

ISSN 1732-0437

Biuletyn Informacyjny ITS

3-2008
Zeszyt 3 (27)



DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY
INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

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

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

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2008

ISSN 1732 - 0437

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw
Instytutu Transportu Samochodowego
Druk ukończono w czerwcu 2008 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 8/2008

Spis treści

	str.
Analiza porównawcza stanu wykorzystania funduszy strukturalnych i funduszu spójności na lata 2004-2006 wśród dziesięciu państw członkowskich UE. M. Łepkowski.	5
Projekt organizacji centrum logistycznego w Małaszewiczach. B. Zakrzewski.....	26
Możliwość zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki lepszemu oznakowaniu poziomemu. E. Borkowski.	35
Fakty i opinie.....	39
Nowe przepisy.....	47
Z życia ITS.....	48
Przegląd dokumentacyjny.....	61

ANALIZA PORÓWNAWCZA STANU WYKORZYSTANIA FUNDUSZY STRUKTURALNYCH I FUNDUSZU SPÓJNOŚCI NA LATA 2004-2006 WŚRÓD 10-CIU NOWYCH PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UE

We współczesnym świecie o poziomie gospodarki decyduje jej nowoczesność, innowacyjność, stopień wykorzystania zaawansowanych technologii. Wobec takich wyzwań zwiększenie poziomu innowacyjności stało się priorytetem, celem strategicznym państw Unii Europejskiej.

Polityka strukturalna UE jest polityką realizowaną na zasadzie podziału odpowiedzialności między państwami członkowskimi a Komisją Europejską. Podczas gdy państwa członkowskie są odpowiedzialne na poziomie krajowym i regionalnym za zarządzanie funduszami strukturalnymi, Komisja Europejska jest ostatecznie odpowiedzialna za wykonanie budżetu i właściwe zarządzanie funduszami.

Zadaniem Komisji Europejskiej jest proponowanie zmian w podstawowych rozporządzeniach reformujących system i czuwanie nad wdrażaniem przepisów tych rozporządzeń z poszanowaniem zasad prawidłowego zarządzania. Z tego tytułu Komisja zarządza wspólnotowymi instrumentami wyznaczając, po konsultacji z państwami członkowskimi, obszary kwalifikujące się do Celów polityki strukturalnej UE, określa orientacyjnie pulę pomocy w podziale na państwa członkowskie i poszczególne cele w oparciu o przejrzyste zasady alokacji środków, określa ramy funkcjonowania programów inicjatyw wspólnotowych i we współpracy z państwami członkowskimi określa wskaźniki współfinansowania z funduszy strukturalnych, podejmuje decyzję o przyjęciu Jednolitych Dokumentów Programowych lub programów operacyjnych, monitoruje wykonanie części finansowej programów za pośrednictwem Komitetów monitorujących i ocenia wykonanie programów wspólnie z państwami członkowskimi, wydaje coroczne raporty przekazywane innym instancjom europejskim, odpowiada za działanie komitetów doradczych oraz co trzy lata sporządza raport na temat spójności gospodarczej i społecznej.

Fundusze strukturalne stanowią szczególnie istotny instrument polityki gospodarczej Unii Europejskiej. Cel spójności ekonomicznej i społecznej państw członkowskich ma być osiągnięty poprzez szereg działań mających przyspieszyć proces zmniejszania dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami Wspólnoty. Jedną z metod realizacji dążeń strukturalnej polityki Unii Europejskiej jest bezpośrednia finansowa pomoc przy restrukturyzacji i modernizacji mechanizmów gospodarczych regionów słabiej rozwiniętych. Do dyspozycji mamy następujące instrumenty finansowe: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej (EFOiGR), Instrument Finansowego Wspierania Rybołówstwa oraz Fundusz Spójności¹.

¹ Dz. U. Nr 116 z dnia 24 maja 2004 r.

Pozyskiwanie funduszy strukturalnych stanowi nowe wyzwanie dla przedsiębiorstw, w tym małych i średnich przedsiębiorstw, instytucji naukowo-badawczych i innych instytucji dążących do dalszego rozwoju działalności.

Podstawy funkcjonowania funduszy strukturalnych opierają się na zasadach:

- pomocniczości (subsydiarności) – gdzie polityka strukturalna jest jedynie uzupełnieniem działań podejmowanych na poziomie lokalnym lub krajowym,
- koncentracji – gdzie środki płynące z UE są przeznaczone dla regionów, które znajdują się w najtrudniejszej sytuacji ekonomicznej,
- partnerstwa – polegająca na współpracy Komisji Europejskiej z odpowiednimi władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi,
- programowania – pomoc przeznaczona jest na program trwałego rozwiązywania problemów danej gałęzi gospodarki lub danego regionu,
- dodatkowości/współfinansowania – gdzie dofinansowanie z UE ma uzupełniać fundusze z budżetu krajowego, a nie powinny ich zastępować.

Uruchomienie potężnego strumienia finansowego pochodzącego z funduszy unijnych stwarza szereg nowych możliwości, również w zakresie działań badawczo-rozwojowych. Jaki wpływ na poziom potencjału badawczego może wywrzeć otwarcie europejskiego zaplecza finansowego? W jakim stopniu poprawi zdolności finansowo-organizacyjnych jednostek naukowo-badawczych? Z pewnością wysokie wymagania jakościowe, organizacyjne czy techniczne powodują konieczność zaangażowania większego potencjału intelektualnego, ale także kapitałowego.

Finansowanie działań z wykorzystaniem środków pieniężnych pochodzących z funduszy strukturalny cieszy się coraz większą popularnością, czego dowodem jest lawinowo wzrastająca liczba podmiotów ubiegających się o wsparcie w najróżniejszych obszarach aktywności gospodarczej. Pomimo szczerego zainteresowania otrzymaniem bezpośredniego dofinansowania, wiele projektów nie przechodzi trudnej drogi formalno – merytorycznej. Państwowe urzędy i agencje zarządzające funduszami europejskimi nie ukrywają, że system przyznawania dotacji jest skomplikowany, a procedury rozpatrywania i weryfikacji wniosków trwają bardzo długo.²

W artykule omówione zostaną zagadnienia związane z pozyskiwaniem, zasadami funkcjonowania oraz stopniem wykorzystania funduszy strukturalnych w sektorze transportu na lata 2004-2006.

Struktura artykułu podzielona została na cztery części:

- I część dotyczy informacji nt. funduszy strukturalnych i inicjatyw wspólnotowych
- II część prezentuje stan wykorzystania środków z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w Polsce do października 2007 roku wraz z porównaniem z innymi krajami UE,
- III część prezentuje wykorzystanie środków z funduszy strukturalnych na Sektorowy Program Operacyjny Transport do listopada 2007 roku,
- IV część prezentuje starania i osiągnięcia Instytutu Transportu Samochodowego w pozyskiwaniu środków z funduszy strukturalnych na realizację projektów.

² Gazeta Prawna Nr 217, 8 listopada 2005r.

1. FUNDUSZE STRUKTURALNE I FUNDUSZ SPÓJNOŚCI

Podstawowymi instrumentami Polityki Strukturalnej Unii Europejskiej są Fundusze Strukturalne, a ich zadaniem jest wsparcie restrukturyzacji i modernizacji gospodarki krajów UE. Celem takiego działania jest wzrost spójności ekonomicznej i społecznej Unii, a fundusze kierowane są w te sektory gospodarki i te regiony, które nie są w stanie dorównać do odpowiedniego poziomu gospodarczego w UE bez uzyskania wsparcia finansowego. Polityka Strukturalna i Fundusze mają więc pomóc władzom centralnym i regionalnym słabiej rozwiniętych regionów w rozwiązaniu ich najważniejszych problemów ekonomicznych.

Polityka strukturalna realizowana jest przez Unię Europejską wspólnie z rządami państw wspólnotowych, które uczestniczą w jej finansowaniu, a rozdział środków z funduszy strukturalnych pomiędzy państwa członkowskie odbywa się w oparciu o trzy Cele, tj.:

- Cel 1 o charakterze terytorialnym, który polega na wspieraniu rozwoju i dostosowań strukturalnych regionów opóźnionych w rozwoju oraz słabo zaludnionych. W ramach Celu 1 w latach 2000-2006 przeznaczono dla tych regionów 69,7% globalnych środków będących w dyspozycji funduszy strukturalnych (127,5 mld euro). Działania w ramach Celu 1 finansowane są ze środków wszystkich czterech funduszy strukturalnych: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF), Europejskiego Funduszu Społecznego (ESF), Sekcji Orientacji Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej (EAGGF) oraz Finansowego Instrumentu Sterowania Rybołówstwem (FIFG). Programy pomocowe realizowane w ramach Celu 1 koncentrują się na infrastrukturze, z czego około połowy na infrastrukturę transportu oraz zasobach ludzkich, przy czym priorytetowe znaczenie mają tu polityki na rzecz zatrudnienia oraz rozwoju systemu edukacji i szkolenia.
- Cel 2 o charakterze terytorialnym, polega na wspieraniu i dostosowaniu pod względem ekonomicznym i społecznym regionów przeżywających trudności strukturalne i dokonujących przeobrażeń. Na wypłaty w ramach tego Celu w okresie 2000-2006 przeznaczono 11,5% globalnej kwoty będącej w dyspozycji wszystkich funduszy strukturalnych (19,7 mld euro), jak również przewidziano pomoc przejściową. Działania w ramach Celu 2 finansowane są ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego.
- Cel 3 o charakterze horyzontalnym, który polega na pomocy na rzecz adaptacji i modernizacji polityki systemów oświaty, szkolenia zawodowego i zatrudnienia. Celem tym jest objęty cały obszar UE, z wyjątkiem regionów otrzymujących środki w ramach Celu 1. Na Cel 3 przeznaczonych jest 12,3% wszystkich środków funduszy strukturalnych (24 mld euro). Działania w ramach Celu 3 finansowane są ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego. Cel 3 koncentruje się na:
 - promocji aktywnych polityk w sferze rynku pracy, mających na celu walkę z bezrobociem i dostępności rynku pracy ze szczególnym uwzględnieniem osób zagrożonych wykluczeniem społecznym,
 - wzmacnianiu możliwości zatrudnienia poprzez systemy edukacji oraz kształcenia ustawicznego,

- promocji działań antycypujących i ułatwiających dostosowywanie się do zmian ekonomiczno-społecznych i równości szans mężczyzn i kobiet.

