,9 proc.

Pierwszy raz DAF przekroczył 7 tys., a cały polski rynek 30 tys. (dokładnie 7.350 i 30.207). Dyrektor Mariusz Piszczek zwrócił uwagę również wyniki w podwoziach. Tam wprawdzie DAF nie dominuje, ale trzecia pozycja z 17 proc. to efekt solidnej, wytężonej pracy w tym segmencie. A liczba używanych pojazdów sprzedanych w sieci DAF-a osiągnęła 12.100.

Z bardzo dobrym przyjęciem – jak należało się spodziewać – spotkała się najnowsza generacja XF, XG, XG+, nagrodzona tytułem Samochodu Ciężarowego Roku, International Truck of the Year 2022. Co charakterystyczne, w Polsce, w zeszłym roku, aż w 67 proc. były wybierane duże kabiny XG. Świadczy to o tym, że przewoźnicy pragną zapewnić kierowcom dobre warunki jazdy i odpoczynku. Gdyby nie zakup XF (łącznie 25 proc.) przez duże floty, dominacja XG byłaby jeszcze bardziej wyraźna. W krajach Unii plus 3 kabina XG zdobyła 40 proc., przy 44 proc. podstawowej XF. A największa kabina XG+? Po pierwsze, jest przeskok cenowy między XG i XG+. Po drugie, DAF XG+ został pomyślany jako pojazd dla właściciela będącego zarazem kierowcą, a takich firm jest w Polsce coraz mniej.

Jak podkreślił Zbigniew Kołodziejek, dyrektor marketingu DAF Trucks Polska, nowa generacja wręcz nie ma konkurencji. Bardzo wygodne kabiny i takież poziom

bezpieczeństwa to niejedyny atuty. 10-procentowa redukcja spalania oleju napędowego to znakomity rezultat, tym bardziej że osiągnięty w porównaniu z oszczędnymi ciężarówkami wprowadzonymi pięć lat wcześniej. Żeby uzyskać takie rezultaty potrzebna była ingerencja konstruktorów praktycznie w cały pojazd, największy zyski przyniosła aerodynamika.

Dealer Roku ESA

Konkurs na Dealera Roku opiera się przede wszystkim na badaniu satysfakcji klientów, dane ilościowe typu wielkość sprzedaży nie są istotne. Dlatego tym bardziej należy docenić sukces firmy ESA, której oddziały zajęły wszystkie miejsca na podium, Świecko przed Poznaniem i Koninem. Ba, również dwie kolejne pozycje przypadły tej firmie.

Jarosław Szymkowiak, dyrektor zarządzający ESA Trucks Polska powiedział, że takie wyniki to przede wszystkim wysiłek 300 pracowników, wśród których jest 135 techników – tak teraz należy określać ludzi

pracujących bezpośrednio przy serwisie i naprawach pojazdów. Na szkoleniach technicy spędzili w zeszłym roku 8,5 tys. godzin. Z ciężarówek ESA sprzedaje tylko DAF-a (ok. 1.200 nowych egzemplarzy w ub.r.), natomiast serwis jest wielomarkowy. Przypomnijmy, że ESA to przedsiębiorstwo z Niderlandów, którego początki sięgają lat

20. ubiegłego wieku. W Polsce ESA działa od roku 2005.

Obecnie DAF ma w Polsce 9 dealerów sprzedażowych i 19 partnerów serwisowych. Trzy poważne inwestycje w toku to: nowy serwis ESA koło Ostrowa Wielkopolskiego, TB Wyszaków nowa lokalizacja i Wanicki Kielce nowy serwis. 



Fińska Legenda

+ Olej hydrauliczny Neste





olejeklimowicz.pl

NESTE

Produkty Neste to niezawodny wybór.

Gama środków smarnych Neste została zaprojektowana w Finlandii w taki sposób, aby sprostać wymaganiom klimatycznym Północy. Do uruchomienia i eksploatacji maszyn i samochodów w warunkach zimowych i arktycznych wymagane są oleje o wyższej wydajności niż np. w warunkach klimatycznych Europy Środkowej. Jednocześnie oleje powinny doskonale sprawdzać się latem, kiedy temperatury mogą wzrosnąć powyżej 35°C.

JUMBO FULL LED

— REFLEKTORY DALEKOSIĘŻNE,
NIEPOWTARZALNA SYGNATURA ŚWIETLNA



Reflektor Jumbo jest znany od 1974 r. Przez prawie pół wieku zmieniał się dzięki wciąż nowym wymaganiom aż do szerokiej sygnatury świetlnej LED w kształcie uśmiechu.

Najnowsza wersja, Jumbo Full LED oświetla drogę w technologii 100 procent LED. Dzięki aerodynamicznej budowie

reflektor może być montowany na belce dachowej w pozycji stojącej lub podwieszanej. Jego unikalny, atrakcyjny design, który opatentowano jako wzór użytkowy został połączony z najnowszą technologią. Szczególną cechą jest niepowtarzalna sygnatura świetlna z charakterystycznym światłem pozycyjnym LED w postaci przyjaznego uśmiechu. W przeciwieństwie do podobnych produktów innych marek ta sygnatura świetlna ma bardzo wysoką rozpoznawalność. Ponadto sygnał światłami drogowymi jest wysyłany błyskawicznie, bez opóźnień. Po włączeniu Jumbo LED pokazuje swoją pełną moc, zapewnia oświetlenie podobne do światła dziennego, tak więc jazda bez zmęczenia jest możliwa nawet na długich trasach. Nie ma znaczenia, czy to dzień czy noc – w pełni diodowy reflektor Jumbo przekonuje charakterystycznym designem światła. Wynika to z technologii EdgeLight, którą Hella zastosowała w Jumbo LED. Natomiast inspiracją do stworzenia sygnatury świetlnej i efektownej, ozdobnej osłony w górnej





HELLA
VALUEFIT



Nowa lampa ostrzegawcza **LED** od HELLA Valuefit

Idealny balans pomiędzy ceną a jakością!



Do każdego produktu **kamizelka gratis.**
Sprawdź u dystrybutorów Hella.



HELLA Polska Sp. z o.o.
Al. Wyścigowa 6
02-681 Warszawa
tel. 22/514 17 60
www.hella.pl
f [hella.polska](https://www.facebook.com/hella.polska)

Numer katalogowy produktu: **2XD 357 980-001**



THE NEW STREETSMILE

części reflektora dodatkowego Full LED jest design okrągłego reflektora dodatkowego Luminator LED, który Hella wprowadziła na drogi w 2019 r.

Wymagania dotyczące oświetlenia samochodów są szczególnie wysokie w przypadku pojazdów użytkowych. Kierowcy ciężarówek jeżdżą w dzień i w nocy, często na długich trasach. Bezpieczeństwo w zmiennych warunkach widoczności ma dla nich zasadniczą rolę. Oświetlenie musi wspomagać kierowcę w śledzeniu sytuacji na drodze, a także odciążać jego wzrok. Coraz ważniejszy staje się również wygląd zewnętrzny. Wielu kierowców TIR-ów przywiązuje wagę do indywidualnego wyglądu swojej ciężarówki.

Hella Jumbo Full LED, najistotniejsze cechy

Dodatkowy reflektor światła drogowych z nowoczesnym układem optycznym oraz unikalną sygnaturą światła LED dla podkreślenia indywidualnego stylu.

Technologia EdgeLight podkreśla charakterystyczny kontur efektywnych światła pozycyjnych LED.

Sygnal świetlny emitowany bez opóźnienia dzięki technologii LED.

Obudowa odporna na uderzenia, z tworzywa termoplastycznego wysokiej jakości.

Masa 980 g, znacznie mniejsza niż w przypadku obudowy odlewanej z aluminium o porównywalnych wymiarach.

Stabilny wspornik montażowy wykonany z ocynkowanej blachy stalowej o dużym zakresie regulacji.

Komponenty elektroniczne zakwalifikowane zgodnie z normą z segmentu automotive.

Wersja wielonapięciowa, dostosowana do napięcia nominalnego 12 V i 24 V.

Światło drogowe o liczbie referencyjnej 25 ze światłem pozycyjnym.

Homologacja typu ECE (ECE-R149 światła drogowego, ECE-R148 światła pozycyjne, ECE-R10 EMC).

Wyjątkowo energooszczędny i pozwalający na zmniejszenie zużycia paliwa.

Pobór mocy przy napięciu 12 V: światło pozycyjne 1,3 W i światło drogowe 8 W.

Pobór mocy przy napięciu 24 V: światło pozycyjne 2,7 W i światło drogowe 8 W

Jumbo Full LED jest dostępny w czterech wersjach:

1FE 016 773-001 – reflektor stojący, ze światłem pozycyjnym LED, liczba referencyjna 25.

1FE 016 773-011 –reflektor podwieszany, ze światłem pozycyjnym LED, liczba referencyjna 25.

1FE 016 773-101 - reflektor stojący, bez światła pozycyjnego LED, liczba referencyjna 25.

1FE 016 773-111 - reflektor podwieszany, bez światła pozycyjnego LED, liczba referencyjna 25.

Więcej informacji:

HELLA - THE NEW LIGHTSTYLE
| JUMBO LED, LED LIGHT BAR 470
PRO, LUMINATOR LED, RALLYE 3003
LED, LED-UPGRADE (hella-lightstyle.
com)



KRONE BOX LINER



PONIEWAŻ

MOGĘ NA NIM

POLEGAĆ W TRUDNEJ

CODZIENNEJ

PRACY.

TERAZ
ZESKANUJ KOD QR
I DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ!



JUŻ TERAZ Z NOWYM
PODWOZIEM TONA
ZAŁADUNKU WIĘCEJ!

POZKRONE SA

62-080 Tarnowo Podgórne, ul. Poznańska 37,
tel.: +48 618147211, biuro@pozkrone.pl, www.pozkrone.pl

KRONE

We Deliver the Future

UTRWALONA POZYCJA

Dla wielu przewoźników karty paliwowe stały się już stałym elementem ułatwiającym prowadzenie biznesu, również w tak trudnych i niespokojnych okresach jak obecne.

Warto na początku przytoczyć słowa, które otrzymaliśmy od managerów IDS (International Diesel Service). „W dzisiejszych trudnych czasach nasza firma stara się, aby dostępność produktów i usług była na niezmiennym poziomie. Zapewniamy naszym klientom stabilne warunki współpracy, nie wycofujemy wcześniej uzgodnionych ofert.” Taka postawa emitentów kart, mniejszych i większych, na pewno wspomaga prowadzenie transportowej działalności. Z kolei UTA Ederned wymienia korzyści dla klientów: oszczędność czasu, kumulowanie oszczędności, pozytywny wpływ na płynność finansową. Każda oferta jest poprzedzona dokładną analizą aktualnych potrzeb danego przewoźnika, dzięki czemu jest w pełni zoptymalizowana i dopasowana do jego potrzeb. Rozliczenia z UTA Ederned są przejrzyste. Klienci otrzymują online zbiorczą fakturę, uwzględniającą wszystkie transakcje z podziałem na pojazdy, co oznacza większą wygodę, przejrzystość i monitoring transakcji oraz oszczędność kosztów administracyjnych i księgowych. Faktury są wystawiane co dwa tygodnie z 30-dniowym terminem płatności, jest to więc forma nieoprocenowanego finansowania nawet do 45 dni. UTA Ederned utrzymuje również wysokie standardy w zakresie bezpieczeństwa kart i transakcji. Najnowsze technologie oraz wewnętrzny zespół zajmujący się bezpieczeństwem kart i zapobieganiem oszustwom zapewniają bezpieczeństwo transakcji klientów.

Moya międzynarodowa

Zwykliśmy uważać, że Moya to dynamiczna firma działająca przede wszystkim na polskim rynku. Tymczasem mamy już pełne prawo, aby traktować ją jako międzynarodową. Dzięki ubiegłorocznej akwizycji niderlandzkiej spółki The Fuel Company, emitenta i operatora kart paliwowych TFC, oferta Moya Firma ma zasięg międzynarodowy.

Karty TFC są akceptowane na ponad 8 tys. stacji w 18 krajach Europy. W ramach usług TFC klienci Moya Firma, oprócz zapewnienia cen paliwa i bezgotówkowych rozliczeń, mają możliwość także rozliczania opłat drogowych oraz szybkiego zwrotu podatku VAT i akcyzy za paliwo kupione za granicą.

Ekologia też

Coraz częściej będziemy mieli doniesienia o kartach na ładowanie elektryków. Wspomniane TFC oferuje możliwość ładowania samochodów elektrycznych w 46 krajach. Shell proponuje kartę Card EV, która jest pierwszym tego typu produktem dostępnym w Polsce. Pozwala ona zarządcom flot płacić za ładowanie samochodów elektrycznych i hybrydowych oraz umożliwia korzystanie z pełnej gamy produktów i usług paliwowych i pozapaliwowych. Dzięki współpracy z Greenway, EV+ oraz Ionity Shell Card EV jest akceptowana w ponad 1.000 punktów na terenie całego kraju oraz w ponad 260.000 w Europie, wliczając superszybkie ładowarki o mocy do 350 kW. Użytkownicy Shell Card EV



TWOJA KARTA PALIWOWA




SPRAWDŹ NASZE LOKALIZACJE
www.port24.pl

 OBNIEŻENIE KOSZTÓW
  KONTROLA TANKOWAŃ
  OGRANICZENIE NADUŻYĆ
  SKRÓCENIE CZASU TANKOWANIA
  BEZGOTÓWKOWA PŁATA
  ODROZCZONY TERMIN PŁATNOŚCI
  SZCZEGÓŁOWE RAPORTY
  DODATKOWE RABATY

 +48 601 382 293
  +48 68 411 46 35
  info@port24.pl
 www.port24.pl

mogą korzystać z aplikacji Shell Recharge, która umożliwia znajdowanie najbliższych punktów ładowania, uzyskiwanie aktualnych informacji o taryfach, prędkościach ładowania i dostępności punktów czy podgląd przewidywanego czasu i kosztu ładowania.