Działania w ramach Celu 3 finansowane są ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

PODZIAŁ FUNDUSZY STRUKTURALNYCH I POMOC STRUKTURALNA DLA POLSKI

Środki przeznaczane przez Unie Europejską podzielone zostały na pięć funduszy w sposób pozwalający na wsparcie procesów restrukturyzacji i modernizacji gospodarek państw Samochodowego UE poprzez nakłady w tych sektorach i regionach, które wymagają interwencji, aby sprostać globalnej konkurencji. Z punktu widzenia rozwoju sektora transportu i infrastruktury, najważniejsze z nich to:

- a) **Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego**, który umożliwia współfinansowanie inicjatyw na rzecz rozwoju lokalnego oraz tworzenia i zabezpieczania trwałych miejsc pracy, jak też działalności średnich i małych przedsiębiorstw, inwestycji w dziedzinie kultury, tworzenie lub utrzymywanie trwałego zatrudnienia, infrastruktury, rozwoju turystyki oraz inwestycji w dziedzinie kultury, ochrony i poprawy stanu środowiska, sfery badawczo-rozwojowej oraz rozwoju społeczeństwa informacyjnego. W ramach tego funduszu mogą być także finansowane tzw. duże projekty, których koszt przekracza 50 milionów euro i które obejmują ekonomicznie niepodzielną serię prac, spełniających ściśle określoną funkcję techniczną i posiadających jasno określone cele. Projekty te są bezpośrednio negocjowane z Komisją Europejską.
- b) **Europejski Fundusz Społeczny**, który wspiera przedsięwzięcia przeciwdziałające bezrobociu oraz rozwija zasoby ludzkie, zmierzając do zwiększenia poziomu zatrudnienia, równości kobiet i mężczyzn na rynku pracy, trwałego rozwoju oraz spójności gospodarczej i społecznej. Jest instrumentem wspierającym działania podejmowane w ramach Europejskiej Strategii Zatrudnienia oraz rocznych Wytycznych w sprawie zatrudnienia. Obszary wsparcia w tym Samochodowe dotyczą aktywnej polityki rynku pracy, przeciwdziałaniu zjawisk wykluczenia społecznego, kształcenia ustawicznego, doskonalenia kadr gospodarki, rozwój przedsiębiorczości oraz zwiększenie dostępu i uczestnictwa kobiet w rynku pracy.
- c) **Fundusz Spójności**. Fundusz ten ma na celu wzmocnienie gospodarczej i społecznej spójności państw UE. Z Funduszu Spójności współfinansowane są wydatki o charakterze infrastrukturalnym w dziedzinie transportu oraz na rzecz ochrony środowiska naturalnego w krajach, w których PKB na jednego mieszkańca jest niższy niż 90% średniej dla całej UE. Na okres budżetowy 2000-2006 przeznaczono na Fundusz Spójności 18 mld euro.

Polska w pełni zaakceptowała i zadeklarowała wdrożenie w całości dorobku wspólnotowego w tym obszarze bez ubiegania się o rozwiązania przejściowe, a także wyraziła wolę pełnego uczestnictwa w polityce spójności społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej od momentu akcesji oraz korzystania z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności na zasadach dostępnych dla innych krajów członkowskich.

W wyniku negocjacji ustalono ogólną pulę środków na zobowiązania, jakie Polska uzyska w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. Polska w latach 2004-2006 uzyska **7.635,3** mln euro wyrażonych jako środki na zobowiązania w ramach funduszy strukturalnych oraz **3.733,3** mln euro wyrażonych jako środki na zobowiązania w ramach Funduszu Spójności. Szacuje się, że zaangażowanie środków UE w realizację celów polityki strukturalnej w Polsce (11368,6 mln euro), w układzie poszczególnych funduszy, ukształtuje się w latach 2004-2006 następująco:

Fundusze strukturalne łącznie – 67,2% (7635,3 mln euro)

w tym:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego – 60,9% (4652,8 mln euro),
- Europejski Fundusz Społeczny – 22,9 % (1748,9 mln euro),
- Fundusz Spójności – 32,8 % (3733,3 mln euro).

W układzie Sektorowych Programów Operacyjnych (SPO) realizujących Podstawy Wsparcia Wspólnoty środki z zasobów funduszy strukturalnych (7320,7 mln euro) zostały rozdysponowane w następujący sposób:

- SPO Wzrost konkurencyjności gospodarki – 17,8% całości środków (1300 mln euro),
- SPO Rozwój zasobów ludzkich – 17,3% całości środków (1270,4 mln euro),
- SPO Transport – 8,6% całości środków (627,2 mln euro),
- Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego – 39,2% całości środków (2869,5 mln euro),
- pozostałe: 1253,6 mln euro stanowiących 17.1% całości środków.

STAN WYKORZYSTANIA ŚRODKÓW POZYSKANYCH W RAMACH FUNDUSZY STRUKTURALNYCH I INICJATYW WSPÓLNOTOWYCH NA LATA 2004-2006 W POLSCE – ANALIZA PORÓWNAWCZA

Ostatni kwartał 2007 roku w sposób wyraźny pokazuje zintensyfikowanie działalności beneficjentów dążących do finalizacji realizowanych projektów, a tym samym wzrost przepływów środków finansowych dokonywanych przez instytucję zarządzającą funduszami strukturalnymi stanowiących refundacje poniesionych wydatków. Do końca 2007 r. w ramach wszystkich programów operacyjnych i programów dwóch Inicjatyw Wspólnotowych wypłacono na rzecz beneficjentów środki stanowiące 69,8 proc. alokacji dostępnej dla Polski na lata 2004-2006, a Komisja Europejska przekazała tytułem płatności pośrednich kwotę stanowiącą 52,2% alokacji.³ Biorąc pod uwagę czas jaki pozostał na realizację oraz gwałtowne przyspieszenie prac, należy optymistycznie patrzeć na zakończenie finansowania okresu 2004-2006. Na szczególną uwagę zasługuje znaczny wzrost dokonanych płatności wynikających z realizacji programów, których zaawansowanie finansowe było do tej pory najniższe (m.in. SPO Transport). Biorąc pod uwagę poziom płatności za cały okres funkcjonowania programów to na koniec grudnia 2007 r. najwięcej środków wydano na „Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (77,1 proc. alokacji), SPO Restrukturacja i modernizacja sektora żywnościowego oraz rozwój obszarów wiejskich (74,2 proc.), oraz SPO Rozwój Zasobów Ludzkich (71 proc.).”⁴

³ Opracowanie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pt. Wykorzystanie środków z funduszy strukturalnych i funduszu spójności w ramach narodowego planu rozwoju 2004-2006 oraz narodowych strategicznych ram odniesienia 2007-2013; Informacja miesięczna za grudzień 2007 r. Warszawa, 2008 r., s.2.

⁴ Portal internetowy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Wykorzystanie funduszy europejskich – stan na 31 grudnia 2007 r., Warszawa, 2008

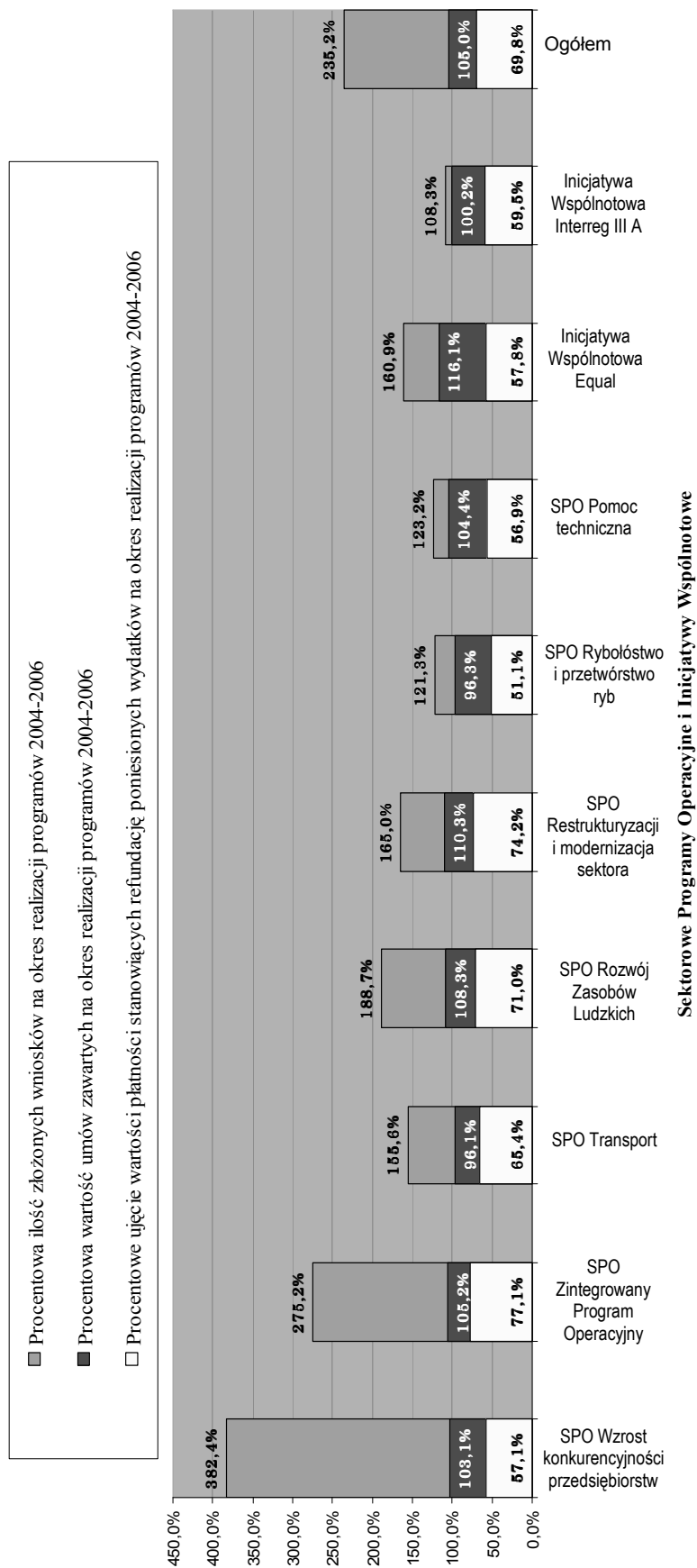
O przyspieszeniu działań związanych z realizacją polityki strukturalnej świadczy również to, że „do końca 2007 roku zakontraktowano blisko 105 proc. alokacji na lata 2004-2006 (poziom ten wynika z zastosowania tzw. „mechanizmu nadkontraktacji”, zgodnie z którym dodatkowe projekty finansowane będą z pojawiających się oszczędności). Od początku realizacji programów umowami o dofinansowanie objęto ok. 84,5 tys. projektów, z czego 62,7 tys. zostało już zakończonych i rozliczonych”.⁵

Procentowy wykaz wniosków złożonych, podpisanych umów o dofinansowanie oraz dokonanych płatności w celu realizacji projektów z funduszy strukturalnych i inicjatyw wspólnotowych na lata 2004-2006 prezentuje Wykres nr 1.

Stan wykorzystania poszczególnych funduszy tj. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF), Europejskiego Funduszu Społecznego (ESF), Sekcji Orientacji Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej (EAGGF), Finansowego Instrumentu Sterowania Rybołówstwem (FIFG) oraz Funduszu Spójności, stanowiących podstawowe instrumenty pomocy strukturalnej UE dla 10-tki nowo przyjętych państw do wspólnoty jest zróżnicowany i wynika ze stopnia złożoności zagadnień poddanych finansowaniu. Poziom płatności, na koniec października 2007 r., w ramach powyższych instrumentów wraz z analizą porównawczą w stosunku do pozostałych nowych państwa UE prezentuje Wykres nr 2.

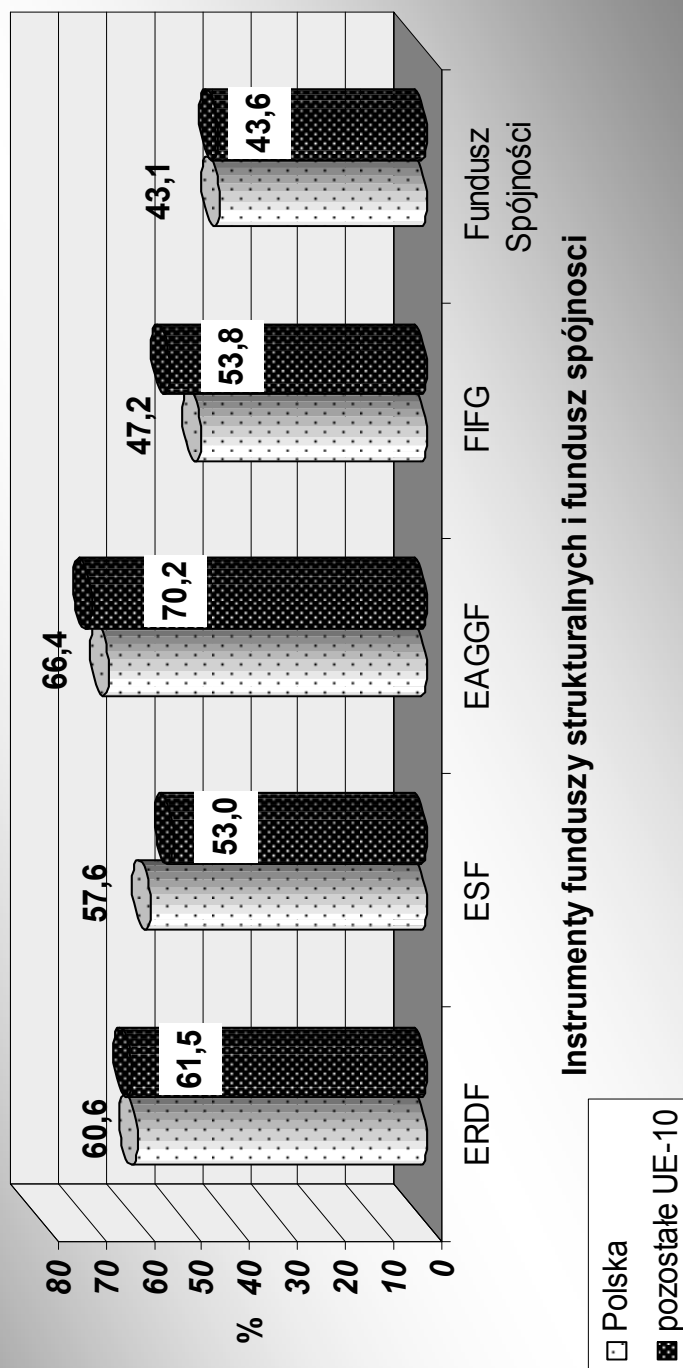
⁵ op. cit.

Procentowy wykaz złożonych wniosków, podpisanych umów o dofinansowanie oraz dokonanych płatności w celu realizacji projektów z funduszy strukturalnych na lata 2004-2006



Źródło: dane na podstawie: opracowanie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pt. Wykorzystanie środków z funduszy strukturalnych i funduszu spójności w ramach narodowego planu rozwoju 2004-2006 oraz narodowych strategicznych ram odniesienia 2007-2013; Informacja miesięczna za grudzień 2007 r. Warszawa, 2008 r., s.4.

**Wskaźnik poziomu dokonanych płatności w ramach instrumentów funduszy strukturalnych i funduszu spójności na lata 2004-2006
Polska na tle pozostałych nowych państw UE**



Źródło: Wykorzystanie środków z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Nowych Państwach Członkowskich (stan na 31 października 2007), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Konferencja dla Nowych Państw Członkowskich, Cypr, grudzień 2007.

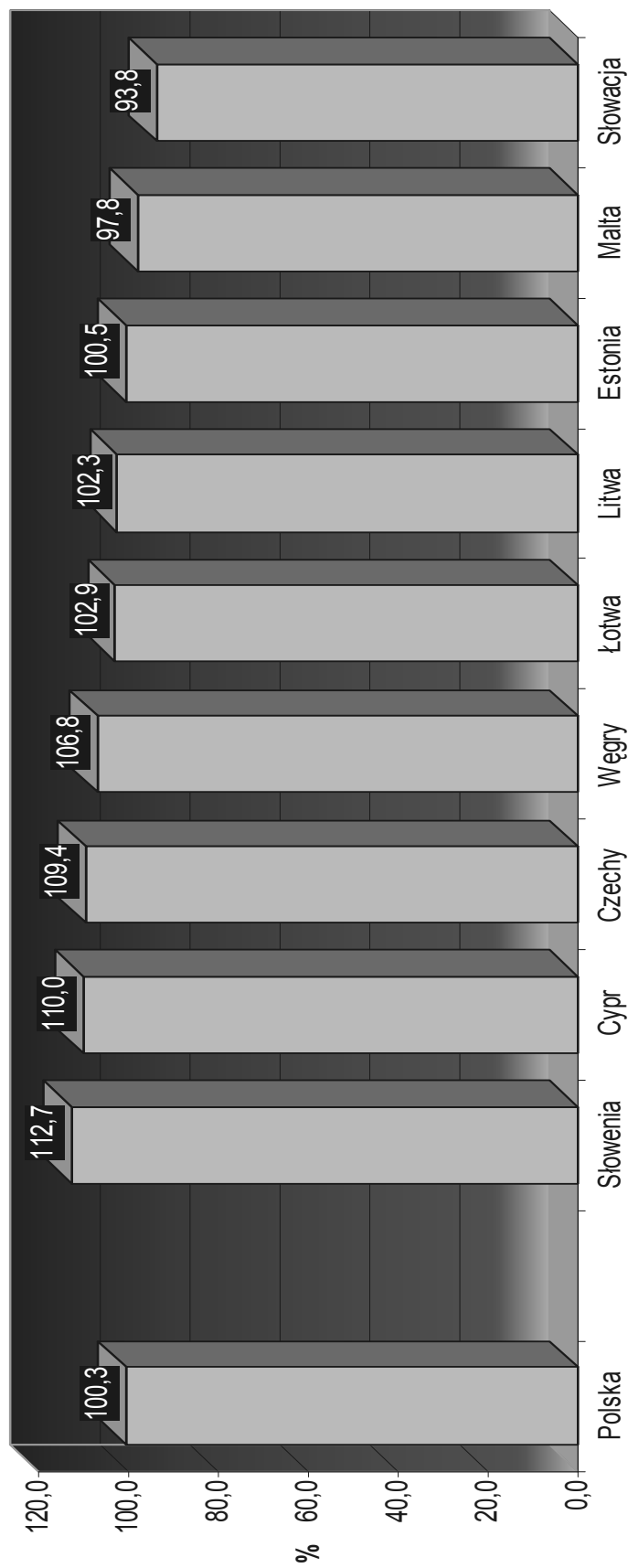
W wyniku przeprowadzonych analiz dokonanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, wykorzystanie funduszy europejskich przez Polskę do końca 2007 roku plasuje Polskę w środkowej części wśród 10-ciu państw przyjętych w dniu 1 maja 2004 roku do Unii Europejskiej.

W odniesieniu do stanu i ilości zawartych kontraktów na realizację projektów finansowanych z funduszy strukturalnych, Polska uplasowała się na 8 miejscu (szczegółowe dane na Wykresie nr 3) – stan na koniec października 2007 r.

W odniesieniu do stanu dokonanych płatności przez instytucje odpowiedzialne za przekazywanie środków na realizację projektów finansowanych z funduszy strukturalnych, Polska uplasowała się na 5 miejscu (szczegółowe dane na Wykresie nr 4) – stan na koniec października 2007 r.

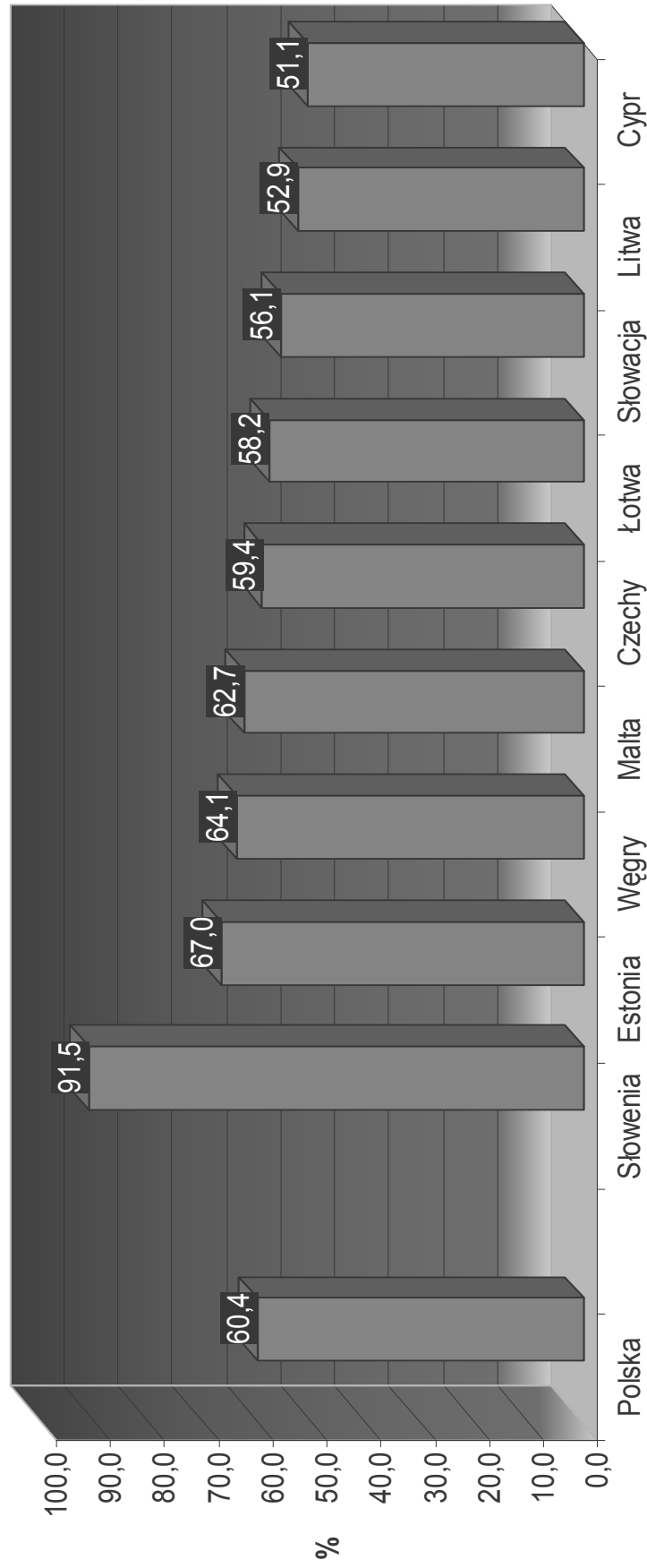
W odniesieniu do stanu dokonanych płatności przez Komisję Europejską dla instytucji odpowiedzialnych za przekazywanie środków dla krajowych beneficjentów na realizację projektów finansowanych z funduszy strukturalnych, Polska uplasowała się na 5 miejscu (szczegółowe dane na Wykresie nr 5) – stan na koniec października 2007 r.