I żeby zakończyć ten modny temat – IDS oferuje ekologiczne paliwo do silników wysokoprężnych HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) na wybranych stacjach

w Niderlandach, Belgii, Danii, Szwecji, Hiszpanii. Produkt ten umożliwia nawet 90-procentową redukcję emisji CO₂.

Bez chodzenia

Inna tendencja, covidowa, to uproszczenie płacenia, aby nie trzeba było odchodzić od pojazdu. Przykładowo karty Shella można połączyć z narzędziem Shell SmartPay, dzięki któremu kierowca może płacić bez konieczności wchodzenia do

budynku stacji paliw. W ten sposób omija się kolejkę, a tankowanie staje się szybsze. Transakcje dokonywane są za pomocą urządzenia mobilnego, bez konieczności opuszczania pojazdu i okazywania karty. Według informacji podanych przez emitenta jeszcze w tym roku klienci UTA Edenred będą mogli dokonywać transakcji przy dystrybutorze za pomocą smartfona – szybko, wygodnie i bezpiecznie.

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH KART

AS₂₄



Są dwa rodzaje kart: AS24 i AS24 Eurotrafic. Przy pomocy pierwszej możemy realizować transakcje za paliwo, myjnię oraz AdBlue na stacjach AS24. Druga karta jest akceptowana również na stacjach partnerskich grupy Total Energies. Na wszystkie karty dostępne są również paliwa alternatywne w postaci gazu CNG i LNG, BioDiesla oraz HVO. Ponadto karty są objęte usługą assistance. Dodatkowo kartami AS24 Eurotrafic można regulować opłaty autostradowe. Sieć stacji paliw w Europie, rozwijana sukcesywnie od ponad trzech dekad, liczy dziś ponad 1.500 własnych, w tym 32 w Polsce oraz 16.000 partnerskich. Karty AS24 wyróżnia dodatkowe zabezpieczenie chipowe. Chroni ono przed nielegalnym skopiowaniem danych. Na stacjach AS24 transakcje są autoryzowane przy pomocy elementu chipowego z karty. Skopiowany pasek magnetyczny nie pozwoli na wykonanie transakcji.

CIRCLE K



Circle K proponuje pakiet kart paliwowych: Circle K Easy Card oraz Circle K Europe i Circle K Polska. Easy Card można otrzymać bez dodatkowych kosztów, zbędnych formalności i deklarowania stałych ilości zakupów. Karta jest dostępna dla wszystkich przedsiębiorców, zarówno firm transportowych, jak i tych, dla których transport nie stanowi podstawy działalności. Circle K Europe jest rozwiązaniem dla firm, których kierowcy dokonują zakupów na stacjach nie tylko w Polsce, ale i poza granicami. Zapewnia dostęp do ponad 18.000 stacji w 29 państwach, w tym 6.000 dostosowanych do ciężarówek i autokarów. Circle K Polska to wygodne rozwiązanie, które pomaga obniżyć całkowite koszty firmy, takie jak utrzymanie floty, poprzez transakcje z odroczonym terminem płatności. Umożliwia zakupy na ok. 900 stacjach w Polsce.

DKV



Karta paliwowo-serwisowa DKV umożliwia bezgotówkowe tankowanie w ponad 66.000 stacjach rozlokowanych na terenie niemal całej Europy. Około 5.000 obiektów znajduje się w Polsce, także w sieci tzw. tanich stacji (kilkaset punktów) – ceny paliwa liczone są na bazie SPOT, a stawki na nich bywają do kilkudziesięciu groszy niższe niż wskazuje dystrybutor. Kartą DKV można rozliczać również tankowanie LNG, na ponad 300 stacjach na Starym Kontynencie, jak i ładowanie pojazdów energią elektryczną w ponad 200.000 punktów. Siłą oferty DKV są usługi różnego rodzaju (np. opłaty za parkingi strzeżone, serwisy), zwrot VAT-u i akcyzy, aplikacje mobilne. Z kolei pionierska platforma DKV Live to system chmurowy sprzężony z modulem telematycznym w pojeździe. Obecnie DKV Live można testować za darmo przez trzy miesiące.

IDS



International Diesel Service jest firmą paliwową, która należy do państwa Kuwejt. Działa od ponad 30 lat w 26 krajach Europy, oferując produkty i usługi dla firm transportowych. Stacje IDS pracują 24/7, są w pełni automatyczne, dostosowane do transportu ciężkiego: dogodny wjazd, szybka pompa oleju napędowego, dystrybutor AdBlue. IDS wydaje kartę zbliżeniową z kodem PIN (bez paska magnetycznego), która jest akceptowana w czasie rzeczywistym na wszystkich stacjach. Taki rodzaj karty jest zabezpieczony przed możliwością kopiowania i dokonywania wielokrotnych transakcji w tym samym czasie w różnych punktach. Opcjonalnie jest wydawany zestaw dwóch kart, dla pojazdu i kierowcy. Karta pojazdu przypisuje tylko transakcję do konkretnej ciężarówki, zaś karta kierowcy z kodem PIN służy do jej zatwierdzania.

LOTOS



Karty Lotos Biznes są akceptowane na ponad 520 stacjach LOTOS i 400 stacjach Shell w Polsce. Są skierowane do średnich i dużych firm, które chcą kredytować swoje zakupy oraz korzystać ze wszystkich dostępnych usług dodatkowych w programie Lotos Biznes. Karty te to przede wszystkim elastyczny system rabatowania i rozliczeń, dopracowane mechanizmy raportowe, bogaty wybór opcji blokad i limitów w parametrach kart. To również bezpieczeństwo transakcji oraz przejrzystość, która powoduje, że zarządzanie flotą staje się łatwiejsze. Lotos zapewnia wsparcie osobistego opiekuna handlowego w całym okresie współpracy. SMS-owy system powiadomień zapewnia kontrolę płatności i dostępnego limitu zakupów. Z kolei przeszkolony personel stacji gwarantuje kontrolę procedur transakcyjnych w zakresie eliminowania nadużyć.

MOYA



Karty Moya Firma są przeznaczone zarówno dla dużych flot samochodowych, jak i dla właścicieli prowadzących działalność gospodarczą, którzy dysponują niewielką liczbą pojazdów. Korzystanie z nich pozwala zoptymalizować koszty operacyjne. Posiadacze kart Moya Firma otrzymują stałe, atrakcyjne rabaty na paliwa, pełną kontrolę nad dokonanymi tankowaniami i wygodne rozliczenia. Karty akceptowane są na niemal 380 stacjach paliw Moya (w tym również na 22 automatycznych) w całym kraju. Karty Moya Firma działają w technologii zbliżeniowej, zarówno na stacjach samoobsługowych, jak i konwencjonalnych, przy zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa. Oprócz zabezpieczeń systemowych oraz przeszkolonej obsługi stacji Moya oferuje przeznaczony specjalnie dla użytkowników help desk, dostępny w trybie 24/7. Moya nieustannie pracuje nad nowymi rozwiązaniami, ułatwiającymi i usprawniającymi zarządzania flotą. Bardzo istotnym uzupełnieniem programu Moya Firma jest aplikacja mobilna o tej samej nazwie. Pozwala ona m.in. na sprawne zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz rozliczanie tankowania bez użycia fizycznej karty. Aplikacja oferuje także nawigację oraz aktualną mapę stacji Moya.

PORT 24



Karta umożliwia tankowanie na automatycznych, samoobsługowych stacjach Port 24 oraz na stacjach partnerskich. Stacje Port 24 są zlokalizowane przy głównych trasach tranzytowych. Emitent kart oferuje bardzo korzystne ceny, które są ustalane w drodze indywidualnych negocjacji. Paliwa są dostarczane z rafinerii w Schwedt we wschodnich Niemczech oraz od krajowych producentów w bardzo konkurencyjnych cenach, które pozwalają przewoźnikom obniżyć koszty działalności. Oprócz oleju napędowego można tankować AdBlue oraz korzystać z myjni dla pojazdów ciężarowych. Termin płatności jest odroczony, nawet do 30 dni. Ponadto Port 24 oferuje dostawy paliw do zbiorników stacjonarnych, na terenie zachodniej Polski w równie atrakcyjnych cenach.

SHELL



Shell Card są akceptowane w ponad 38.000 stacji Shell i partnerskich w Europie, w Polsce na ponad 950 stacjach Shell i Lotos. Co więcej, dzięki partnerstwu z TRAVIS przewoźnicy mogą zarezerwować takie usługi jak parkingi, mycie i naprawa ciężarówek oraz cystern, za które zapłacą kartą paliwową. Natomiast poprzez nowoczesną platformę Shell Fleet Hub spedytorzy mogą zarządzać kartami, kontrolować wydatki i zużycie paliwa, generować raporty, określać własne parametry kontrolne, ustawiać limity, alerty e-mail czy SMS. Shell Card to wygodne narzędzie umożliwiające również bezgotówkowe uiszczanie opłat za przejazdy drogami, tunelami i mostami. Z kartą w łatwy sposób można odzyskać podatek VAT i akcyzę z 31 krajów. Shell Card posiada technologię Chip&PIN oraz dodatkowe zabezpieczenia weryfikacyjne, dzięki czemu właściciele flot mogą czuć się bezpieczniej.

UTA



Karty UTA są akceptowane w ponad 70.000 punktów w 40 krajach Europy, z czego niemal 55.000 to stacje paliw. W naszym kraju sieć składa się z ok. 5.000 stacji. Tak szeroka sieć akceptacji sprawia, że klienci mogą wybierać stacje, które są dla nich najbardziej atrakcyjne pod względem lokalizacji, ale i ceny. UTA Edenred umożliwia rozliczanie mycia w aż 26 krajach Europy. Zakres usług oferowanych przez emitenta jest bardzo szeroki, są to m.in. naprawy, serwis 24h, mosty, tunele i parkingi, pełen zakres mycia i czyszczenia pojazdów aż po zwrot VAT i akcyzy za pośrednictwem zaufanego partnera. Oprócz ON i benzyny UTA Edenred ma w swojej ofercie paliwa alternatywne, takie jak LPG, LNG i CNG. Wśród wielu nowości emitent już teraz zapowiada nową funkcjonalność – aplikację mobilną UTA EasyFuel. Według informacji podanych przez UTA Edenred jeszcze w tym roku klienci będą mogli dokonywać transakcji przy dystrybutorze za pomocą smartfona – szybko, wygodnie i bezpiecznie.



WIELTON

EXPERT

ON THE ROAD



BULK MASTER

STABILNA I POJEMNA WYWROTKA
DLA SEKTORA ROLNICZEGO

KUBATURA
DO 67m³

MAKSYMALNA ŁADOWNOŚĆ,
DZIĘKI NISKIEJ MASIE
I ZWIĘKSZONEJ POJEMNOŚCI
SKRZYNI ŁADUNKOWEJ

NIŻSZY ŚRODEK CIĘŻKOŚCI
GWARANTUJE ZWIĘKSZONĄ
STABILNOŚĆ W CZASIE
JAZDY I ROZŁADUNKU

EKSPERT W TRANSPORCIE:
PŁODÓW ROLNYCH,
BIOMASY, NAWOZÓW,
ŁADUNKÓW NA PALETACH

WIELTON.COM.PL

FIRMA W NIEMCZECH

TEKST: Leon Bilski ZDJĘCIE: T&M

Założenie firmy w Niemczech jest uważane za jeden ze sposobów walki z Pakietem Mobilności, dyskryminującym polskich przewoźników na unijnym rynku.

Taką decyzję należy jednak dokładnie przemyśleć, dużo zależy od profilu wykonywanego transportu. Podczas internetowej debaty zorganizowanej 3 marca przez Polski Instytut Transportu Drogowego (PITD) Marcin Molak, dyrektor oddziału Mexem GmbH radził, że na utworzenie firmy w Niemczech powinni decydować się ci przewoźnicy, którzy obsługują wewnętrzny rynek niemiecki. Bo jeżeli ktoś wykonuje transport w innych krajach, ominięcie jednej granicy, polsko-niemieckiej, niewiele zmienia. Analogicznie sprawa ma się, gdy ktoś chce działać na terenie Francji, Włoch, Austrii czy każdego innego, unijnego państwa. Jeżeli ok. 80 proc. przewozów przypada na jeden, wybrany kraj, założenie w nim działalności gospodarczej może mieć sens. Trzeba jednak wszystko spokojnie przekalkulować. Marcin Molak nie wahał się użyć terminu „dyskryminacja” na Pakiet Mobilności. Niemieccy przewoźnicy chętnie skorzystają z tańszego, polskiego kierowcy omijając „pośrednika”, za jakiego uważają firmę transportową z Polski.

Mexem prowadzi oddział u naszego zachodniego sąsiada od czterech lat, rok zajęły sprawy organizacyjne. Obroty związane ze współpracą z niemieckim partnerem wzrosły o 20-25 proc., a każdy ciągnik siodłowy pokonuje miesięcznie 1 tys. km więcej. Warto było, mimo wyższych kosztów działalności w Niemczech. A te wyższe koszty to nie tylko pensje, również ubezpieczenia komunikacyjne, bo polisy OCP są tylko nieznacznie droższe niż u nas.

Jako GmbH

Przejęcia niemieckich firm należą do rzadkości, szczególnie gdy są to jednoosobowe działalności gospodarcze czy spółki komandytowe. Należy więc nastawić się na nową, własną firmę. Spółka akcyjna jest kosztowna na starcie, 50 tys. euro i prawnie skomplikowana. Dlatego najbardziej optymalna wydaje się spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, czyli GmbH, Gesell-



schaft mit beschränkter Haftung. Taką formę rekomendował Łukasz Chranański z Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu (PAIH), kierownik Zagranicznego Biura Handlowego we Frankfurcie. Szyld GmbH daje renomę, no i oczywiście zwiększa bezpieczeństwo działalności, jak każda spółka z o.o. Niemieckie banki też bardziej przychylnie spoglądają na GmbH, choć założenie konta przez polskich przedsiębiorców, niezależnie od formy prawnej działalności, bywa w niektórych przypadkach utrudnione. Dużo zależy regionu Niemiec, od jego nasycenia polskimi przedsiębiorcami, z różnych branż. Z różnych branż, bo Polski Ład niewątpliwie zwiększył zainteresowanie przeniesieniem choćby części interesów do Niemiec, zwłaszcza do wschodnich landów. Pomocą mogą służyć polskie banki działające w Niemczech. Ba, niemieckie sparkasse (kasy oszczędności) też przekonują się do nas, tzn. do polskich przedsiębiorców z ugruntowaną pozycją.

Kapitał zakładowy GmbH wynosi 25 tys. euro i trzeba mieć je na koncie, gwarancje bankowe nie wchodzi w rachubę. Te 25 tys. euro stanowią zarazem zabezpieczenie na cztery ciągniki siodłowe. Zasada jest taka, że na pierwszy ciągnik należy zgromadzić 9 tys. euro, na każdy kolejny po 5 tys. euro. A więc cztery takie pojazdy to 24 tys. euro.

Pozostaje jeszcze kwestia, z jakimi rejestracjami mają być? Jak stwierdził Paul Reich, prawnik z kancelarii TSL Lawyers Stracho-

wicz i Wspólnicy, różnie jest to traktowane w różnych landach. Uczestnicy debaty zgodzili się, że niemiecka rejestracja mniej kłuje BAG w oczy. Marcin Molak opowiedział, jak jechał z kierowcą w piątek, już w trakcie obowiązywania weekendowego zakazu poruszania się ciężarówek i funkcjonariusz BAG pokazał tylko na zegarek. A w tym samym czasie samochody na polskich tablicach były zatrzymywane.

Paul Reich podsumował, że aby przewozy kabotażowe w Niemczech były traktowane jak „krajówka”, muszą być spełnione trzy warunki: siedziba w Niemczech, niemiecka licencja, niemieccy kierowcy na niemieckiej umowie o pracę. Siedziba jest ważna również w takim kontekście, że osoba zarządzająca transportem powinna mieszkać w odległości maksymalnie 150 km. Takie są niemieckie przepisy – zarządzający transportem powinien być stale obecny w firmie.

Nie oszczędzaj na doradcy

Wiadomo, że systemy podatkowe poszczególnych państw unijnych różnią się między sobą. Paul Reich i Maciej Molak podkreślali znaczenie dobrego doradcy podatkowego. Jest to niezbędna pomoc, a najlepiej gdyby doradca mówił po polsku. Doradcy nie znający naszego języka, doradcy niemieccy bywają negatywnie nastawieni do polskich firm. Nieco na zasadzie, że oto przyjeżdża Polak z walizką pieniędzy i psuje Niemcom interes. 

HARDOX®
WEAR PLATE



CZAS NA MOCNIEJSZĄ ZABUDOWĘ

Hardox® 500 Tuf to nowa, trudnościeralna stal z SSAB. Łączy w sobie twardość Hardox® 500 z udarnością Hardox® 450. Duża odporność Hardox® 500 Tuf na ścieranie umożliwia zwiększenie ładowności przy użyciu cieńszej blachy, przy czym produkt cechuje nadal ten sam wyjątkowo długi okres użytkowania. Jeśli grubość blachy pozostanie bez zmian, można wydłużyć czas użytkowania o 30% lub więcej w zależności od materiału ściernego.

Hardox® 500 Tuf posiada również udarność wystarczającą, by zachowywać się jak stal konstrukcyjna, co pozwala budować mocniejsze i lżejsze zabudowy z mniejszą liczbą konstrukcji wsporczych. Zamiast nich Hardox® 500 Tuf ma miejsce na ładunek.

Poznaj dokładnie Hardox® 500 Tuf na www.hardox.com

SSAB

MUSZĄ ZATRZYMAĆ

Do zatrzymania 40 ton, a w niektórych przewozach nawet większej masy, potrzeba energii, czasu i miejsca. Długość drogi hamowania każdego pojazdu zależy od wielu czynników, takich jak prędkość, nawierzchnia, czas reakcji kierowcy i stan układu hamulcowego.

Dzięki lżejszym naczepom floty i firmy spedycyjne poprawiają swoją równowagę środowiskową i kosztową. Pojazdy użytkowe mogą przewozić cięższe ładunki. Nie tylko zużywają mniej paliwa i zmniejsza się ogólne zużycie ciężarówek i naczep, ale jednocześnie poprawia się bilans CO₂. SAF-HOLLAND wspiera menedżerów flot dzięki wyjątkowo lekkim zaciskom SBS 2220 H01 i SBS 2220 K0, zoptymalizowanym do osi 9-tonowych. Z kolei SBS 1918 H0 zmniejsza masę trzyosiowego pojazdu nawet o 33 kg w porównaniu do konwencjonalnych hamulców tarczowych 19,5". Jest kompatybilny z obręczami 19,5", ale może być również używany z obręczami i oponami 22,5" ze względu na mniejszą masę.

Zaciski 22,5", o oznaczeniach SBS 2220 H01 i SBS 2220 K0, łącznie z klockami ważą tylko 30-32 kg, są przystosowane do momentów hamowania 20 kNm. Poprzedni model, SBS 2220 H0 jest nadal dostępny. Natomiast w przypadku zacisku SBS 1918 H0 masa wynosi tylko 29 kg.

Dwuczęściowa tarcza i walizka

Hamulce SAF charakteryzują się długą żywotnością tarczy i klocków, zwłaszcza w połączeniu z technologią SAF Intradisc plus Integral. Sprawdzone zasady konstrukcji z dwuczęściową tarczą hamulcową, która jest wykonana ze specjalnych, dopasowanych materiałów w odlewie kompozytowym, chroni materiał i znacznie wydłuża żywotność.



*Wydajne i ekonomiczne hamulce
SAF-HOLLAND*

– Nasze hamulce tarczowe są przede wszystkim wydajne i ekonomiczne – mówi Mark Hartmann, kierownik ds. zarządzania produktami OE EMEA w SAF-HOLLAND. – *Seria SBS jest również wyjątkowo przyjazna dla użytkownika podczas konserwacji i napraw w warsztacie* – dodaje.

Stosunek momentu hamowania do masy jest wzorowy, a mechanicy używają tych samych narzędzi dla trzech typów hamulców.

Uniwersalna walizka narzędziowa zawiera wszystkie narzędzia potrzebne do naprawy hamulców tarczowych SAF-HOLLAND, łącznie 16 różnych modeli hamulców, m.in. Knorr, Wabco i Haldex.

Pozzczególne elementy zestawu naprawczego są przejrzyste ułożone, łatwo dostępne w każdej chwili i w razie potrzeby można je ponownie zamówić.

Rodzina ModulT

Zaciski Haldexa z rodziny ModulT występują w różnych wariantach: 22,5-calowy DBT 22 MD do samochodów ciężarowych i autobusów oraz DBT 19 LT i DBT 22 LT, odpowiednio 19,5- i 22,5-calowy do naczep i przyczep. Najmocniejsza wersja w rozmiarze 22,5 cala generuje 30 kNm maksymalnego momentu hamowania.

Na tle konkurencji zaciski charakteryzują się dwiema cechami, pierwsza z nich to waga, przykładowo DBT 22 LT w wersji do naczep i przyczep waży ok. 31 kg. W 2018 r. na rynek został wprowadzony zmodernizowany wariant oznaczony jako Generation II. Głównym celem przyświecającym przy jego projektowaniu była redukcja wagi w stosunku do Generation I przy zachowaniu tej samej wydajności hamowania. Finalnie produkt prezentuje taką samą efektywność hamowania.

nia przy wadze zredukowanej do poziomu poniżej 30 kg. Druga rzecz, która wyróżnia zaciski ModulT to konstrukcja jednostłoczkowa. W porównaniu do zacisków dwutłoczkowych zastosowano tutaj tłok o dużo większej średnicy oraz płytkę podstawiającą klocek w kształcie litery T. Zapewnia to równy rozkład nacisków na klocek dzięki czemu uzyskuje się wysoką efektywność hamowania. Kolejną zaletą tej konstrukcji jest wyjątkowo równomierne zużycie klocków wewnętrznych i zewnętrznych dzięki szczególnie dobrze wyważonemu rozkładowi siły mocowania, który zapobiega pęknięciom cieplnym i nierównomiernemu zużyciu, a jednocześnie przyczynia się do optymalnej siły hamowania. Podwójne łożyska wałeczkowe w mechanizmie dźwigniowym gwarantują niską histerezę i dużą sprawność.

Na tym się nie oszczędza

– Niezależnie od tego czym jeździmy, konieczna jest cykliczna kontrola kondycji elementów układu hamulcowego naszego pojazdu – przypomina Wojciech Sokołowski, trener techniczny TMD Friction, właściciela marki

Hamulce BPW – przyjazne dla mechaników



Textar. – Należy sprawdzić stan przewodów hamulcowych, grubość tarcz i klocków w zaciskach. W autach wyposażonych w bębny – grubość okładzin i średnicę wewnętrzną bębna. Warto zwrócić uwagę na ewentualną obecność wody w układzie hamulcowym i jego filtrach. Może ona powodować korozję elementów siłowników hamulcowych lub zamarznąć i stać się przyczyną kłopotów.

Wpływ na skuteczność oraz komfortowe działanie hamulców mają decyzje podejmowane przez właścicieli pojazdów podczas przeglądów i napraw. Kiedy trzeba wymienić uszkodzone lub zużyte części układu hamulcowego, warto stawiać na sprawdzone produkty renomowanych firm.

– Oszczędności w tym zakresie mogą okazać się pozorne i w przyszłości wygenerować duże koszty – podkreśla Wojciech Sokołowski z TMD Friction (Textar). – Stosowanie w układach hamulcowych elementów podejrzanych, a więc zapewne niskiej jakości, może być

– Oszczędności w tym zakresie mogą okazać się pozorne i w przyszłości wygenerować duże koszty – podkreśla Wojciech Sokołowski z TMD Friction (Textar). – Stosowanie w układach hamulcowych elementów podejrzanych, a więc zapewne niskiej jakości, może być



UKŁADY HAMULCOWE MOŻESZ POLEGAĆ NA NAS!

SAF-HOLLAND oferuje części zamienne do samochodów ciężarowych, przyczep i naczep pod marką SAUER QUALITY PARTS.

Oferujemy ponad 500 różnych części zamiennych, pasujących do wszystkich znanych marek pojazdów.

Skorzystaj z wyszukiwarki produktów i katalogu online aby znaleźć potrzebne części zamienne.

Odwiedź naszą stronę internetową i zapoznaj się z naszymi produktami.

www.sauer-qualityparts.com/pl





Klocki TRW są sprawdzane w ekstremalnych warunkach

niebezpieczne i mieć fatalne skutki.

Niskiej jakości części zamiennne mogą być wykonane ze słabych materiałów, szybciej się zużywać, a ze wzrostem temperatury będzie obniżał się ich współczynnik tarcia. Do ich uszkodzeń może dojść właśnie w kluczowym momencie, w przypadku hamowania awaryjnego, gdy w układzie działają maksymalne siły. Dlatego takie znaczenie ma montowanie pewnych i sprawdzonych produktów.

Szczególnie w przypadku pojazdów użytkowych istotne jest dobieranie materiałów ciernych zgodnie z ich przeznaczeniem. Zaciski w ciągniku, autobusie lub naczepie mogą być identyczne, ale dedykowane do każdego z tych pojazdów klocki hamulcowe będą miały różne parametry. Odpowiednie zastosowanie części pozwoli zachować prawidłowy współczynnik tarcia w układzie. Textar testuje klocki i tarcze hamulcowe razem i na podstawie wyników testów określa współczynnik tarcia właściwy dla zestawu. Jeśli dobierzemy niewłaściwe klocki do tarczy lub odwrotnie, zmienia się współczynnik tarcia i sprawność działania całego układu. Skuteczność hamowania spada, a dystans potrzebny do zatrzymania się wydłuża. W skrajnych przypadkach źle dobranych części współczynnik tarcia może być gorszy o 30 procent.

Dla poszukujących oszczędności i ograniczania negatywnego wpływu na środowisko naturalne, Textar proponuje innowacyjne rozwiązanie – klocki hamulcowe z lekką płytką nośną. Są one lżejsze w porównaniu do standardowych klocków do aut użytko-

wych (7,5 kg w przypadku sześciociosowego zestawu), a jednocześnie zapewniają taki sam poziom bezpieczeństwa.

Restrykcyjne testowanie

Wszystkie klocki TRW (marka należy do ZF) dla pojazdów ciężarowych podlegają restrykcyjnemu sprawdzaniu w testach dynamometrycznych i drogowych. Pierwsze rozpoczynają się w fazie opracowywania produktu i pozwalają kontrolować siły hamowania, zużycia oraz podatność na fading. Próby drogowe umożliwiają określenie skuteczności hamulców przy wysokiej temperaturze roboczej układu (100–500 st. C). Dodatkowo uzupełniane są próbą symulującą zjazd z góry, weryfikującą działanie hamulców.

– Każda część marki przeznaczona do samochodów ciężarowych sprawdzana jest w ekstremalnych warunkach podczas testów laboratoryjnych, prób torowych oraz na drogach. Daje to pewność, że nasze części nie zawiodą w nawet najtrudniejszych warunkach – zapewnia Michał Głazewski, kierownik zespołu technicznego IAM ZF Aftermarket.

TRW przywiązuje dużą wagę do szczegółów, ale jakże ważnych dla mechaników. Przykładowo w klockach sprężyny zaprojek-

towano tak, aby ułatwić pracę mechaników w trakcie montażu i demontażu elementów z zacisku, zapewniając przy tym odpowiednią charakterystykę sprężystości.