Stan wykorzystania funduszy strukturalnych w 10-ciu nowych państwach UE z tytułu całkowitej kontraktacji



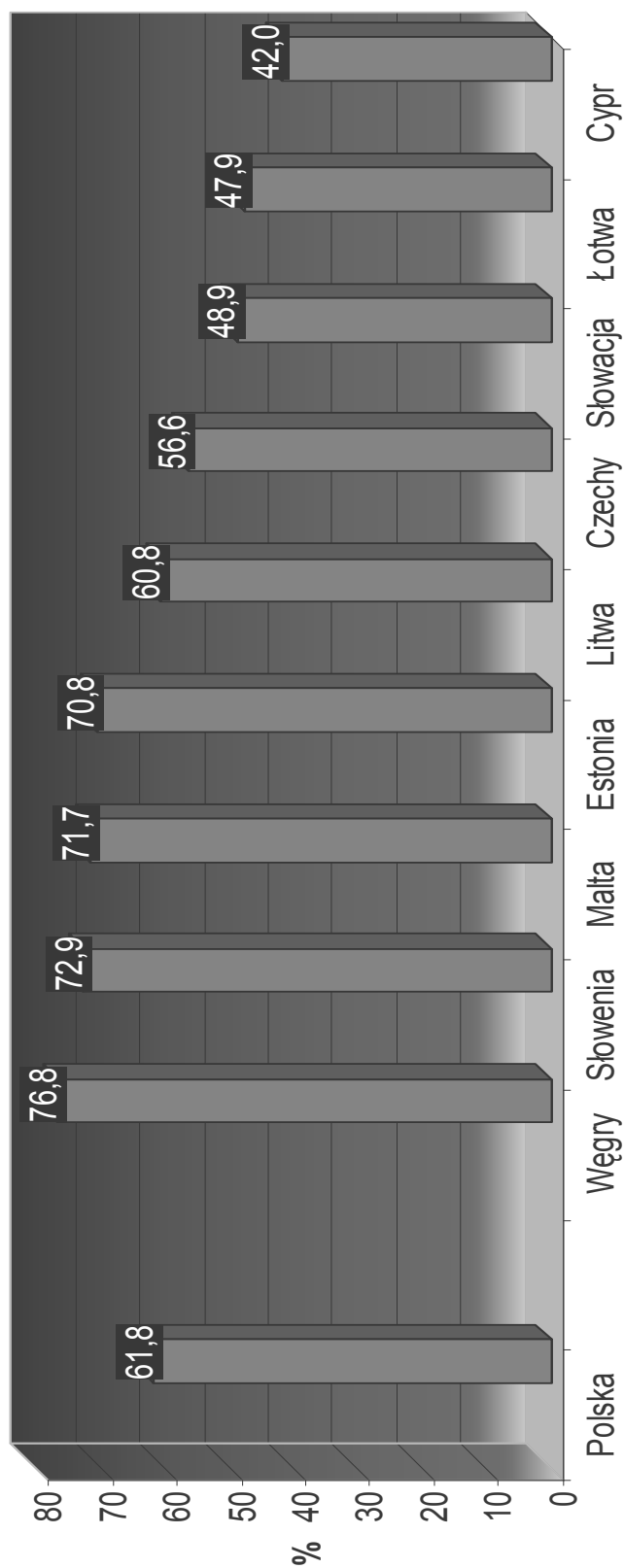
Źródło: Wykorzystanie środków z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Nowych Państwach Członkowskich (stan na 31 października 2007), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Konferencja dla Nowych Państw Członkowskich, Cypr, grudzień 2007.

**Stan wykorzystania funduszy strukturalnych w 10-ciu nowych państwach UE
z tytułu całkowitej płatności**



Źródło: Wykorzystanie środków z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Nowych Państwach Członkowskich (stan na 31 października 2007), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Konferencja dla Nowych Państw Członkowskich, Cypr, grudzień 2007.

Stan wykorzystania funduszy strukturalnych w 10-ciu nowych państwach UE z tytułu całkowitej płatności otrzymanych z KE



Źródło: Wykorzystanie środków z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Nowych Państwach Członkowskich (stan na 31 października 2007), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Konferencja dla Nowych Państw Członkowskich, Cypr, grudzień 2007.

Fundusz Spójności, który nie zalicza się do funduszy strukturalnych, stanowi istotny instrument polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Fundusz ten został stworzony w celu niwelowania różnic w poziomie gospodarczo-społecznym krajów i regionów Unii Europejskiej. Fundusz ten ma na celu wzmocnienie gospodarczej i społecznej spójności państw UE, a przez to zwiększenie produktywności i konkurencyjności gospodarki. Z Funduszu Spójności współfinansowane są wydatki o charakterze infrastrukturalnym w dziedzinie transportu oraz na rzecz ochrony środowiska naturalnego w krajach, w których PKB na jednego mieszkańca jest niższy niż 90% średniej dla całej UE. Na okres budżetowy 2004-2006 przeznaczono na Fundusz Spójności 18 mld euro.

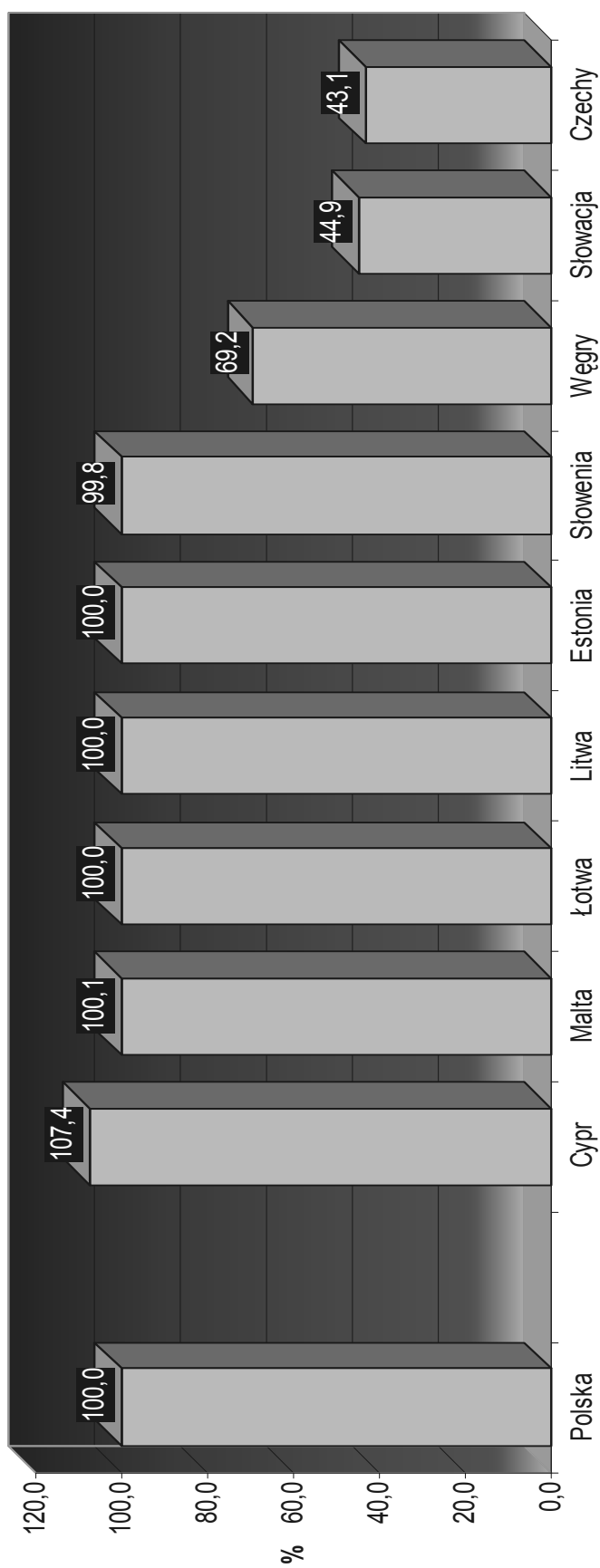
Podobnie jak w przypadku funduszy strukturalnych stopień kontraktacji, płatności i otrzymanych, do końca 2007 roku, środków z Unii Europejskiej na realizację projektów w ramach Funduszu Spójności, plasują Polskę w środkowej części wśród 10-ciu państw przyjętych w dniu 1 maja 2004 roku do Unii Europejskiej.

W odniesieniu do stanu i ilości zawartych kontraktów na realizację projektów finansowanych z Funduszu Spójności, Polska uplasowała się na 3 miejscu (szczegółowe dane na Wykresie nr 6) – stan na koniec października 2007 r.

W odniesieniu do stanu dokonanych płatności przez instytucje odpowiedzialne za przekazywanie środków na realizację projektów finansowanych z Funduszu Spójności, Polska uplasowała się na 6 miejscu (szczegółowe dane na Wykresie nr 7) – stan na koniec października 2007 r.

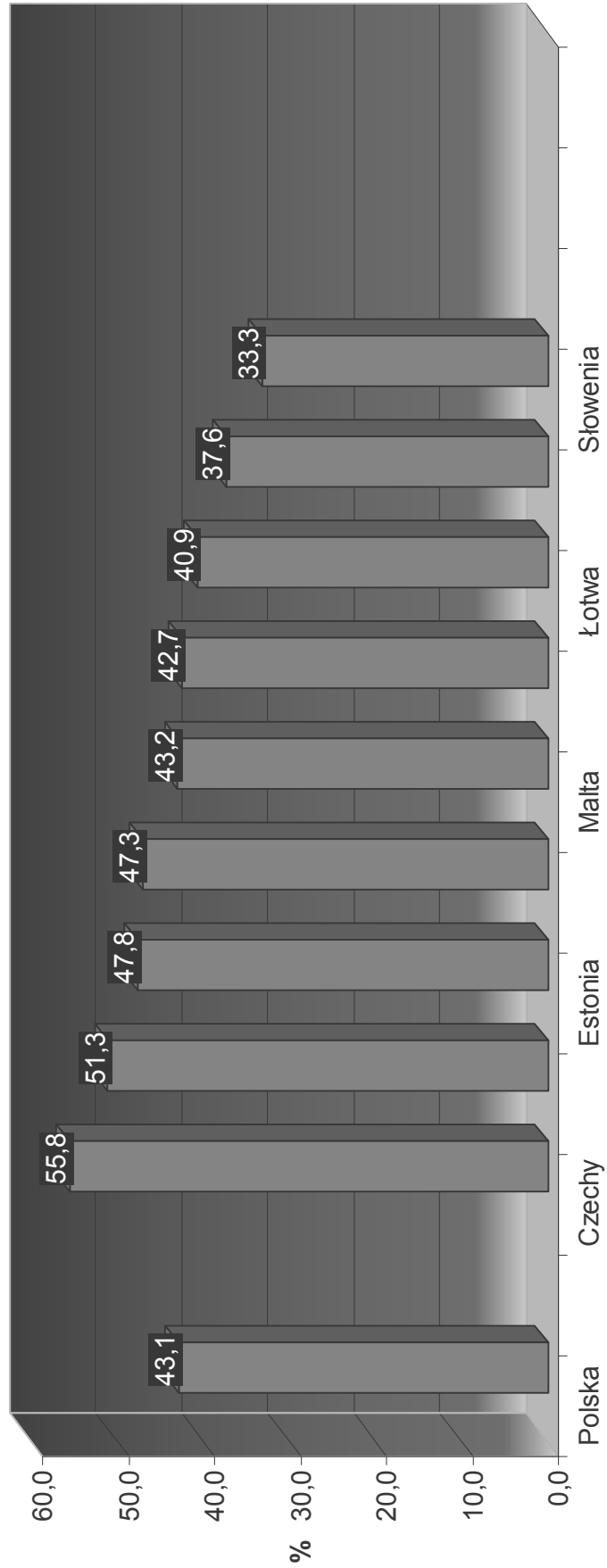
W odniesieniu do stanu dokonanych płatności przez Komisję Europejską dla instytucji odpowiedzialnych za przekazywanie środków dla krajowych beneficjentów na realizację projektów finansowanych z Funduszu Spójności, Polska uplasowała się na 9 miejscu (szczegółowe dane na Wykresie nr 8) – stan na koniec października 2007 r.