Tarcza bez demontażu zacisku

BPW wyróżniają dwie rzeczy: możliwość wymiany tarczy bez konieczności demontażu zacisku oraz pięć lat gwarancji na mechanizmy wewnętrzne zacisków TS2. Hamulce tarczowe BPW są wysoko cenione przez mechaników – obsługa jest łatwiejsza i wymaga mniej czasu. Przewidziano dwie odmiany nowego zacisku Eco Disc: TS2 3709 i TS2 4309 przeznaczonych do współpracy z tarczami Ø 370 mm (koła 19,5") oraz Ø 430 mm (koła 22,5"). Korpus zacisku w obu wersjach jest konstrukcją bardziej zwartą od poprzednika. Zoptymalizowano liczbę elementów mechanizmów wewnętrznych zachowując tą samą skuteczność hamowania, przy masie mniejszej o 2 kg. Dla zapewnienia komfortu obsługi mechanizm regulacji zacisku umieszczono od strony siłownika hamulcowego, dzięki czemu jest on dostępny bez zdejmowania koła. Dodajmy, że zautomatyzowaną linię produkcyjną BPW opuściło już ponad dwa miliony zacisków Eco Disc.

Ferodo Premier

Oferta Ferodo dla pojazdów ciężarowych obejmuje klocki Premier, bębny, układziny, akcesoria. Wyższy poziom trwałości i niższe zużycie klocków przekładają się na wydłużoną żywotność i obniżone koszty eksploatacji. Materiały cierne są opracowywane pod kątem określonych aplikacji. Potwierdzona trwałość we wszystkich warunkach zapewnia niższe koszty w przeliczeniu na przejechane kilometry. W tarczach zastosowano technologię Pillar Venting (słupowa wentylacja). To innowacyjne rozwiązanie zapewnia lepsze i bardziej efektywne odprowadzenie ciepła. Chroni przed odkształceniem i wibracjami, wydłuża żywotność tarczy i klocków. 

Oferta Textara jest coraz większa



TEXTAR®
BRAKE TECHNOLOGY



4400 POWODÓW

**CHOCIAŻ MAŁY, TO MA WIELKĄ MOC. NASZ MATERIAŁ
CIERNY W 3 SEKUNDY POTRAFI ZATRZYMAĆ 40-TONOWĄ
CIĘŻARÓWKĘ PODCZAS HAMOWANIA AWARYJNEGO,
KTÓRE WYMAGA SIŁY HAMOWANIA WYNOŚĄCEJ 4400 KM.**

W kwestiach bezpieczeństwa i jakości nigdy nie idziemy na kompromis. Dlatego opracowanie idealnego materiału ciernego specjalnie dopasowanego do konkretnego modelu pojazdu, jego układu hamulcowego i przeznaczenia zajmuje nam nawet 3 lata.

Jest to tylko jeden z wielu powodów, dla których Textar cieszy się zaufaniem producentów pojazdów, dystrybutorów i warsztatów na całym świecie.



LIDER **PROJEKTOWANIA** PRODUKCJI TESTOWANIA MATERIAŁÓW CIERNYCH

www.textar.com

KU ZEROWEJ EMISJI

Z Maciejem Mazurem, dyrektorem zarządzającym Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA) rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Panie dyrektorze, chciałem zacząć zupełnie inaczej, ale spotykamy się w czwartek, 24 lutego, dosłownie kilka godzin po napaści Rosji na Ukrainę. Czy wobec tego pewnych, ekologicznych pomysłów, których słuszności nie neguję, nie należałoby przesunąć w czasie, zmienić? Wiadomo, że obciążają one gospodarki państw unijnych, a niedługo możemy pracować w trybie W.

Maciej Mazur: – *Myszę, że jeszcze za wcześnie by przesądzać, jakie konsekwencje dla gospodarki przyniesie obecnie trwający konflikt. Jeżeli w krótkim czasie sytuacja nie ulegnie zmianie, to wiele aspektów naszego życia może się bardzo zmienić. Na pewno wojna będzie miała bardzo dotkliwy i zauważalny wpływ na gospodarkę oraz politykę energetyczną. Atak na terytorium niepodległego kraju, jakim jest Ukraina, jest absolutnie niezrozumiały i zbrodniczy. Widzimy już pierwsze konsekwencje tych działań. Wzrost cen gazu oraz ropy naftowej na światowych giełdach to tylko jeden z nich. Będzie to miało wpływ na dążenie Europy do maksymalnego uniezależnienia się od importu paliw kopalnych, a w sektorze transportu przyczyni się do popularyzacji alternatywnych źródeł napędu.*

JD: – Pojawia się argument, że zastąpienie obecnej motoryzacji w Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii motoryzacją zeroemisyjną, zmniejszy światową emisję CO₂ powodowaną przez człowieka tylko o 2 procent. Po co my się szarpiemy o te 2 procent?

MM: – Według oficjalnych danych Europejskiej Agencji Środowiska transport odpowiada aż za 27 procent emisji gazów cieplarnianych w UE. Niestety, nie mamy komfortu wyboru



jednego obszaru, w którym obniżymy emisję tak, by osiągnąć cele związane z neutralnością klimatyczną. Naszym obowiązkiem jest odpowiedzialne podchodzenie do wyzwań i nigdy nie mówiliśmy i mówić nie będziemy, że transport jest jedynym źródłem problemu. Jest on źródłem emisyjnym numer trzy w Polsce, zaraz po ciepłownictwie i przemyśle. Dodatkowo obserwujemy znaczny wzrost emisji z sektora transportu, czego dowodem jest fakt, że między rokiem 1990 a 2017, w Polsce wyniósł on ponad 200 procent.

JD: – Nasz transport w tym czasie bardzo się rozwinął!

MM: – Tak. Transport przede wszystkim rozwinął się liczbowo i jakościowo. Obecnie co piąty pojazd ciężarowy o DMC powyżej 3,5 tony w Unii Europejskiej zarejestrowany jest w Polsce. W naszym kraju park tych samochodów składa się z 1.184.677 sztuk. To o wiele więcej niż na przykład w Niemczech (952.285) czy we Włoszech (921.314). Należy też podkreślić, że w 2020 roku to polscy przewoźnicy przetransportowali około 330 milionów ton towarów, co stanowiło 28 procent całego unijnego rynku. Bycie liderem wymaga jednak odważnych działań. Te skierowane są ku elektromobilności i ograniczenia emisji z sektora drogowego trans-

portu ciężkiego. W Polsce zarejestrowanych jest już 1.657 elektrycznych pojazdów dostawczych i ciężarowych. Dostrzegamy zatem znaczny potencjał intensyfikacji elektryfikacji tego sektora.

JD: – Tak, tylko że w tej chwili, jeżeli przewoźnik ma nabyć elektryczny ciągnik siodłowy to auto jest około trzy razy droższe, ma zasięg 200 kilometrów i mniejszą ładowność. Nie jest to atrakcyjna propozycja.

MM: – To prawda i myślę, że trzeba podchodzić do tej zmiany z pokorą i zastanowić się, jak ją „etapować”. Mamy sytuację, z którą dyskutować nie możemy. W zeszłym roku w Polsce zarejestrowano 30 tysięcy pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 16 ton, z czego tylko cztery elektryczne. Tak więc możemy je policzyć na palcach jednej ręki. Zostały one zarejestrowane, w zasadzie przez jeden koncern Volvo-Renault. Można domniemywać, że w 2022 roku nie nastąpi znaczący wzrost rejestracji w segmencie powyżej 3,5 t. Popularyzacja e-mobility w obszarze transportu profesjonalnego jest długa, gdyż musi się wiele rzeczy zmienić. Myślę, że taką lekcję odrabiamy w obszarze transportu osobowego, czy pojazdów dostawczych. Rynki stają się coraz bardziej zaawansowane. Gdy jednak cofniemy się – w przypadku elektrycznych samochodów osobowych – o pięć lat, to okaże się, że średnie zasięgi pojazdów wynosiły 150–200 kilometrów, EV kosztowały nieproporcjonalnie dużo w stosunku do spalinowych odpowiedników, a ponadto nie było ich gdzie ładować. Obecnie sytuacja uległa zdecydowanej zmianie na lepsze i to samo może stać się w obszarze transportu ciężkiego, który stoi w obliczu podobnych wyzwań, przed którymi stała branża samochodów osobowych. W pojazdach osobowych ten stan rzeczy zmienił się dość szybko, dzięki zwiększaniu pojemności akumulatorów trakcyjnych i dynamicznej rozbudowie infrastruktury ładowania. Ale absolutnie nie jest powiedziane, że przełom w obu tych obszarach mamy już za sobą. Obecnie jesteśmy w jego trakcie.

JD: – Nie ma jeszcze seryjnych akumulatorów trakcyjnych ze stałym elektrolitem.

MM: – Nie ma wdrożonych na skalę masową, ale są już coraz bardziej zaawansowane prace w obszarze R&D. Zwiększa się liczba koncernów, które zakładają wprowadzenie akumulatorów trakcyjnych ze stałym elektrolitem. A to rzeczywiście mogłaby być docelowa zmiana technologiczna, która pozwoliłaby

faktycznie zniwelować przynajmniej jedno z krytycznych wyzwań, przed którym stoi transport ciężki, czyli zasięg. W tym przypadku trzeba jeszcze pamiętać o innym kluczowym wyzwaniu – infrastrukturze ładowania. Gdy mówimy o dostawach miejskich, zagadnienia związane z brakiem publicznych ładowarek nie są dużym hamulcem dla rozwoju tego rynku. Przyjmujemy przeważnie scenariusz, gdzie proces ładowania akumulatorów odbywa się nocą w centrum logistycznym albo w bazie. Zasięgi rzędu 150–200 kilometrów pozwalają pokryć 100 procent działań, które realizowane są konwencjonalnymi odpowiednikami. Wolne ładowanie w nocy jest najbardziej korzystne dla stanu akumulatorów i najtańsze ze względu na ceny energii. Potwierdza to choćby projekt Eko-Log, prowadzony w Polsce, w rzeczywistych warunkach eksploatacji.

JD: – Tu się zgadzamy, z tym, że w podsumowaniu projektu Eko-Log zabrakło mi jednej rzeczy, TCO. Całkowite koszty posiadania elektryków nie są obecnie konkurencyjne.

MM: – Absolutnie tak. Od tego nie uciekniemy i zgadzamy się z tym, że ceny elektrycznych samochodów ciężarowych są trzy-czterokrotnie większe niż ich konwencjonalnych odpowiedników. Mimo znacznie niższych kosztów eksploatacji nadal nie da się nadrobić różnicy w kosztach nabycia. I to jest fakt, z którym mierzy się cała branża. Bez wątpliwa wyzwaniem jest cena zeroemisyjnych ciężarówek. Jednak gdy

spojrzymy na koszty zakupu samochodów osobowych EV, na przestrzeni ostatnich lat widzimy ich systematyczny spadek. Na osiągnięcie tego stanu złożyło się kilka elementów. Po pierwsze, koszt akumulatorów litowo-jonowych w okresie 2010–2019 zmniejszył się o 89 procent. Ponadto skala produkcji ogniw li-ion dynamicznie wzrosła. Zatem można wnioskować, że również w przypadku transportu ciężkiego ceny z czasem będą się zmieniać.

JD: – Na razie nie wiadomo, czy ciężarówki przyszłości, przeznaczone na dalekie dystanse będą na prąd czy na wodór. W przypadku wodoru są dwie drogi, spalanie w silniku o zapłonie iskrowym i produkowanie prądu w ogniwie paliwowym.

MM: – Zakładamy ten drugi scenariusz jako bardziej prawdopodobny. Jednak kluczem, by to miało jakikolwiek sens, jest wytwarzanie tak zwanego zielonego wodoru przy wykorzystaniu źródeł odnawialnych. Jednocześnie trzeba podchodzić otwarcie do tego, jak rynek elektromobilności może wyglądać. Jeszcze pięć lat temu nikt nawet nie zakładał, że 20 procent rejestracji nowych, osobowych pojazdów w Unii Europejskiej będzie przypadało na warianty elektryczne i hybrydowe typu plug-in. Technologia bardzo szybko się zmienia i zakładam, że do 2030 roku będziemy świadkami kolejnego przełomu. Może będą to wspomniane akumulatory trakcyjne ze stałym elektrolitem. Są one nadzieją rynku, ale jeszcze nie zweryfikowaną.

JD: – Dziękuję za rozmowę.

„Fit for 55”

Przełomowym postulatem zawartym w „Fit for 55” jest zobowiązanie koncernów motoryzacyjnych do obniżenia (względem roku 2021) emisji nowych samochodów o 55 proc. (osobowe) i 50 proc. (dostawcze) od 2030 r. Wszystkie nowo rejestrowane w Unii Europejskiej pojazdy osobowe i dostawcze musiałyby być zeroemisyjne od 2035 r. W konsekwencji oznaczałoby to obejmujące całą Wspólnotę wprowadzenie zakazu rejestracji nowych samochodów wyposażonych w silniki spalinowe. „Fit for 55” zakłada również uchylenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID) i zastąpienie jej analogicznym aktem prawnym w formie rozporządzenia. Nowe postulaty obejmują m.in. obowiązek, w ramach którego na każdy nowo zarejestrowany, całkowicie elektryczny samochód (BEV) w UE, ma przypadać co najmniej 1 kW mocy w ogólnodostępnej sieci. W przypadku hybryd typu plug-in (PHEV) ma to być co najmniej 0,66 kW mocy. Postulaty KE obejmują też obowiązek instalowania, maksymalnie co 60 km, stacji szybkiego ładowania o łącznej mocy co najmniej 300 kW (z czego choć jeden punkt musi mieć moc minimalną 150 kW) do 2025 r., a do 2030 r. 600 kW, w ramach europejskiej sieci TEN-T. To tylko część postulatów. Generalnie „Fit for 55” będzie jeszcze przedmiotem długotrwałych i intensywnych negocjacji, ale należy założyć, że los silnika spalinowego w Unii Europejskiej jest już przesądzony – twierdzi Maciej Mazur.