Stan wykorzystania Funduszu Spójności w 10-ciu nowych państwach UE z tytułu całkowitej kontraktacji



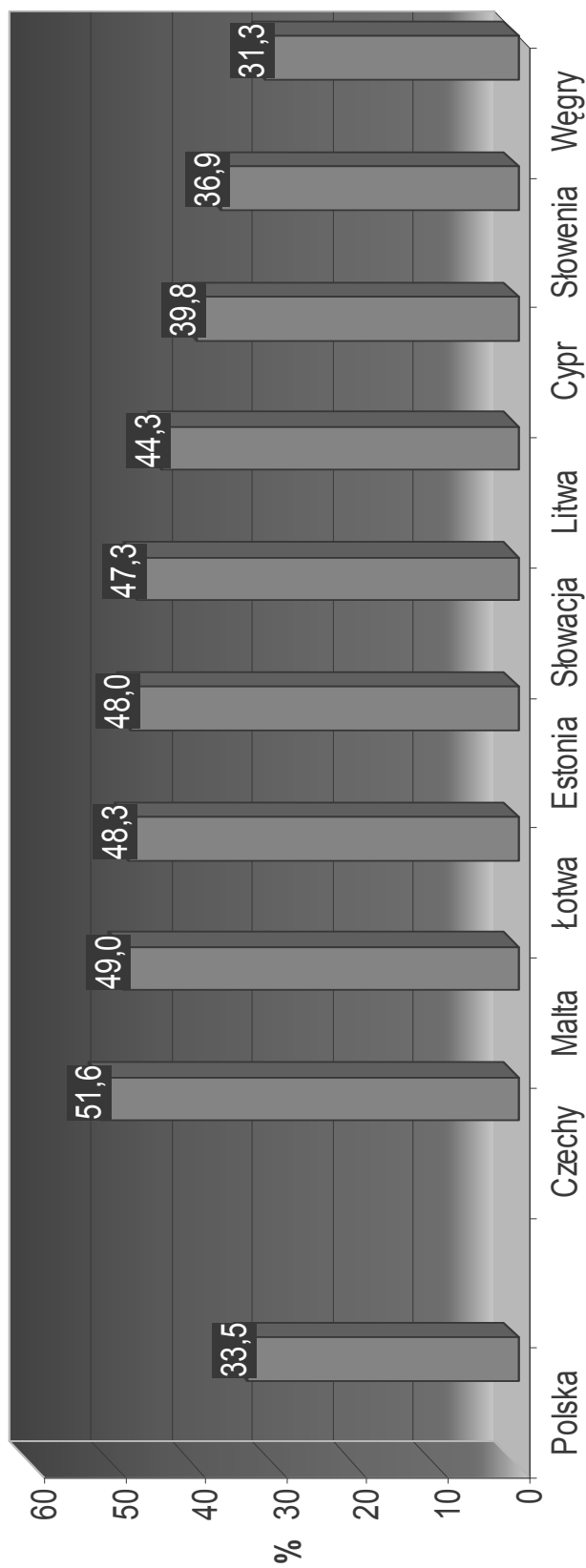
Źródło: Wykorzystanie środków z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Nowych Państwach Członkowskich (stan na 31 października 2007), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Konferencja dla Nowych Państw Członkowskich, Cypr, grudzień 2007.

Stan wykorzystania Funduszu Spójności w 10-ciu nowych państwach UE z tytułu całkowitej płatności



Źródło: Wykorzystanie środków z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Nowych Państwach Członkowskich (stan na 31 października 2007), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Konferencja dla Nowych Państw Członkowskich, Cypr, grudzień 2007.

**Stan wykorzystania Funduszu Spójności w 10-ciu nowych państwach UE
z tytułu całkowitej płatności otrzymanych z KE**



Źródło: Wykorzystanie środków z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w Nowych Państwach Członkowskich (stan na 31 października 2007), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Konferencja dla Nowych Państw Członkowskich, Cypr, grudzień 2007.

SEKTOROWY PROGRAM OPERACYJNY TRANSPORT (SPO TRANSPORT)

Najistotniejszą kwestią dla polskiej gospodarki w okresie 2004-2006 pozostaje rozwijanie takich elementów infrastruktury transportowej, które wpływają na zwiększenie konkurencyjności gospodarki. Infrastruktura transportowa, po jej modernizacji, przyczyni się do wzrostu konkurencyjności produktów i usług, całych sektorów, regionów, a także całej gospodarki poprzez wzrost działań inwestycyjnych w miejscach, gdzie występuje szczególne zatłoczenie, zwiększanie możliwości dostępu i penetracji nowych rynków, ułatwianie kooperacji produkcyjnej szczególnie w sektorach tzw. *high-tech*, doskonalenie systemów logistycznych oraz podnoszenie jakości produktów i usług.

Równoległe do Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPO Transport) powstał program wykorzystujący środki z Funduszu Spójności w części transportowej oraz Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR), korzystający ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF). Wszystkie trzy programy realizują wspólną strategię budowy spójnego systemu transportowego, spójnego przestrzennie w skali kraju oraz spójnego z systemem europejskim. Wraz z realizacją SPO Transport realizowane będą także duże projekty współfinansowane z Funduszu Spójności (FS). Środki pochodzące z tego funduszu będą służyć finansowaniu dużych projektów w ramach głównych korytarzy transportowych. W sektorze transportu z użyciem tego funduszu będą finansowane przedsięwzięcia inwestycyjne w ramach rozwoju TEN-T.

Celem generalnym SPO Transport stało się zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej miast, obszarów i regionów Polski w układzie Unii Europejskiej.

PRIORYTETY I DZIAŁANIA SPO TRANSPORT

Realizacja celu SPO Transport to: „zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej miast, obszarów i regionów Polski w układzie Unii Europejskiej” odbywać się będzie poprzez koncentrację środków finansowych na trzech priorytetach, w tym:

PRIORYTET 1. ZRÓWNOWAŻONY GAŁĘZIOWO ROZWÓJ TRANSPORTU

Celem tego priorytetu jest zrównoważenie gałęziowe i strukturalne transportu w Polsce. Zrównoważenie to polega na rozwoju alternatywnej w stosunku do transportu samochodowego infrastruktury kolejowej, portów morskich oraz infrastruktury dla przewozów multimodalnych. Umożliwi to zahamowanie tendencji spadku udziału przewozów kolejowych, morskich i multimodalnych. Priorytet zrównoważonego gałęziowo rozwoju transportu będzie realizowany przez trzy cele cząstkowe:

- modernizacja linii kolejowych pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach miejskich oraz doposażenie przewoźników w nowoczesny tabor kolejowy,
- to poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich o podstawowym znaczeniu,
- to rozwój infrastruktury systemów intermodalnych.

PRIORYTET 2. BEZPIECZNIEJSZA INFRASTRUKTURA DROGOWA

Ze wszystkich gałęzi transportu, transport drogowy jest najbardziej niebezpieczny i najbardziej kosztowny w kategoriach życia ludzkiego. Największym wyzwaniem dla transportu polskiego, jak również transportu UE, jest zapewnienie odpowiednich zasad bezpieczeństwa ruchu. Celem tego priorytetu jest poprawa bezpieczeństwa transportu,

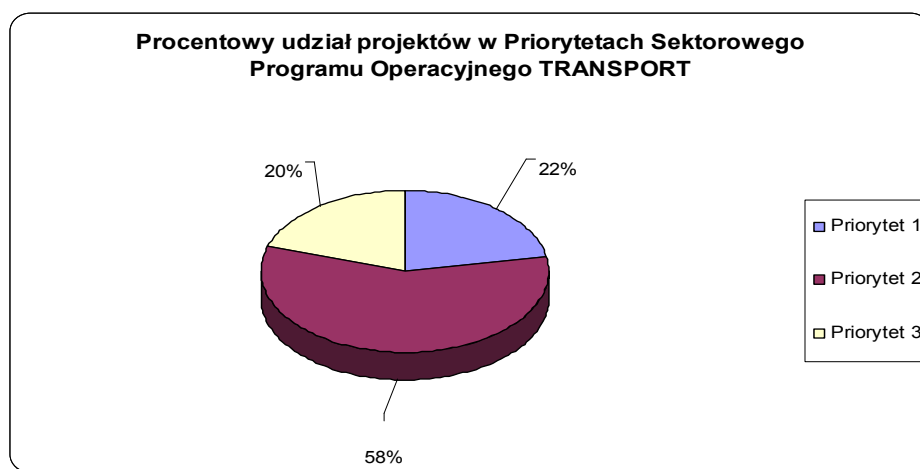
głównie w ruchu drogowym. Wyższe standardy bezpieczeństwa zostaną osiągnięte przez trzy rodzaje działań, tj.:

- budowa i przebudowa dróg krajowych,
- usprawnienie przejazdów przez miasta (budowa obwodnic miast).
- wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa (likwidacja miejsc niebezpiecznych, należyte oznakowanie i zmienną informację).

PRIORYTET 3. POMOC TECHNICZNA

Zgodnie z założeniami programowymi został dokonany procentowy podział środków na realizację projektów w ramach SPO Transport wg. trzech Priorytetów. Wykres nr 9 ilustruje procentowy udział projektów w Priorytetach SPO TRANSPORT.