CHŁODNIE Z MIELCA

ZDJĘCIA:
Muzeum
Historii
Fotografii
„Jadernówka”
w Mielcu

Mielecka Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego opanowała produkcję samochodowych chłodzi. Zakład przygotował trzy generacje zabudów i dwie generacje sprężarek.

Chłodniami woziliśmy półtusze z Opola na szerokotorową stację – wspomina wczesne lata 80. kierowca Opolskich Zakładów Transportu Mięsnego Karol Kasprzyk. – Ćwierci świeże jechały na wisząco, mrożone były wrzucane do środka jak kamienie, na leżąco. Na stacji czekały na nasz towar beczki po 60 litrów, z obejmą, plombowane i z naklejką „farba”.

Cała zachodnia strona Polski tam jeździła: z poznańskiego, z opolskiego. W tamtych województwach były mocne PGR-y jak np. Głubczyce – chyba najmocniejszy, hodowlany. Z samego Opola tych chłodzi dziennie jechało do przeładunku 5 Jelczy, każdy z przyczepą.

Inne zakłady transportu miały czeskie Alki o 20-centymetrowych ścianach. Ich drzwi miały gumowe uszczelki z trzema rzędami ząbków. Gdy drzwi zassały się, nie można było tego otworzyć. Natomiast gdy „uciekał mróz”, pod drzwiami wisiały sople.

Wiszące półtusze bujały samochodem, tak samo ostrożnie i umiejętnie wiozło się bydło. Na suficie wisiła parę ton i trzeba było uważać, żeby tego w rowie nie rozładować. Rond na szczęście wtedy nie było, podobnie jak ślimaków na zjazdach z autostrady – dodaje Kasprzyk.

Pierwsze chłodzi i przepisy

Przewozy chłodnicze należą do stosunkowo młodych rodzajów transportu. Przed wojną ten typ transportu nie był popularny. Pojazdy były chłodzone lodem, a ściany izolowano korkiem lub wiórami. Obieg powietrza wymuszał wentylator napędzany spalinowym silnikiem. Z racji dużej masy



Mielecka chłodzi klejona wykorzystująca technologię belgijskiej firmy Baeten, na podwoziu Jelcza 316

zabudowy, chłodnicze przewozy wykonywały przede wszystkim koleje.

Do chłodzenia używany był lód produkowany w lodowniach lub pozyskiwany naturalnie: zimą wyrąbywane na jeziorach i rzekach bloki trzymane były w ziemiankach. Przesypane trocinami potrafiły przetrzymać do jesieni.

Dopiero wynalezienie sprężarkowych chłodzi pod koniec lat 30. sprawiło, że lodownie stały się niepotrzebne. Zwiększyła się także ładowność pojazdów. Przewozy chłodnicze upowszechniły się podczas wojny i pokazały branży spożywczej potencjał nowego rozwiązania. Do popularyzacji przewozów chłodniczych przyczyniła się armia USA, która masowo używała takiego taboru dla dostaw żywności.

W Europie było zaledwie tysiąc ciężarówek z nadwoziami chłodzonymi, niemal w całości należącymi do operatorów duń-

skich i holenderskich. Gdy w latach 50. rząd brytyjski nakazał przewożenie mrożonej ryby wyłącznie chłodzi, firma jednego z niewielkich przewoźników, Herberta Fletchera, pod koniec lat 50., kupiła pierwszą chłodzi z agregatem sprężarkowym. Taka zabudowa kosztowała 2,5 tys. funtów i ważyła blisko 4 tony.

W chłodnictwie Amerykanie byli o krok przed innymi rynkami. W USA już w 1959 roku pojawiły się pierwsze agregaty chłodnicze napędzane silnikiem diesla, który był nawet pięciokrotnie trwalszy od benzynowego i mógł pracować przez 25 tys. godzin.

Jednak to w Europie narodził się międzynarodowy standard przepisów regulujących przewozy chłodnicze. Już w lipcu 1952 roku Europejska Komisja Ekonomiczna ONZ poprosiła Międzynarodową Unię Transportu Drogowego IRU o stworzenie

organizacji zrzeszającej przedsiębiorców specjalizujących się w przewozach w temperaturze kontrolowanej, wzorowanej na powołanej w 1949 roku kolejowej organizacji Interfrigo. Politycy i przemysłowcy uważali, że lepiej, aby było to stowarzyszenie przedsiębiorców, a nie organizacja międzynarodowa.

W 1955 roku pod auspicjami IRU przewoźnicy chłodniczy z dziewięciu krajów powołali Transfrigoroute Europe, z siedzibą w Bernie. Założycielami były wiodące przedsiębiorstwa z: Austrii, Belgii, Danii, Francji, Hiszpanii, Holandii, RFN, Szwajcarii i Włoch. Wkrótce dołączyli do nich przedsiębiorcy ze Szwecji. Prezesem został prezes IRU Paul Schweitzer, zaś docelowym zadaniem stało się przygotowanie standardów konstrukcyjnych nadwozi chłodniczych.

Europejski rynek spożywczy

Jednym z pierwszych sukcesów stowarzyszenia Transfrigoroute było wywalczenie pozwoleń na weekendowe przejazdy ciężarówek z żywnością. Zakaz jazdy w niedziele obowiązywał od 1956 roku w Niemczech Zachodnich. Wkrótce podobne ograniczenie wprowadziły Austria oraz niektóre szwajcarskie kantony. Celem regulacji było usunięcie z dróg powolnych ciężarówek i zwiększenie przepustowości arterii.

Przewoźnicy żywności narzekali na powolne działanie punktów odpraw granicznych. Jeden z członków Transfrigoroute wyliczał, że „przejazd z Bretanii do Holandii zajmuje zazwyczaj 3 dni, bo samochód stoi na granicy francuskiej, belgijskiej i holenderskiej czekając na otwarcie biur celników. Taki przejazd powinien trwać niecałe 48 godzin”. Gdy ONZ domagała się od krajów wyjaśnień, rządy jednogłośnie stwierdziły, że robią wszystko co jest w ich mocy, aby przyspieszyć graniczne odprawy.

Tymczasem pomiędzy 1951 i 1960 rokiem import żywności w krajach Europy Zachodniej wzrósł o połowę. W 1960 roku udział żywności sprowadzanej z zagranicy w całkowitej konsumpcji wynosił przeciętnie 14 proc., w tym 5 proc. w przypadku mięsa, 4 proc. jajek, 12 proc. masła i 1 proc. dla serów.

Członkowie Transfrigoroute Europe reprezentowali trzy czwarte rynku przewoźników w temperaturze kontrolowanej i z biegiem lat mieli coraz więcej do przewożenia.



Mielecka chłodnia nowej generacji, z klejoną zabudową i agregatem BS-5, na podwoziu Star 200

Produkcja jaj w Europie Zachodniej wzrosła w 1960 roku do 3,4 mln ton, o 42 proc. więcej niż w 1951 roku. W tym samym czasie w Europie Wschodniej produkcja powiększyła się o 44 proc. do 2,3 mln ton. Dla masła wzrosty sięgnęły 29 proc. do 1,8 mln ton dla Europy Zachodniej i 45 proc. dla Wschodniej do 1,3 mln ton. Eksport stanowił jednak niewielki odsetek produkcji. Dla takich firm jak powstałe w 1958 roku PMPS Pekaes, przewozy żywności stanowiły poważną część przychodów.

W kolejnych latach sprawy przygotowania propozycji nowych regulacji wzięły w swoje ręce koncerny spożywcze i sieci fastfoodów. Te firmy szybko rozrastały się w Europie w latach 60., sprzedając w rosnących ilościach mrożoną żywność. Pierwotnie dostawy odbywały się przy pomocy 12-tonowych ciężarówek, jednak okres wysokiej inflacji w latach 70. zachęcił producentów i sieci sprzedaży do otwarcia się na firmy specjalizujące się w logistyce. Przewoźnicy na wynajem chętniej korzystali z coraz większych samochodów, w tym zestawów składających się z ciągnika siodłowego i naczepy chłodni.

W 1980 roku całkowite przewozy produktów żywnościowych w Europie sięgnęły 42 mln ton, w tym ponad 8 mln ton przypadło na mięso, niecałe 8 mln ton na owoce i warzywa i niemal 7 mln ton na banany.

Pierwsze polskie chłodnie

W powojennej Polsce także ruszyły przewozy w temperaturach kontrolowanych, jednak chłodnie były importowane. Dopiero w sierpniu 1960 roku pojawiła się pierwsza chłodnia polskiej produkcji. Zabudowę na podwoziu Star 21 wykonały w pół roku warsztaty Zakładów Transportu Mięsnego w Warszawie. Prototyp miał drewniany szkielet, ale twórca, inż. Połczyński, zamierzał przejść na metalowy. Obciągnięte blachą nadwozie posiadało wymiary wewnętrzne 2x3,4 x 1,8m i pojemność 12,2 m³. Izolację stanowił polistyren piankowy.

Wykonany w Tarnowie, ważący 350 kg agregat sprężarkowy był napędzany z przystawki odbioru mocy, a na postoju z sieci; zapewniał utrzymanie różnicy temperatur 40-45 stopni.

Trzytonowe auto oceniała Centrala Przemysłu Mięsnego i pochwaliła automatyczną regulację temperatury w czasie postoju. Konstruktor zaopatrzył pojazd w sygnalizację ciśnienia w parowniku oraz sygnalizację z termostatem działającą w czasie jazdy.

Własna konstrukcja uwalniała kraj od importu, na który nie było dewiz, jednak nie do pomyslenia była produkcja nadwozi w warsztatach przewoźnika. Rząd musiał znaleźć fabrykę z prawdziwego zdarzenia i wybór padł na WSK Mielec, która po zawieszeniu wojskowych zamówień



Prototypowa chłodnia w WSK Mielec na podwoziu Star 25L

(typu 0.20 z silnika M20 lub S21) napędzana z prymitywnej przystawki zawierającej krzywkę, ulokowanej w miejscu, w którym w standardowym silniku był zespół rozrusznika na pasek oraz tłumik wydechu z wylotem do góry – opisuje silnik Andrzej Pertyński, który w latach 80. był głównym konstruktorem Fabryki Osprzętu Samochodowego Polmo.

Wojsko miało powyżej uszu problemów z produkowanymi na radzieckiej licencji silnikami rodziny Ł. Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego zleciło w 1956 roku Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Łodzi (wcześniejsza nazwa ZSM Nr 1) opracowanie silnika do agregatu 2,2 kW, koniecznie benzynowego i chłodzonego powietrzem. – *Tu do roboty bierze się doc. Mates Heilig, który co prawda już nie pracuje w WSM, ale jest konsultantem z Katedry Silników Spalinowych Politechniki Łódzkiej i to on kieruje pracą narzucając jej kierunek, gdyż przynosi w skrzynce po jabłkach rozmontowany silnik 985 cm3 samochodu KdF Typ 81. Zbożne kopiowanie daje szybkie efekty, powstaje prototyp, nikt nie przejmuje się tym, że na badania trwałościowe nie ma czasu, MON przyjmuje projekt i powstaje gruby problem, technologia* – opisuje Pertyński.

Podkreśla, że produkcja S101 była mocno rozkooperowana. – *Tłoki z Gorzyc, tuleje z Kalisza, odlewy kadłuba dostarczał Nowotko, odkurki korbowodu i wału korbowego za moich czasów przyjeżdżały z FSC Lublin, a wcześniej nie wiem. Staliwne koło zamachowe z wieńcem łopatek dmuchawy chłodzącej silnik odlewały początkowo ZM im. Strzelczyka, później ktoś przyciśnięty odlat tych kół z tysiąc i leżały sobie w magazynie, cewka iskrownika pochodziła z warszawskiego Zelmotu, odlewy korpusów gaźników K12 z POM pod Pabianicami, którego nazwy nie mogę sobie przypomnieć, jedno tylko pamiętam: wszystkie maszyny produkowane przez ten POM były zielone* – wspomina Pertyński.

Produkcja silnika była niewielka, więc nie było mowy o specjalistycznych maszynach: do dyspozycji były jedynie tokarki i frezarki uniwersalne i umiejętności oraz siła robotników. Pertyński podkreśla, że S101 należał do produkcji „S” (nie istniała taka pozycja w cenniku wyrobów fabryki) i przytacza wspomnienia wieloletniego szefa biura konstrukcyjnego ZSM Nr 1 inż. Leszka

na samoloty nie miała zbyt dużo pracy. W Mielcu, pod okiem Jerzego Dębickiego, powstał projekt chłodni na podwoziu 8-tonowej ciężarówki Żubr. Prototyp z agregatem francuskiej firmy Termobil gotów był w 1961 roku.

Po krótkich próbach WSK Mielec rozpoczął produkcję chłodni w kolejnym roku. Seryjny Żubr z 5,5-tonową nośnością i nadwoziem o pojemności 21 m3 otrzymał brytyjski silnik oraz agregat sprężarkowy Petter na licencji Thermo King.

Nadwozie otrzymało aluminiowe, wewnętrzne i zewnętrzne poszycie rozpięte na stalowym szkielecie. Styropianowa izolacja miała 15 cm grubości.

Importowane silniki oraz sprężarki były na tyle kosztowne, że produkcja była niewielka. Tymczasem Ministerstwo Przemysłu Spożywczego i Skupu domagało się pilnych i licznych dostaw samochodów chłodniczych, na co Komisja Planowania wysuwała pieniądze. Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego zleciło przygotowanie produkcji sprężarek w WSK Mielec oraz rozwinięcie w tejże fabryce Wydziału 62, specjalizującego się w budowie zabudów chłodniczych.