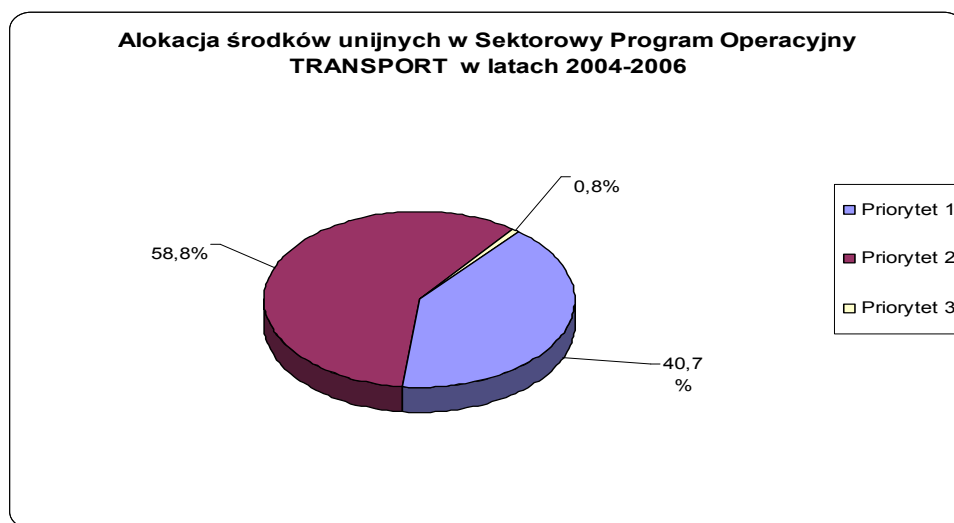
Wykres nr 9



Źródło: Sektorowy Program Operacyjny Transport, Fundusze Strukturalne Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, opracowanie Departamentu Funduszy Strukturalnych Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2007

Kwota przypadająca na realizację SPO TRANSPORT, przekazana Polsce przez Komisję Europejską, w wysokości 1 163,4 mln euro. Sposób alokacji środków unijnych w Sektorowy Program Operacyjny TRANSPORT w latach 2004-2006 ilustruje Wykres nr 10.

Wykres 10



Źródło: Sektorowy Program Operacyjny Transport, Fundusze Strukturalne Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, opracowanie Departamentu Funduszy Strukturalnych Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2007

Podobnie jak w przypadku pozostałych programów operacyjnych, stopniowe zbliżanie się do końca okresu funkcjonowania funduszy strukturalnych przeznaczonych na realizację projektów w ramach SPO Transport na lata 2004-2006 oraz intensyfikacja rozliczania projektów zakończonych bądź będących w trakcie realizacji, wpłynęło na wzmożoną aktywność beneficjentów w zakresie pozyskiwania refundacji z tytułu poniesionych wydatków.

Zgodnie z danymi zbieranymi przez Departament Zarządzania Programem Transport Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, na koniec listopada 2007 r. w ramach realizacji wszystkich Priorytetów SPO Transport, zawartych zostało 111 umów o dofinansowanie projektu. Wartość podpisanych umów o dofinansowaniu projektów stanowi 88,56% dostępnej na lata 2004 – 2006 alokacji⁶. Należy podkreślić, że wartość dofinansowania ulegnie podwyższeniu po uwzględnieniu wszystkich projektów, a mianowicie tych, które oczekiwały do końca roku 2007 na podpisanie umowy o dofinansowanie.

Tabela nr 1

Stopień realizacji projektów w SPO Transport na koniec listopada 2007 r.

	Priorytet I	Priorytet II	Priorytet III	SPO Transport ogółem
Ilość projektów realizowanych	23	61	27	111
% wykorzystania alokacji	80,39%	94,20%	91,62%	88,56%
Stopień poniesionych wydatków kwalifikowane/	62,66%	75,14%	74,84%	69,61%
Realizacja projektów w stosunku do wartości alokacji	43,75%	56,42%	21,02%	46,50%

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Infrastruktury, strony internetowe: www.funduszestrukturalne.gov.pl

Na koniec grudnia 2007 roku wartość umów o dofinansowanie podpisanych w ramach poszczególnych Priorytetów jeszcze wzrosła w stosunku do zestawienia w listopadzie 2007 roku i wyniosła 96,09% alokacji środków. Porównanie wartości umów i stopień alokacji środków przeznaczonych na realizację SPO Transport przedstawione zostało w poniższej tabeli⁷:

Tabela nr 2

Porównanie wartości umów i stopień alokacji

Priorytet	Listopad 2007		Grudzień 2007
	stopień alokacji w %		
Priorytet 1	80,39 %		98,59%
Priorytet 2	94,20%		94,56%
Priorytet 3	75,38%		79,27%
Ogółem	88,56%		96,09%

⁶ Informacja o realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na dzień 30 listopada 2007 r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, listopad 2007, Warszawa, s.3.

⁷ Sektorowy Program Operacyjny Transport, Fundusze Strukturalne Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, opracowanie Departamentu Funduszy Strukturalnych Ministerstwa Infrastruktury, grudzień 2007, Warszawa, s. 4.

Rok 2008 kończy, zgodnie z zasadą n+2, możliwość ubiegania się i realizacji projektów w ramach przyznanych funduszy strukturalnych na lata 2004-2006, w tym w sektorze transportu i infrastruktury. Pomimo początkowych trudności związanych z opracowaniem, zatwierdzeniem i wdrażaniem strategicznych Sektorowych Programów Operacyjnych (SPO), następował stały postęp rzeczowy i finansowy w realizacji tych programów.

W przypadku SPO Transport, do grudnia 2007 roku zakończono 49 projektów o łącznej wartości dofinansowania stanowiącej 13% wartości alokacji, z czego 28 projektów rozliczono finansowo w całości. Obecnie realizowanych jest 60 projektów, a 6, jak już wspomniano, czeka na podpisanie umowy o dofinansowanie. Zgodnie z Harmonogramem realizacji wszystkie zatwierdzone projekty zostaną zakończone w 2008 roku.

Instytut Transportu Samochodowego (ITS) aktywnie uczestniczy w pracach na rzecz pozyskiwania środków unijnych na realizację projektów współfinansowanych z funduszy strukturalnych. Do tej pory dokonano sześciu aplikacji w dwóch Sektorowych Programach Operacyjnych, które swoim zakresem umożliwiały ITS, jako beneficjentowi, ubieganie się o współfinansowanie projektów naukowo-wdrożeniowych:

SPO Rozwój zasobów Ludzkich:

- Uwarunkowania i strategie rozwoju przedsiębiorstw transportu samochodowego w Polsce
- Psychologia w systemie działań na rzecz trzeźwości kierujących pojazdami

SPO Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw:

- Opracowanie innowacyjnych technologii produkcji wahaczy kompletnych ze stopów aluminium,
- Rozszerzenie zakresu badań oferowanych o możliwość wzorcowania przyrządów do pomiaru wielkości elektrycznych oraz świetlnych,
- Wyposażenie laboratorium nowych technologii monitorowania pracy pojazdów i kierowców z wykorzystaniem tachografu cyfrowego i GPS,
- Wyposażenie laboratorium badania percepcji kierowcy zawodowego w warunkach ekstremalnych

ZAKOŃCZENIE

Walka konkurencyjna pomiędzy gospodarkami wysoko rozwiniętymi Unii Europejskiej, USA i Japonii wzmacnia rozwój sektora naukowo-badawczego. Mechanizm finansowania prac badawczych w Europie wydawał się być mniej efektywny niż ten funkcjonujący w Stanach Zjednoczonych czy Japonii. Unia Europejska, reformując swój system wspierania finansowego nauki, na szczęście nie zapomniała o stworzeniu podstaw ułatwiających dostęp do środków pomocowych także nowym członkom. Została otwarta droga do coraz efektywniejszej współpracy i integracji europejskich ośrodków badawczych.

Członkostwo Polski w UE stawia wysokie wymagania placówkom badawczym, ale jednocześnie stanowi nie tylko szansę na szersze zaistnienie na europejskim rynku badawczym, ale stwarza również możliwości wyrównania potencjału finansowo-organizacyjnego większości polskich jednostek naukowo-badawczych w stosunku do ich europejskich odpowiedników i konkurentów. Wysokie wymagania organizacyjne, techniczne i finansowe stawiane polskim placówkom badawczym powodują konieczność zaangażowania w nadchodzących latach znacznego potencjału intelektualnego i finansowego. Rolą jednostek naukowo badawczych na tym rynku jest nie tylko poddawanie się działaniom czynników konkurencyjnych, ale także wykorzystanie kooperacyjnych możliwości podniesienia poziomu dokonywanych badań i efektów wdrażanych innowacji.

Utrzymanie pozycji na rynku badawczym w szeroko rozumianej gałęzi transportu samochodowego, wymaga ogromnych nakładów wiedzy, techniki, zaplecza kapitałowego. Fundusze strukturalne stanowią jedną z kilku form wsparcia właśnie takich obszarów. Przyczyniając się tym samym do wzrostu aktywności jednostek naukowych oraz stymulacji rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw. Fundusze strukturalne są także podstawowym instrumentem wsparcia finansowego dla tych podmiotów, którym samodzielnie trudno by było zrealizować dane przedsięwzięcie naukowe, czy to ze względów finansowych, technicznych bądź też z niewystarczających możliwości kadrowych. Znaczna część krajowych ośrodków naukowych już dziś potrafi doskonale korzystać z pomocy unijnej.

Aktywność aplikacyjna Instytutu Transportu Samochodowego wskazuje, że poruszanie się wokół zawiłych kwestii organizacyjnych, technicznych i finansowych nie stanowi przeszkody w zakresie umiejętności pozyskania środków na działalność badawczo-rozwojową. Zdobyte doświadczenie w zakresie planowania, zarządzania, rozliczania i monitorowania realizacji prac dofinansowanych z budżetu UE, ma wymierną wartość. Wybór kolejnych przedsięwzięć badawczych, przygotowanie wniosków aplikacyjnych czy opracowanie niezbędnych załączników, opierać się będzie na praktycznej znajomości zagadnień i oczekiwań Komisji przyznających środki finansowe. Jeśli myślimy o poprawieniu pozycji konkurencyjnej jednostki, to właśnie inwestycja w nowoczesność i personel wydaje się być działaniem pozwalającym z optymizmem patrzeć w przyszłość. Umiejętność skutecznego wykorzystania funduszy strukturalnych powinna zapewnić długookresowe funkcjonowanie jednostki na wysokim poziomie.

PROJEKT ORGANIZACJI CENTRUM LOGISTYCZNEGO W MAŁASZEWICZACH

Wobec wzrostu wielkości przewozów i rozwoju transportu samochodowego centra logistyczne są jednym z elementów porządkujących system transportowy danego regionu i kraju. Dzięki centrom logistycznym możliwe jest bowiem zrealizowanie jednej z podstawowych właściwości zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do przestrzeni, związanej z dążeniem do intensyfikacji istniejących struktur i poprawy efektywności ich wykorzystania. W Polsce jednym z kilku dogodnych regionów do rozwoju centrum logistycznego jest leżący blisko wschodniej granicy kraju region Podlasia. Istnieje tam odpowiednia infrastruktura transportowa, która do dziś nie została w tym celu wykorzystana. W artykule ukazano zalety rozwiązania organizacyjnego w transporcie jakim byłoby centrum logistyczne w Małaszewiczach oraz elementy z jakich powinno się ono według autora składać.