Konstruktorzy zdobywali doświadczenie na kolejnych modelach samochodów-chłodni. W 1965 roku światło dzienne ujrzały prototypy samochodu-chłodni Ms-2,5 (Ms od Mielec – samochód) na podwoziu Stara 25L.

Produkcja tego modelu o ładowności 2,5 tony ruszyła w 1967 roku, podobnie jak agregatu.

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego planowało w 1968 roku, że na nowych 6- i 10-tonowych podwoziach Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego (w którym znajdowała się WSK Mielec) będzie produkować 320 chłodni rocznie.

Utajnione silniki

Kamieniem milowym w opanowaniu produkcji samochodów chłodniczych krajowej konstrukcji było przygotowanie przez WSK Mielec agregatu ziębniczego BS-4SE własnej konstrukcji. Do jego napędu konstruktorzy wybrali 4,5-konny, 1-cylindrowy, chłodzony powietrzem benzynowy silnik S101-M-1B produkcji Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego Nr 1 w Łodzi.

Było to rozwiązanie dobre, bo polskie, a S101M przy wszystkich jego wadach, jeśli tylko zadbane, był niewiarygodnie trwały. Wytrzymywał 2.000 godzin pracy pod obciążeniem. – *Nie wiem kto wykonał adaptację dokumentacji konstrukcyjnej. Może inż. Edmund Lisiak wspólnie z Leszkiem Boryną, a może inż. Patora (ojciec wersji S101M) zanim odszedł z ZSM Nr 1 do ZM im. Strzelczyka? Gdy przyszedłem do pracy w FOS Polmo (kolejna nazwa ZSM nr 1), już robiono silniki z dodanym wieńcem rozrusznika z koła zamachowego silnika S31, rozrusznikiem z tegoż silnika oraz membranową pompą paliwa*

Katuszewskiego. – *Tajność była taka, że robotnikowi wykonującemu jakąś operację obróbki nie wolno było mieć rysunku obrabianej części. Pan Katuszewski nie byłby sobą, gdyby nie zakpił z durnego systemu: zlecił prototypowi wykonanie blaszanych skrzyneczek zamykanych na klódeczkę, a skrzyneczki te zostały zamocowane do pasów, którymi opasali się robotnicy, dostali kluczyki do klódeczek i mogli mieć przy sobie rysunki wykonywanych przez siebie części. Uśmiech na twarzy pana Katuszewskiego świadczył, że cieszył się tym bardzo, iż żart został przez panów ze 111 Przedstawicielstwa Wojskowego przyjęty poważnie!* – cytuje Pertyński.

Zaznacza, że pierwszy S101 jeszcze bez M, miał panewki (zapewne z Bimetu) i żyły one w silniku krótko. – *Silniki lubiły się zaciepierać, o ile wcześniej regulator obrotów (przeniesiony z silnika Ł 3/2) nie wykończył lamp w radiostacjach, gdyż niestaranie wykonany (różne masy ciężarków) regulator nie trzymał nakazanej i wynikającej z częstotliwości 50 Hz prądu zmiennego prędkości obrotowej 3.000 obr./min. Wybuchła duża chryja i w 1960 roku pośpiesznie silnik zmodernizowano, zastępując łożyska ślizgowe tocznymi (rolkowymi na wale korbowym i igielkowym w głowce korbowodu), rozrusznik na korbę łąmiącą palce żołnierzom zastąpiono paskiem nawijającym na kółko zamocowane na przednim czopie wału korbowego – wylicza Pertyński. – Wynik końcowy, czyli S101M miał masę 44 kg, co w porównaniu do ważącego 92 kg Ł 3/2 było osiągnięciem na owe czasy sporym – podkreśla główny konstruktor FOS Polmo.*

Gdy silnik już przechorował pierwsze choroby wieku dzieciennego i został zmodernizowany do poziomu S101M, wojsko nie chciało innego, lepszego i nowocześniejszego. – *Utyśkiwali ciągle na parametry silnika, ale nie chcieli nowej konstrukcji, a bez ich poparcia nie było funduszy na opracowanie konstrukcji i uruchomienie produkcji* – przyznaje Pertyński.

Gierkowski boom

28 maja 1969 roku dyrekcja WSK Mielec powołała Zakład Doświadczalny. W pierwszym roku istnienia Wydział Budowy Prototypów Zakładu Doświadczalnego zbudował prototypy chłodni Ms-3 i Ms-5 na podwoziach (odpowiednio) Stara 29 i Jelcza

315. Produkcja obu zabudów ruszyła w 1970 roku, oba otrzymały agregat ziębniczy BS-4SE.

Komitet Transportu Wewnętrznego EKG ONZ założył, że w najwyższej grupie urządzeń chłodniczych temperatura w komorze chłodniczej może być dowolnie wybierana w przedziale od – 20 do + 12 st. C, a zabudowa utrzyma ją nawet przez 12 godzin przy temperaturze zewnętrznej +30 st. C.

Komisja ustaliła graniczny współczynnik przenikania ciepła, jednak polskie zabudowy nie spełniały normy z powodu zastosowania metalowej ramy.

Krajowy przemysł chemiczny nie dysponował materiałami, które zapewniłyby odpowiednią izolację, więc pozostało opracować sprawniejsze sprężarki. Konstruktorzy OBR SK (w 1972 roku dyrekcja fabryki przekształciła ZD w OBR Sprzętu Komunikacyjnego) opracowali nowy agregat BS-5 o wydajności 2.500 kcal/godz., blisko dwa razy wyższej od poprzedniego agregatu. Dla chłodni na Jelczu pozwolił na mrożenie do 18 st. C. Pierwsza seria pojawiła się w 1973 roku po próbach przeprowadzonych w Centralnym Ośrodku Chłodnictwa w Krakowie.

Dwa lata później konstruktorzy OBR SK odpowiadając na apel władz państwowych, w ramach „Powszechnego Przeglądu Konstrukcji i Technologii” przeprowadzili gruntowną rekonstrukcję samochodów chłodni Ms-3 i Ms-5.

Tylko w wyniku rekonstrukcji technologii modelu Ms-3 zakład oszczędził 120 ton stali, 23 tony materiałów kolorowych i 82 m3 drewna w stosunku rocznym oraz 150 tys. godzin obniżki pracochłonności w stosunku rocznym. Dodatkową korzyścią było zwiększenie trwałości np. podłogi.

W 1975 roku Wydział 62 zbudował 1.254 chłodnie, o 32 proc. więcej niż w 1974 roku. W kolejnym roku wydział przystąpił do budowy polsko-belgijskich naczep chłodniczych, 16-tonowych na standardowym podwoziu naczepy D-18 produkcji ZREMB Wrocław. Komora chłodnicza wykonana została całkowicie z tworzyw sztucznych z izolacją poliuretanową. Dostawcą nowej dla wydziału technologii klejenia była belgijska firma Baeten. W pierwszej serii powstało 10

naczep-chłodni, które trafiły do Warszawy i Opola.

W 1975 roku dyrekcja Wytworni Urządzeń Chłodniczych w Dębicy wystąpiła do dyrekcji WSK Mielec z wnioskiem o podjęcie produkcji przyczep w kooperacji. Na zamówienie WUCH konstruktorzy opracowali dokumentację 8-tonowej przyczepy chłodniczej Ms-14. Odpowiada ona kształtem i wyglądem nadwozi Ms-5. Uruchomienie produkcji tej przyczepy wymagało wykonania kosztownego i czasochłonnego oprzyrządowania, więc konstruktorzy zaproponowali wykorzystanie elementów zabudowy Ms-3. OBR SK przygotowało dokumentację wykonawczą na przyczepę Ms-14A.

Jej prototyp został wykonany w styczniu 1976 roku, z agregatem BS-4SE produkcji WSK Mielec. WUCH Dębica przeprowadziło badania cieplne, wytrzymałościowe i eksploatacyjne prototypu. Produkcja ruszyła w kolejnym roku.

Powszechne przewozy chłodnicze

Polska podpisała w 1984 roku umowę ATP o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów.

Po kraju jeździło blisko 10 tys. chłodni. – *Krajowy sprzęt nie był trwały. W tych czasach ze wszystkim było słabo, kierowca dostawał premię za 100 tys. przebiegu. W silnikach benzynowych zapłon sam się przestawiał i trzeba było mieć na niego oko. Silniki były głośnie, gdy pracowały trudno było zasnąć w kabinie. Jednak zabudowy były solidne, stabilniejsze od dzisiejszych. Musiałem nie raz się naszarpać, aby otworzyć drzwi. Szczególnie jak zassało powietrza, musiałem podważyć skrzydło drzwi, żeby wypuścić powietrze* – opisuje Kasprzyk.

Natomiast dyrektor ds. technicznych Spółdzielni Transportu Wiejskiego w Radomiu Ryszard Kosalkiewicz wspomina, że agregat wymagał pracochłonnej obsługi. – *Chłodnia często odwiedzała stację obsługi, w której wymieniano freon. Na szczęście nie miałem przypadku, aby silnik lub agregat zepsuł się. Zawsze dowieźliśmy ładunek* – zapewnia Kosalkiewicz. 

Podziękowania dla: Janusza Halisza, Ryszarda Kosalkiewicza, Karola Krawczyka, Andrzeja Pertyńskiego.

TRUCKS & MACHINES
MIĘSIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

MASZYNY BUDOWLANE



NA SZTYWNEJ RAMIE

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Za przełom w dziedzinie konstrukcji i produkcji wozideł sztywnoramowych uznaje się połowę ubiegłego wieku. Te wielkogabarytowe pojazdy bardzo zyskały wówczas na znaczeniu. Wprawdzie od kilkunastu już lat wozidła przegubowe są bardziej popularne od sztywnoramowych, jednak i te ostatnie mają ciągle wielu zwolenników. Znajdują zastosowanie w robotach kopalnianych, w przemyśle budowlanym i w kamieniołomach.

Na przestrzeni lat wozidła znacznie się zmieniły. Zmianom sprzyjał przede wszystkim postęp technologiczny w zakresie jednostek napędowych, ale także specjalistycznego ogumienia. To one poszerzyły pole do zastosowania wozideł. Kluczowe walory pozostały jednak bez zmian, wozidła sztywnoramowe chwalone są głównie za stabilność, udźwig oraz łatwość obsługi. Użytkownicy cenią stabilną konstrukcję (trwałość w trudnych warunkach), relatywnie dużą pojemność i odpowiednią powierzchnię skrzyni (ułatwiają ładowanie), trwałe silniki, odpowiednią widoczność z kabiny. Specjaliści zgodnie podkreślają, że same gabaryty i parametry maszyn to nie wszystko, dokonując wyboru ważne jest określenie, ile i jakich maszyn potrzeba w danych, indywidualnych warunkach, np. kopalni kruszyw, by osią-

gnąć zakładaną produkcję. Przyglądamy się kluczowym propozycjom spośród najbardziej liczących się na rynku wozideł sztywnoramowych dostawców.

Komatsu – inteligentni silacze

HD325-8 i HD405-8 to nowoczesne wozidła marki Komatsu, z fabrycznym motorem generującym moc ponad 500 KM (przy 2.000 obr./min.). Producent zwraca uwagę na przeprojektowane elementy układu napędowego, uwzględniające wzrost mocy. Zwiększono pojemność chłodnicy EGR, co ma ograniczyć emisję NOx i polepszyć wydajność silnika. Turbo o zmiennej geometrii (VGT) odpowiada za przepływ powietrza do komory spalania silnika w każdych warunkach (prędkość i obciążenie). Aby osiągnąć całkowite spalanie paliwa i niższą emisję

spalin zastosowano wysokociśnieniowy, sterowany komputerowo układ wtrysku paliwa Common Rail.

Wśród kluczowych, akcentowanych przez samego producenta walorów jest funkcja automatycznego wyłączania silnika, która pozwala oszczędzać paliwo. Regulowany automatycznie mechanizm wyłącza silnik po jego pracy na biegu jałowym przez określony czas, który można zaprogramować (od 5 do 60 minut). Wskaźnik Eco na monitorze kabiny dodatkowo zachęca do wydajnej pracy. Na technologię oszczędzania paliwa Komatsu składają się m.in. pompy tłokowe o zmiennym wydatku, zmniejszające straty przystawki odbioru mocy (WOM).

Za nieustanne monitorowanie prędkości obrotowej tylnych kół i prędkości pojazdu pod kątem poślizgu odpowiada

Mniejsze KOSZTY Większa WYDAJNOŚĆ

WYKORZYSTAJ POTENCJAŁ SWOJEJ MASZyny



Modyfikacje SILNIKA

- ✓ Darmowy test
- ✓ 10% obniżenie spalania
- ✓ 20% zwiększenie mocy
- ✓ Dożywotnie wsparcie techniczne

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?



OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA

Technicy firmy przyjeżdżają do klienta, uzgadniają z nim jego wymagania i oczekiwania wedle możliwości maszyny.



DIAGNOSTYKA

Pomiar mocy i kopia zapasowa pierwotnego oprogramowania, na potrzeby ewentualnej adaptacji jednostki do oryginalnych ustawień.



ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA

Nowy program zostaje przygotowany w sposób indywidualny do danej maszyny na podstawie oryginalnego i ponownie zapisany w jednostce sterującej.



POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE

Ponowna diagnostyka i pomiar mocy, jazda próbna i wystawienie karty gwarancyjnej z parametrami maszyny.

POLSKA • CZECHY • SŁOWACJA • ROSJA • WĘGRY
RUMUNIA • AUSTRIA • NIEMCY • USA • KANADA



OPIEKUN TERENOWY
☎ +48 722 227 815

mateusz@enginecopower

SERWIS

☎ +48 727 020 887

serwis@enginecopower

🌐 enginecopower.pl

📱 enginecopower



Ramę wozidła Cat 772G wykonano ze stali umożliwiającej przenoszenie obciążeń uderzowych, natomiast skrzynkowa konstrukcja ma gwarantować wytrzymałość na skręcanie

działających na 7. biegu, prędkość maksymalna wozidła 772G wynosi 79 km/h.