Za przekształceniem w centrum logistyczne istniejącej infrastruktury w Małaszewiczach, przemawia korzystne położenie geograficzne, które można oceniać w następujących aspektach:

- bliskości wschodniej granicy Wspólnoty Europejskiej: graniczne położenie stwarza szanse otwarcia się na rynki wschodnie: Białoruś, Rosję, Chiny;
- położenia w II paneuropejskim korytarzu transportowym z Berlina do Moskwy (polski odcinek Świecko-Terespol);
- istnienia niezbędnej infrastruktury do funkcjonowania takiego centrum (terminale transportu intermodalnego);
- charakteru własności oraz obecności gospodarza terenu i infrastruktury (istnienie Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach);
- występującego ciężenia masy ładunkowej w kierunku Małaszewicz (potoki ładunków w kierunku wschodnim i odwrotnie);
- możliwości dostępu do transportu kolejowego (szeroki tor doprowadzony z Białorusi) i transportu samochodowego
- oddalenia infrastruktury podstawowej od centrum miasta Biała Podlaska (ok. 30 km), co zmniejsza uciążliwość funkcjonowania centrum dla mieszkańców miasta,
- względnej jednak bliskości miasta Biała Podlaska, będącego chłonnym rynkiem pracy oraz miejscem zbytu dla niektórych towarów obsługiwanych w centrum logistycznym,
- istnienia powojkowego lotniska w Białej Podlaskiej, na którym w przyszłości można byłoby dokonywać przeładunków np. towarów wysokowartościowych przewożonych transportem lotniczym.

W założeniu planowane Centrum Logistyczne w Małaszewiczach i okolicach mogłoby mieć powierzchnię nawet 7000 ha i składałoby się z 4 części:

1. Ramp i infrastruktury kolejowej „suchego portu” w Małaszewiczach (ok. 6000 ha);
2. Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach (166 ha);
3. Inwestycji drogowych jako elementu Centrum Logistycznego (terminal samochodowy w Koroszczynie - 46,6 ha; w przyszłości planowana autostrada A-2 i zjazdy z niej);
4. Lotniska powojkowego w Białej Podlaskiej (605 ha).

Sam czas budowy centrów logistycznych w Polsce wynosi obecnie od 1,5 do 2 lat od momentu rozpoczęcia prac projektowych do uruchomienia centrum¹. W Małaszewiczach znaczna część infrastruktury potrzebnej do rozpoczęcia funkcjonowania centrum logistycznego już istnieje, należałoby je jednak powołać organizacyjnie, usystematyzować i dopracować oraz skoordynować zakresy działania poszczególnych jego części, zmodernizować ewentualnie dobudować brakujące elementy transportowe (np. droga dojazdowa z Koroszczyzna do Małaszewicz, ewentualna modernizacja lotniska powojkowego w Białej Podlaskiej). Szczegółowy projekt organizacyjny centrum, powinien zakładać zawarcie odpowiednich porozumień: międzynarodowych (z Białorusią), rządowych i samorządowych, rozpisanie przetargów na modernizację infrastruktury drogowej w regionie (w przyszłości budowę autostrady), wydanie odpowiednich opinii prawnych i przeprowadzenie konsultacji społecznych. Istotna jest także odpowiednia reklama i promocja idei Centrum Logistycznego w Małaszewiczach w mass mediach, ukazanie jego zalet i planowanej struktury i przekonanie opinii publicznej o korzyściach związanych z jego powstaniem. Odpowiedni marketing przyciągnąłby zapewne i zainteresował inwestorów polskich i zagranicznych (w tym firmy transportowe i spedycyjne z regionu, ale i z całej Polski) w finansowe zaangażowanie się w to przedsięwzięcie. Ze względu na skalę przedsięwzięcia organizacja centrum logistycznego w Małaszewiczach zajęłaby wg autora minimum ok. 5 lat.

1. „SUCHY PORT” KOLEJOWY W MAŁASZEWICZACH

Podstawowym elementem centrum logistycznego powinien być „Suchy port” w Małaszewiczach. Obecnie ma on możliwość przeładunku wszystkich towarów przewożonych przez kolej. Jego zdolność przeładunkowa wynosi ok. 7 mln ton ładunków rocznie ale wykorzystywany jest w tej chwili w niewielkiej skali².

Przeładunków dokonuje się w 7 terminalach przeładunkowych³ (każdy przystosowany do innych ładunków). Trzy z nich funkcjonują w Małaszewiczach⁴:

- terminal Małaszewicze I zajmuje się przeładunkiem ładunków niezjednostkowanych z taboru krytego do taboru krytego. Jest wyposażony w dwie rampy wyspowe o znacznej długości, umożliwiające jednoczesną obsługę dużego, 40-wagonowego pociągu kolei rosyjskich, z uwagi na podwójną szerokość układów torowych: normalny, tj. europejski oraz szeroki, tor rosyjski;
- terminal Małaszewicze II na dwóch frontach za pomocą 16 suwnic dokonuje przeładunku ładunków zjednostkowanych z taboru otwartego do otwartego oraz przeładunku towarów masowych typu ruda czy nawozy. Terminal jest przeznaczony głównie do przeładunku rudy żelaza i żelazostopów, wyposażony w dwa układy torów podsuwnicowych i dwie estakady, jedno- i dwutorową, umożliwiające dwustronny przeładunek bezpośrednio do

¹ *Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce*, praca zbiorowa pod kier. Leszka Mindura, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2000, s. 133

² S. Jadcak, *Gmina Terespol w dziesięcioleciu 1992-2000*, Terespol 2004, s. 147

³ Terminal cargo to wydzielona część portu lotniczego, morskiego lub kolejowego świadcząca usługi załadunku, wyładunku i magazynowania towarów przesyłanych drogą lotniczą lub morską lub kolejową; na podstawie http://pl.wikipedia.org/wiki/Terminal_cargo; inna definicja mówi iż terminal to miejsce w którym dokonywany jest przeładunek jednostek ładunkowych, względnie środków transportowych; służy on także do składowania jednostek ładunkowych, a w wielu przypadkach posiada również urządzenia do napraw i bieżącego utrzymania kontenerów w: *Wykaz odległości taryfowych PKP Cargo S.A.*, Cz. 1, 1 lipca 2006, w: http://www.skpl.kalisz.pl/WOT_2006_07.pdf

⁴ Opis terminali za J. Brdulak, *Projekt organizacyjno-ekonomiczny infrastruktury technicznej makroregionu województw bialsko-podlaskiego, chełmskiego, lubelskiego i tarnobrzeskiego*, Wydawnictwo Bizant, Warszawa 1995, s. 45 oraz <http://www.malaszewicze.3i.pl/port.html>

wagonów PKP lub manipulacje rudą żelaza i pochodnymi z wykorzystaniem specjalnych zasobników-składów o dużej pojemności;

- terminal Małaszewicze III specjalizuje się w przeładunku kontenerów. Wyposażony jest w układ torów podsuwnicowych i kontenerowe suwnice bramowe produkcji fińskiej i jugosłowiańskiej, które służą przeładunkowi standardowych kontenerów ISO, a także małych pojemników, złomu, czy surówki.

Pozostałe cztery tzw. „leśne” (usytuowane w lasach) terminale przeładunkowe umiejscowiono w pobliżu Małaszewicz:

- terminal Raniewo - dokonuje się w nim przeładunku towarów zjednostkowanych do taboru krytego oraz załadunku artykułów spożywczych do rosyjskich wagonów chłodni. Terminal dysponuje jedną dużą rampą wyspową oraz rampą boczną;
- terminal Kowalewo zapewnia przeładunek zboża we wszystkich relacjach oraz przeładunek towarów wrażliwych na opady atmosferyczne, przy użyciu wózków widłowych i innego sprzętu. Posiada dwie rampy przeładunkowe, kilkunastoletnią halę magazynową i układ torów podsuwnicowych;
- terminal Wólka przeznaczony do przeładunku samochodów oraz materiałów sypkich takich jak nawozy i pasze, i jest wyposażony w dwie rampy.
- terminal Podsędków 2 to front suwnicowy, przystosowany do przeładunku towarów zjednostkowanych, którego wyposażenie stanowi rampa wyspowa oraz estakada przeładunkowa⁵.

Do głównych walorów lokalizacyjnych tego zespołu stacji kolejowych w Małaszewiczach należą:

- a) położenie blisko WOC,
- b) istnienie infrastruktury transportowej łączącej port z zapleczem tranzytowym poprzez połączenie kolejowe i drogowe,
- c) istniejący potencjał przeładunkowo-składowy o charakterze uniwersalnym zapewniający obsługę ładunków i środków transportu na konkurencyjnym poziomie,
- d) wysoka rentowność usług przeładunkowo-składowych i innych,
- e) długoletnie tradycje współpracy ze spedytorami,
- f) odpowiednio przygotowane kadry posiadające doświadczenie w zakresie obsługi ładunków i środków transportu i koordynacji procesów usługowych.



Rys. 1. Mapa za <http://www.malaszewicze.3i.pl/port.html>

⁵ J. Brdulak, *Projekt organizacyjno-ekonomiczny...*, op. cit., s. 46

„Suchy port” kolejowy w Małaszewiczach spełnia warunki, by sprostać konkurencji kolejowych portów zachodniej Europy. Dysponuje szeroką gamą sprzętu przeładunkowego, takiego jak: suwnice, sprederki do kontenerów, chwytaki, wózki widłowe z dodatkowym sprzętem, elewatory do przeładunku materiałów sypkich, urządzenia do jednostkowania ładunków (paletyzowanie, workowanie, pakietowanie), ponadto estakady do przeładunku towarów sypkich i cieczy, rampy wyspowe, boczne i najazdowe, wiaty umożliwiające przeładunek towarów wrażliwych na opady atmosferyczne, place składowe, magazyny paliw płynnych. Na terenie zespołu stacji Małaszewicze ma swoich przedstawicieli wiele firm spedycyjnych, wyspecjalizowane przedsiębiorstwa takie jak „Polcargo”, służby weterynaryjne i sanitarne. Z układem torowym stacji jest połączona podwójna, niespełna 3 kilometrowa bocznicą (tor szeroki i normalny) Wolnego Obszaru Celnego Małaszewicze-Terespol wybudowana przez firmę „Gaspol”. Na terenie portu znajdują się również inne zakłady: baza napraw maszyn i sprzętu, lokomotywnia, wagonowania, oferujące szeroką gamę usług m.in. usługi samochodowe, diagnostyczne, obróbka drewna, metali itp.⁶

2. WOLNY OBSZAR CELNY W MAŁASZEWICZACH

Wolny Obszar Celny (WOC) to wydzielona część obszaru celnego, na terenie którego krajowe i zagraniczne podmioty gospodarcze mogą prowadzić działalność produkcyjną i handlową, korzystając z systemu zaniechania poboru cła i podatku⁷. WOC jest miejscem, w którym odbywają się typowe dla logistyki procesy składowania, magazynowania, pakowania, i przeładowywania towarów przeznaczonych dla odbiorców zagranicznych lub sprowadzonych z importu na potrzeby krajowe⁸.

Jeden z takich Wolnych Obszarów Celnych znajduje się w Małaszewiczach. Koncepcja utworzenia tam strefy wolnocłowej zarysowała się już wiosną 1988 r. Rok później 31 maja 1989 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uznał za właściwe powołanie Wolnego Obszaru Celnego na zasadach spółki kapitałowej⁹. 17 lipca 1989 roku Rada Ministrów ustanowiła Wolny Obszar Celny, którego zarządzaniem miała się zająć powołana do tego celu spółka. Trwały jednak spory polityczne o sposobie zarządzania WOC-em i 23 marca 1993 r. Rada Ministrów ponownie wydała Rozporządzenie o utworzeniu WOC w Małaszewiczach, którego zarządzanie powierzono gminie wiejskiej Terespol. Zarządzanie WOC-Małaszewicze posiadającym infrastrukturę techniczną do obsługi polskich przewozów międzynarodowych oddano zatem samorządowi i stan ten trwa do dzisiaj.

Głównym zadaniem Wolnych Obszarów Celnych (w tym Małaszewicz) jest ułatwienie międzynarodowej wymiany towarowej i obsługi ładunków w tranzycie. WOC w Małaszewiczach utworzono na powierzchni 166 ha pomiędzy międzynarodową trasą E-30¹⁰ Berlin-Warszawa-Moskwa a linią kolejową E20. Place składowe liczą ok. 10 tys. m², na terenie WOC znajduje się także bocznicą kolejowa (7,5 km toru „szerokiego”, azjatyckiego-

⁶ <http://www.malaszewicze.3i.pl/port.html>

⁷ R. Andrzejewski, I. Fechner, *Wolny Obszar Celny jako punkt węzłowy międzynarodowych sieci logistycznych*, Logistyka nr 2/2006, str. 31-33

⁸ W Kodeksie Celnym z 1 stycznia 1998 r. określono, że WOC jest wydzieloną z polskiego obszaru celnego powierzchnią, na której może być prowadzona działalność gospodarcza: przemysłowa, usługowa lub handlowa, z wyłączeniem handlu detalicznego.

⁹ T. Kucharuk, *Wolny Obszar Celny Małaszewicze-Terespol. Zarys historii realizacji projektu*, Biała Podlaska Maj 2005, w: <http://rectus.edu.pl/WOC.doc>

¹⁰ E30 - trasa europejska wiodąca z irlandzkiego portu Cork do Omska w Rosji. Polski odcinek E30 stanowi droga krajowa **nr 2** (ze **Świecka** do Terespoła), o standardzie autostrady (**A2**) na fragmencie Nowy Tomyśl - Stryków II (Łódź). Na fragmencie Stryków II - **Łowicz drogą krajową nr 14** łączy **autostradę A2** z dalszym ciągiem drogi krajowej nr 2. W Polsce trasa biegnie przez Świecko-Świebodzin-Poznań-Konin-Stryków (Łódź)-Łowicz- Warszawa-Siedlce-Białą Podlaskę do Terespoła w: [http://pl.wikipedia.org/wiki/E30_\(trasa_europejska\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/E30_(trasa_europejska))

1520 mm i „wąskiego”, europejskiego-1435 mm) połączona z linią kolejową E20, sieć wodociągowa doprowadzająca wodę z ujęcia o wysokiej wydajności i jakości, sieć energetyczna i kanalizacyjna, droga główna przystosowana do ruchu ciężkiego, rozwiązany jest także problem łączności telefonicznej.¹¹

W latach 1990–1995 zainwestowano na terenie WOC Małaszewicze ok. 50 mln dolarów, powstało tam także ponad 500 miejsc pracy¹². Na terenie Wolnego Obszaru Celnego działają obecnie: Zakłady Mięsne „Dolina Łąk”, oraz terminal przeładunkowy gazu polskoholenderskiej firmy „Gaspol”. Swoje działki mają tu ponadto Polskie Konsorcjum Gospodarcze S.A., Strefa Wolnocłowa Sp. z o.o., Podlaska Agencja Spedycyjna Sp. z o.o., P.K.P. oraz Wschodni W.O.C. Małaszewicze S.A.¹³. Łącznie w wieczyste użytkowanie przekazano 92 ha W.O.C.

Masowe składowanie towarów w Małaszewiczach wiąże się z szeregiem korzyści administracyjnych, ekonomicznych, organizacyjnych, a mianowicie:

- towary dostarczane zza polskiej granicy wschodniej do WOC oraz z WOC za granicę wschodnią zwolnione są od pozwoleń na ich obrót;
- w WOC nie stosuje się zakazów i ograniczeń dotyczących niektórych kontroli pozataryfowych np. sanitarnej i fitosanitarnej;
- towary sprowadzane z zagranicy nie podlegają uciążliwym opłatom celnym i podatkowym. Należności celne pobierane są dopiero gdy towar jest wyprowadzony z magazynu i przeznaczony na obszar celny Wspólnoty Europejskiej¹⁴;
- wprowadzanie, wyprowadzanie oraz reglamentacja towaru partiami i możliwość składowania towaru (właściwie nieograniczona w czasie) na terenie WOC. Towar może być przyjęty na podstawie faktury tymczasowej i nie jest ona wymagana gdy towar nie podlega formalnościom celnym¹⁵;
- towary wprowadzone do WOC spoza Unii Europejskiej można poddać przetworzeniu pod kontrolą celną bez ograniczeń ilościowych i opłat celnych oraz podatkowych. Możliwość ta nie jest jednak dostępna dla firm spoza Wspólnoty;
- właściciele mogą czerpać dochody z dzierżaw oraz wynajmu obiektów i gruntów firmom spedycyjnym, logistycznym i innym, oraz czerpią dochody z działalności usługowej;
- istnieje możliwość gospodarczego wykorzystania towaru spoza Unii przed obłożeniem go cłem, dopuszcza się przy tym udział towarów krajowych;
- dochody z podatku od działalności gospodarczej wpływają do skarbu państwa;
- rozwija się działalność gospodarcza i aktywizuje się najbliższe otoczenie WOC, napływają inwestycje¹⁶;
- w przypadku wytworzenia, przerobienia, uszlachetnienia bądź konfekcjonowania towarów na terenie WOC-Małaszewicze stosowane są ulgi inwestycyjne. Zwolnienie 50% stawki dotyczy podatku od nieruchomości, od budynków i budowli. Podmioty, które zainwestują na terenie WOC minimum równowartość 2,5 mln dolarów uzyskują zwolnienie na okres 3 lat.

¹¹ http://www.terespol.ug.gov.pl/viewpage.php?page_id=21

¹² T. Kucharuk, *op. cit.*, oraz T. Kucharuk, *Historia gospodarcza regionu w: „Kwartalnik Celny”, Nr 2(2)/2007 Biała Podlaska 2007*

¹³ W Małaszewiczach znajdują się także oddziały takich firm jak: ATK Logistic, Chem Trans Logistic Wschód, Trade Trans-Przedsiębiorstwo Spedycyjne, TRANS-SAD, El-Trit Terminal Przeładunkowy Zaborze Sp. Z o.o., C.HARTWIG, Euroservice, Kuhne&Nagel, Wesotra Poland, Uniwar, Towarzystwo Transportu Kombinowanego Polkombi

¹⁴ R. Andrzejewski, I. Fechner, *Wolny Obszar Celny jako punkt węzłowy międzynarodowych sieci logistycznych w: Logistyka nr 2/2006*, str. 31-33

¹⁵ R. Andrzejewski, I. Fechner, *Związek Wolnych Obszarów Celnych z centrami logistycznymi*, „Logistyka” nr 5/2006, str. 79-81

¹⁶ R. Andrzejewski, I. Fechner, *Wolny Obszar Celny...*, *op. cit.*, s.33

Na dzień dzisiejszy wielu z wymienionych wyżej korzyści nie można uzyskać gdyż niemal wszystkim polskim wolnym obszarom celnym brakuje wsparcia prawnego i odpowiedniej promocji, która pozwoliłaby uczynić je konkurencyjnymi w stosunku do WOC w innych regionach Europy.

Wolny Obszar Celny w Małaszewiczach, położony przy granicy z Białorusią i Ukrainą ma szansę stać się jednym z elementów nowoczesnego centrum logistycznego. Przy umiejętnym wykorzystaniu istniejących możliwości prawnych, WOC w Małaszewiczach może oferować korzyści przedsiębiorstwom sprowadzającym i eksportującym wyroby gotowe, jak i surowce oraz materiały do dalszego przetwarzania. Ponieważ towary podczas ich przemieszczania od dostawców do odbiorców, poddane są wielu operacjom logistycznym WOC w Małaszewiczach jako element organizacyjny centrum logistycznego, umożliwia przechwytywanie strumieni towarów przepływających międzynarodowymi korytarzami transportowymi¹⁷. Dobrze zarządzany może wygenerować znaczne korzyści dla prowadzących działalność na terenie WOC przedsiębiorstw różnego typu, które staną się istotnym elementem pobudzającym rozwój działalności gospodarczej na Podlasiu. Działalność WOC w Małaszewiczach powinna być wykorzystywana w aktywizacji gospodarczej regionu podlaskiego.

3. INWESTYCJE DROGOWE JAKO ELEMENT CENTRUM LOGISTYCZNEGO

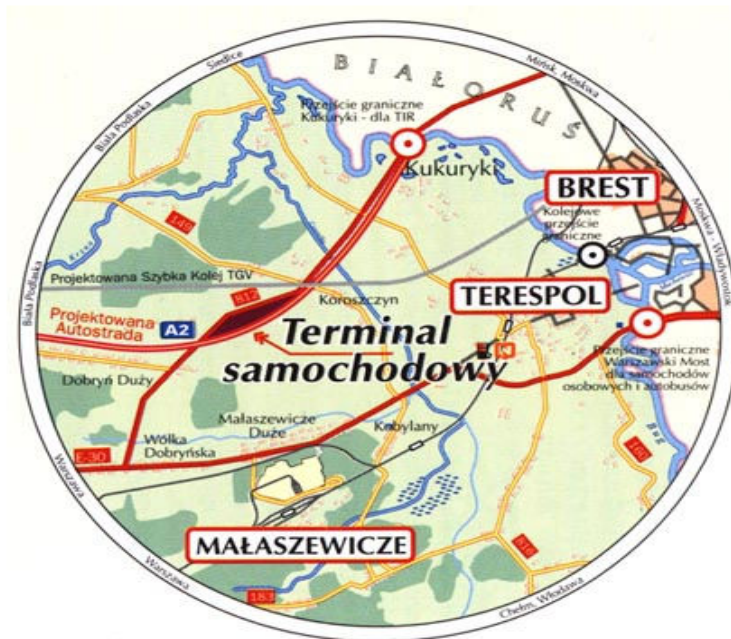
Przez region podlaski przebiega trasa II korytarza transeuropejskiego systemu transportowego Berlin-Warszawa-Moskwa. W Polsce w korytarzu tym znajduje się projektowana autostrada A-2 (626 km w Polsce) mająca docelowo połączyć Wielką Brytanię trasą lądową przez Holandię, Niemcy, Polskę z Białorusią i Rosją. Polski