Ramę pojazdu wykonano ze stali umożliwiającej przenoszenie obciążeń uderzowych, natomiast ich skrzynkowa konstrukcja ma gwarantować wytrzymałość na skręcanie. CAT rekomenduje m.in. układ przeciwoślizgowy odpowiadający za skrócenie czasu reakcji na poślizg kół przez zastosowanie hydraulicznych hamulców zasadniczych, ograniczających poślizg i zużycie opon. Załącza się przy niższych prędkościach jazdy, dzięki czemu pojazd szybciej odzyskuje przyczepność. Czujnik układu kierowniczego pozwala odróżnić poślizg kół od ich szybkiego obrotu, dzięki czemu załączanie jest bardziej precyzyjne. Z kolei ciągła modulacja mocy przenoszanej na koła tylne za pomocą hydraulicznych hamulców zasadniczych pomaga kontrolować przyczepność zależnie od aktualnych warunków podłoża. Wozidła CAT posiadają hamulce tylne sterowane hydraulicznie i hamulce przednie tarczowe z zaciskami. Hamulec postojowy działa na tył i umożliwia postój wozidła z obciążeniem znamionowym na 15-procentowej pochyłości. Z kolei hamulce zasadnicze umożliwiają zatrzymanie wozidła na 20-procentowej pochyłości.

Układ automatycznego sterowania zwalniczem stanowi wyposażenie standardowe modelu 772G. Elektronicznie steruje hamowaniem na pochyłościach, utrzymując prędkość obrotową silnika na poziomie ok. 2.200 obr./min (wartość regulowana skokowo co 10 jednostek w zakresie od 1.950 do 2.200 obr./min). Układ ARC jest nieaktywny, gdy zwalniczek nie działa.

Dostawcy wozideł CAT zwracają uwagę także na konstrukcję skrzyń ładunkowych, której zadaniem jest zapewnienie znamionowego udźwigu przy każdym przewozie. Oferowane są dwie konstrukcje skrzyń ładunkowych, opcjonalne burty boczne do przewozu lekkich materiałów oraz dwie opcje wkładek. Skrzynie ładunkowe o obu konstrukcjach, z wyjątkiem skrzyń do pracy w kamieniołomach, mają dno wykonane z płyty stalowej o grubości 16 mm. Taką konstrukcję można uzupełnić o dodatkową wkładkę stalową lub gumową o grubości 16 mm (w zależności od rodzaju materiału i warunków pracy).

system kontroli trakcji KTCS. W przypadku nadmiernego poślizgu kół hamulec automatycznie załącza się, co powoduje zachowanie optymalnej przyczepności opon. Zawieszenie jest hydropneumatyczne (ograniczenie kołysania). Zarządzanie ładunkiem jest domeną miernika ładunku (PLM). Masa z ładunkiem jest wyświetlana w czasie rzeczywistym, zarówno na monitorze kabiny, jak i za pomocą zewnętrznych lampek wyświetlacza.

Wyświetlacz LCD ułatwia kontrolę rozruchu i natychmiast ostrzega operatora lampką i brzęczykiem jeśli wystąpią jakiegolwiek nienormalne warunki. Opcjonalny ogranicznik prędkości przeciążeniowej ogranicza maksymalną prędkość jazdy do 15 km/h, gdy ładunek przekracza wartość progową. Opcją jest układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS), zapobiegający blokowaniu się opon podczas używania hamulca głównego i zwalnicza, minimalizując ryzyko poślizgu na śliskiej nawierzchni.

CAT – w roli głównej ekonomia

Również dostawca maszyn CAT serii G (m.in. 772G) podkreśla, że silniki można zaprogramować tak, by ograniczać zużycie paliwa. Dostępne są programowalne tryby: ekonomiczny i ekonomiczny adaptacyjny. Ekonomiczny umożliwia użytkownikowi wybranie redukcji mocy od 0,5 do 15 proc. Za pomocą adaptacyjnego trybu ekonomicznego

wozidło samo monitoruje zapotrzebowanie na moc i oszczędza paliwo oraz reguluje moc silnika, aby zoptymalizować zużycie paliwa. Dodatkową oszczędność zapewniać ma funkcja automatycznej pracy na biegu jałowym (automatycznie włącza bieg jałowy, gdy hamulec pozostaje włączony dłużej niż przez 15 sekund przy włączonym biegu jazdy do przodu). Bieg włączany jest ponownie, gdy operator podniesie stopę z pedału hamulca. Elektroniczny system sterowania to jeden z walorów wozidła CAT 772G. Dzięki ogranicznikowi prędkości maszyna utrzymuje limit prędkości jazdy i odpowiednią prędkość obrotową silnika podczas jazdy na najbardziej ekonomicznym biegu. Ta funkcja obniża zużycie paliwa, poziom hałasu i stopień zużycia się elementów układu napędowego. Nowa strategia sterowania elektronicznego (Advanced Productivity Electronic Control Strategy, APECS) ma zapewniać m.in. płynniejsze przełożenia, lepsze przyspieszanie, większą prędkość na pochyłościach oraz krótszy czas cykli roboczych. APECS zarządza skrzynią biegów. Automatyczna planetarna przekładnia Cat Powershift oferuje 7 biegów. Oprócz zapewnienia odpowiedniej szybkości i łatwości sterowania wozidłem, APECS reguluje ciśnienie sprzęgieł, dbając o ich niezawodność przez cały okres eksploatacji. Dzięki zastosowaniu elementów układu napędowego

Przy wyborze typu skrzyni ładunkowej należy wziąć pod uwagę to, że skrzynie z dnem płaskim nadają się głównie do dostarczania materiału do kruszarki umożliwiając wyładunek materiału w kontrolowany sposób, natomiast skrzynie z dnem dwuspadowym stabilnie utrzymują ładunek pośrodku na pochyłościach. Wkładkę stalową można zastosować do skrzyń z dnem płaskim lub dwuspadowym w celu zabezpieczenia skrzyni przed silnymi uderzeniami i „agresywnymi” materiałami.

Maszyny CAT zbierają też pozytywne opinie odnośnie komfortu eksploatacji (m.in. wygodna, automatyczna regulacja temperatury i sterowana elektrycznie szyba w oknie po lewej stronie; fotel z serii Comfort III z zawieszeniem pneumatycznym i dużymi możliwościami regulacji). Poziom hałasu w kabinie wynosi to 74 dB(A). Tłumieniu hałasu i drgań sprzyja elastyczne przymocowanie kabiny do ramy. Dostawca wozideł CAT podkreśla, że konstrukcja maszyn serii G daje technikom łatwy dostęp do wspólnych punktów obsługowych, np. blokady silnika, wżerników poziomów cieczy, smarowniczek. Elementem pomocnym w eksploatacji jest natomiast system zarządzania informacjami o zasadniczym znaczeniu (Vital Information Management System, VIMS). Udostępnia dane o wydajności, informacje o stanie technicznym wozidła oraz statystyki pracy. Pozwalają podejmować decyzje dotyczące szkolenia operatorów, czy częstotliwości przeprowadzania konserwacji. Elementem wyposażenia wozidła jest system monitorowania stanu opon względem ton/kilometrów na godzinę (TKPH). Powiadamia operatora

o przekroczeniu zalecanego przez producenta zużycia opon.

Volvo – produktywność i wygoda

Wozidła Volvo serii D (R70D) mają z założenia zapewniać odpowiednią równowagę pomiędzy wysoką produktywnością, a relatywnie niskimi kosztami eksploatacji. Wśród podzespołów zwiększających dyspozycyjność jest m.in. zwalniacz w skrzyni biegów, zmniejszający prędkość jazdy, pozwalający uniknąć niepotrzebnego używania hamulca zasadniczego. W rezultacie, główny układ hamulcowy wolniej się zużywa. Maszyny serii D to wozidła z centralnie zamontowaną skrzynią biegów, mające relatywnie nisko położony środek ciężkości (wszelkie uderzenia i naprężenia są równomiernie rozpraszane poprzez opony). Pojazdy oferują do wyboru różne schematy zmiany przełożeń. Wybierając wariant ukierunkowany na moc lub ekonomikę, operator dopasowuje charakterystykę zmiany przełożeń do konkretnego zadania (zmiany obciążenia i warunków w miejscu pracy).

Skrzynię ładunkową wykonano ze stali wysokoudarowej, odpornej na ścieranie. Konstrukcja wozideł zapobiega stratom ładunku, a ogrzewanie skrzyni ładunkowej spalinami minimalizuje ilość materiału pozostającą w pojeździe po wyładunku. Producent zwraca uwagę na łatwość poruszania się maszyny po stromiznach. Zwiększając moment obrotowy przekazywany na tylną oś o niskim przełożeniu, zmiennik momentu generuje na obwodzie kół bardzo wysoką siłę, pozwalając na bezproblemowe pokonywanie wzniesień. Zwalniacz w skrzyni biegów lub układzie hamulcowym pomaga w szybkim, a zara-

zem bezpiecznym operowaniu wozidłem. Ta standardowa funkcja pomaga utrzymać kontrolę nad maszyną na stromych podjazdach i zjazdach. Układ można błyskawicznie uaktywnić podczas zjazdu ze wzniesienia lub hamowania przed skrzyżowaniem.

Maszyny serii D wyposażane są fabrycznie w kabinę ROPS, zapewniającą odpowiednią widoczność i swobodny dostęp do wszystkich najważniejszych punktów obsługowych. Układ klimatyzacji, ogrzewania i wentylacji można indywidualnie regulować. Antypoślizgowe stopnie i bezpieczne podesty zapewniają bezproblemowy dostęp do maszyny, zarówno w trakcie pracy, jak i serwisowania. Najważniejsze planowe czynności konserwacyjne wykonuje się z szerokiej platformy lub z poziomu gruntu.

Wśród rozwiązań służących bezpieczeństwu jest m.in. blokada przełożenia przy zbyt dużej prędkości (uniemożliwia zmianę biegu na wyższy w niebezpiecznych warunkach, a zabezpieczenie przed przekroczeniem maksymalnych obrotów silnika automatycznie przywraca bezpieczne parametry pracy). Do innych podobnych funkcji należy opcjonalna blokada jazdy na biegu jałowym, która chroni wozidło podczas zjazdów ze wzniesień, a także hamowanie awaryjne i rezerwowy układ kierowniczy. Bieżącą obsługę techniczną ułatwia dogodne pogrupowanie wszystkich najistotniejszych punktów kontrolnych, centralne położenie skrzyni biegów i intuicyjna deska rozdzielcza.

Aby zwiększyć wydajność warto sięgnąć po rozwiązanie Volvo Site Simulation, które dostarcza cennych informacji o maszynach, flocie i konfiguracji miejsca robót. 



**TRANSPORT ŁADUNKÓW
PONADNORMATYWNYCH**
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY



www.focustruck.pl kontakt@focustruck.pl mobile 24 h: + 48 602 221 009



**NAPRAWY PRZEKŁADNI KIEROWNICZYCH
I POMP WSPOMAGANIA
WSZYSTKIE TYPY!**
SZYBKO · TANIO · SOLIDNIE

Zakład Remontowy
Maszyn Hydraulicznych
HYDROSERWIS
87-100 Toruń,
ul. Kanakowa 38,

**GWARANCJA
NA 12
MIESIĘCY**



www.hydroserwis.pl
tel.: 56 655-96-37, fax: 56 658 66 10

KORZYSTNA FORMA

TEKST: Leon Bilski
ZDJĘCIE: T&M

W zeszłym roku rynek finansowania maszyn budowlanych wzrósł o 32 proc. r/r, czyli więcej niż cała grupa maszyn i innych urządzeń, w której odnotowano rok do roku 26-proc. skok. Stało się tak mimo ujemnej koniunktury w budownictwie, która wyniosła - 15,4 proc. na koniec 2021 r.

Z leasingu korzystają firmy różnej wielkości i o różnym stażu, także nowe, ponieważ leasingodawcy zwykle udzielają finansowania startupom, zainteresowanym np. sprzętem używanym przy dogodnych warunkach wstępnych. Leasing może też być formą pozyskania kapitału, np. na spłatę innych zobowiązań, poprawę płynności finansowej czy nowe inwestycje – wtedy przedsiębiorcy decydują się na tzw. finansowanie zwrotne posiadanego sprzętu.

Eksperckie finansowanie Idea Getin Leasing



– Dzięki wieloletniej współpracy z autoryzowanymi dealerami wielu marek i znajomości potrzeb klientów w branży budowlanej, nasza oferta finansowania sprzętu budowlanego jest skrojona na miarę potrzeb tego wciąż rosnącego rynku – zapewnia Bartosz Szewczyk (na zdjęciu), menedżer ds. współpracy z dostawcami w Departamencie Transportu i Maszyn Budowlanych Idea Getin Leasing S.A. – Finansujemy szeroki asortyment maszyn budowlanych, drogowych czy wózków

widlowych, zarówno nowych, jak i używanych. W przypadku sprzętu używanego wiek maszyny na koniec umowy nie może przekroczyć 12 lat, więc na przykład w pożyczce możemy finansować urządzenia nawet 10-letnie.

W IGL przedsiębiorca może skorzystać z uproszczonej procedury, w której liczba formalności jest ograniczona do minimum. Przykładowo, w przypadku startupów wystarczy, że klient posiada historię kredytową w odpowiednich bazach. Na podstawie zgody na sprawdzenie tych baz Idea Getin Leasing sfinansuje maszynę nawet do 400 tys. zł netto. Dla klientów, którzy prowadzą działalność gospodarczą ponad rok, a jednak nie uzyskali odpowiednich wyników finansowych lub też nie mają historii kredytowej, spółka sfinansuje maszynę na podstawie dotychczasowego doświadczenia klienta w prowadzeniu działalności budowlanej. Podstawowe parametry kontraktu to: opłata wstępna już od 0 proc., umowa od 6 do 72 miesięcy, raty równe, zmienne lub sezonowe, możliwość finansowania maszyn nowych i używanych, także maszyn i urządzeń zakupionych za granicą, szybka decyzja kredytowa oraz korzystny pakiet ubezpieczeń i produktów dodatkowych. Finansowaniu podlegają także projekty inwestycyjne z wykorzystaniem środków unijnych.

Oferty specjalne

– Aktualnie w Idea Getin Leasing proponujemy klientom promocyjne finansowanie nowych lub używanych maszyn budowlanych, w której to klient wybiera albo obniżoną do 5 procent opłatę wstępną lub obniżone pierwsze 4 raty umowy do 1/3 wartości pozostałych

rat – informuje Bartosz Szewczyk. – Taka konstrukcja oferty umożliwia klientowi wybór dogodniejszego dla siebie sposobu finansowania sprzętu pod względem harmonogramu spłat umowy. Decyzja kredytowa podejmowana jest również w oparciu o BIK lub doświadczenie branżowe.

Leasing Polski

Jak podkreślają eksperci z firmy Leasing Polski, zakup maszyn budowlanych jest często nagłym wydatkiem, związanym z nowym zleceniem, atrakcyjnym kontraktem lub zepsuciem się urządzenia, bez którego nie można się obejść. Nowy sprzęt to spory wydatek dla firm, zwłaszcza dla nowo powstałych czy małych, dla których tak duży, jednorazowy zakup byłby zagrożeniem płynności finansowej. Dodatkowo ma to negatywny wpływ na budżet przedsiębiorstwa. Alternatywę stanowi coraz bardziej popularna metoda finansowania – leasing. Rata wstępna w Leasingu Polski wynosi od 1 proc. do 10 proc. Dalsza spłata następuje w wygodnych ratach w czasie określonym w umowie. Leasingodawcy współpracują z firmami ubezpieczeniowymi. Dzięki temu mogą zaproponować korzystną ofertę. Koszty ubezpieczenia można włączyć w całkowity koszt leasingu i miesięczną ratę.

EFL Leasing Swobodny

Bardzo dobre wyniki na rynku finansowania maszyn budowlanych osiąga EFL. W roku 2021, w segmencie budowlanym, sfinansował łącznie leasingiem i pożyczką aktywa o wartości blisko 914 mln zł, co oznacza aż 37-procentową dynamikę rok do

roku. Udział w rynku finansowania maszyn i urządzeń budowlanych wynosi 22 proc. – podaje Monika Sobczyk, product manager EFL.

EFL oferuje atrakcyjne finansowanie zarówno nowego jak i używanego sprzętu budowlanego. Współpracuje m.in. z renomowanymi i znanymi na polskim rynku dostawcami. Najczęściej finansowanym sprzętem są: koparki, ładowarki, spycharki, nośniki, wyciągarki, rusztowania. Finansowanie może być w postaci leasingu lub pożyczki. Oferta uwzględnia uproszczone procedury i decyzje kredytowe w kwadrans.

Unikatowa usługa „Leasing Swobodny” pozwala na samodzielne zarządzanie wysokością rat w celu dopasowania ich do bieżącej płynności finansowej firmy. Przedsiębiorca ma możliwość szybkiej reakcji na sytuację na rynku. Leasing Swobodny jest narzędziem wspierającym rozwój firmy w przypadku, gdy konieczna jest kumulacja środków, np. gdy przedsiębiorca rozpoczyna działalność na nowym rynku lub podpisuje duży kontrakt.

– W ramach usługi Leasingu Swobodnego klient może zmieniać wysokość miesięcznych zobowiązań wynikających z harmonogramu – mówi Monika Sobczyk. – Co więcej, nie potrzebuje w tym celu pisać wniosku, ani dzwonić do leasingodawcy. Wystarczy komputer z dostępem do internetu i parę chwil spędzonych na portalu Klient EFL. Z usługi mogą skorzystać zarówno nowi, jak i obecni klienci podpisując umowę leasingu operacyjnego w polskiej walucie, przy zmiennej stopie procentowej oraz o wartości ofertowej nie przekraczającej 500 tysięcy.

ING Lease Now

Program ING Maszyny dedykowany jest m.in. firmom zainteresowanym leasingiem maszyn budowlanych, do robót ziemnych oraz drogowych. Sprzęt może być nowy jak i używany, okres spłaty można rozłożyć nawet na 72 miesiące. Produkt ten opiera się na maksymalnie uproszczonych procedurach, nie są wymagane dokumenty finansowe, wystarczy oświadczenie i faktura proforma, a wartość udzielonego finansowania może wynosić do 500 tys. zł. Oczywiście, w ramach

standardowej procedury leasing może dotyczyć także innych, droższych aktywów.

– W zeszłym roku uruchomiliśmy również platformę ING Lease Now – dodaje Przemysław Konopka, ekspert ING Lease (Polska) w obszarze leasingu maszyn i urządzeń. – Jest to narzędzie dedykowane producentom, dystrybutorom i sprzedawcom maszyn i urządzeń, za pomocą którego mogą oni oferować leasing swoim klientom i dzięki temu zwiększać swoją sprzedaż. Założeniem ING Lease Now jest wspieranie sprzedaży naszych partnerów, dajemy im narzędzie do prowadzenia rozmów handlowych, poszerzenia możliwości, które mogą zaoferować swoim klientom. Nasi partnerzy w czasie rozmowy z klientem mogą przedstawić warunki leasingu, ratę leasingową, możliwe okresy leasingu i wysokość opłaty wstępnej. Klient otrzymuje szczegóły oferty emailem, może również samodzielnie dostosować okres leasingu i opłatę wstępną. Wniosek nie wymaga dokumentacji finansowej, jego wypełnienie zajmuje kilka minut, można łatwo podpisać umowę leasingu pocztą elektroniczną lub przez kuriera. 



Idea Getin
Leasing

opłata wstępna
5% lub
obniżone pierwsze
4 raty

Promocja, w której to Ty wybierasz warunki finansowania

- nowa lub używana maszyna budowlana / drogowa
- finansowanie nawet 10-letnich maszyn
- decyzja kredytowa w oparciu o BIK lub doświadczenie branżowe

Dodatkowo:

- atrakcyjne ubezpieczenie mienia oraz GAP
- system znakowania antykradzieżowego GanDNA

Wybierz najlepsze rozwiązanie dla swojej firmy i skontaktuj się z nami!

✉ sprzedaz@ideagetin.pl ☎ 801 199 199

Opłata wstępna 5% dotyczy Klientów Idea Getin Leasing S.A. o statusie „Stali i regularni 12M” wg wewnętrznych procedur IGL. W przypadku pozostałych Klientów IGL i Klientów nowych opłata wstępna wynosi 10%. 1/3 raty przez 1/3 roku oznacza, że pierwsze 4 raty umowy finansowania będą wynosiły 1/3 kolejnych rat umowy. Finansowanie dotyczy nowych i używanych (max. 5-letnich) maszyn budowlanych i maszyn drogowych kupowanych od autoryzowanych dostawców Idea Getin Leasing S.A. Informacje zawarte w niniejszym materiale nie stanowią oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego w szczególności art. 66 i nast. k.c. Zawarcie umowy dotyczącej finansowania i jej warunki uzależnione są każdorazowo od wyniku badania zdolności kredytowej Klienta oraz ryzyka i warunków transakcji. Informacje o ubezpieczeniu nie są ofertą Idea Getin Leasing S.A.

ERIKSSON POSTAWIŁ NA TA230 LITRONIC

Duńska firma budowlana M.J. Eriksson A/S zdecydowała się na kolejne wozy przegubowe Liebherr. TA 230 Litronic to trzysetna maszyna marki Liebherr znajdująca się w jej posiadaniu. Wykorzystywana jest do realizacji projektów infrastrukturalnych w Danii i południowej Szwecji.

MJ. Eriksson A/S to jedna z największych duńskich firm budowlanych. Założone w 1945 r., rodzinne przedsiębiorstwo zatrudnia ok. 700 pracowników w ośmiu lokalizacjach w Danii i Szwecji. Firma generuje rocznie przychody ponad 2 mld koron duńskich, specjalizując się w pracach z zakresu inżynierii lądowej oraz robót torowych. Jej atutem jest m.in. najnowocześniejszy i największy park maszynowy w kraju. Ponad połowa maszyn pochodzi od Liebherra. Współpraca z tym dostawcą maszyn budowlanych trwa już od ponad 40 lat (partner handlowy i serwisowy Johs. Møllers Maskiner A/S).

Nowe wozy przegubowe TA 230 odpowiada za przemieszczanie materiałów (przenosi do 28 t materiału na jeden załadunek). Mocny układ napędowy w połączeniu z automatyczną kontrolą trakcji odpowiadają za osiągi jezdne i przyczepność. To ważne, firma korzysta z TA 230 w różnych lokalizacjach, w promieniu do 500 km (dzięki szerokości transportowej poniżej 3 m wozy można transportować szybko i bez specjalnego zezwolenia).

Maszyna sprawdza się m.in. w trudnych warunkach. – *W Danii i południowej Szwecji warunki glebowe są często piaszczyste i gliniaste. Nawet w najtrudniejszych warunkach glebowych i na pochyłościach maszyna wykazuje ogromną przyczepność, nawet przy pełnym załadunku* – mówi Jørgen Eriksson, dyrektor zarządzający i właściciel firmy.

Pod maską TA230 Litronic pracuje 6-cylindrowy diesel o poj. 12 l i mocy 265 kW/360 KM. Maszyna osiąga prędkość maksymalną do 57 km/h (16 km/h na biegu wstecznym). Układ napędowy obejmuje



Eriksson korzysta z maszyny Liebherr TA 230 Litronic w różnych lokalizacjach, w promieniu do 500 km

automatyczną 8-stopniową skrzynię biegów Powershift. Dostępny jest stały napęd na wszystkie koła (6 x 6) oraz blokada mechanizmu różnicowego. Ze względu na panujące warunki glebowe Eriksson zdecydował się na szerokie opony, zwiększające kontakt z podłożem.

– *Nasi operatorzy maszyn są pod wrażeniem przestronnej kabiny z nowoczesnym designem przestrzeni* – dodaje Martin Eriksson, kierownik projektu w MJ Eriksson A/S. Dostęp do kabiny jest bezpieczny i łatwy dzięki przesuniętym stopniom i dużym drzwiom. Przejrzyste rozmieszczone elementy obsługi ułatwiają pracę operatorom. Amortyzatory na przedniej osi oraz wiskoelastyczne łożysko w kabinie tłumią powstające podczas użyt-

kowania wibracje. Dźwiękoszczelna kabina zmniejsza również poziom hałasu w kabinie (72 dB(A)).

Efektywną pracę ułatwiają panoramiczne okna (bez podpór). Krótka, nachylona maska zapewnia operatorowi należyty widok na obszar napędowy, roboczy i przegubowy maszyny. Kamery cofania zintegrowano z wyświetlaczem dotykowym, a reflektory światła mijania LED ze zintegrowanymi światłami drogowymi. Wyjątkowo mocne reflektory LED z przodu kabiny oświetlają trasę i obszar roboczy. – *Innowacyjna koncepcja oświetlenia stwarza optymalne warunki do pracy w ciemności. Jednocześnie zapewnia, że maszyna jest zawsze widoczna dla wszystkich osób na miejscu* – podkreśla użytkownik maszyny. 

NOWA GENERACJA MINIKOPAREK DOOSAN

Prezentujemy pierwsze modele minikoparek nowej generacji w nowej ogólnoswiatowej stylistyce; modele 2,8-tonowy DX27Z-7, 3,9-tonowy DX35Z-7, 5,4-tonowy DX50Z-7 i 5,7-tonowy DX55R-7 zgodne z normą Stage V zostały wprowadzone przez Doosan Infracore Europe. Technologia zapobiegająca kołysaniu w modelach DX27Z-7, DX35Z-7 i DX50Z-7 oraz konstrukcja o zmniejszonym promieniu obrotu w modelu DX55R-7 sprawiają, że są idealne do pracy w ograniczonych przestrzeniach na placu budowy, w terenie i w projektach w obszarze użyteczności publicznej. Modele DX27Z-7 i DX35Z-7 napędzane są zgodnym z normą Stage V silnikiem Diesla Doosan D17 o mocy 18,4 kW (24,7 KM) przy odpowiednio 2.400 obr./min i 2.200 obr./min. Modele DX50Z-7 i DX55R-7 napędzane są zgodnym z normą Stage V silnikiem Diesla Doosan D18 o mocy 36,4 kW (48,8 KM) przy 2.200 obr./min. Wszystkie cztery maszyny oferują najwyższą moc i moment obrotowy w swojej klasie i nadają się do szerokiego zakresu zastosowań, w tym do pracy w trudnych warunkach. 



ANMAR

plus

OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

ul. Biecka 23A, 38-300 Gorlice
tel. 519 055 333, 501 680 715

www.oponydokoparek.pl
opony@anmarplus.pl



GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

NOWA GENERACJA DAF

O 10%* NIŻSZE
ZUŻYCIE PALIWA

+

NAJWYŻSZY POZIOM
BEZPIECZEŃSTWA

+

SZCZYT KOMFORTU I
LUKSUSU

Wyprowadzamy przyszłe wymagania



Wraz z nową generacją pojazdów firma DAF wprowadza zupełnie nową jakość. Wyjątkowa oszczędność paliwa i najwyższy poziom bezpieczeństwa są połączone z nadzwyczajnym komfortem, wyznaczając nową erę w branży samochodów ciężarowych. Wejdz do środka i przenieś się do przyszłości transportu.

www.startthefuture.daf.com

*W zależności od warunków drogowych, ładunku i pogody.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF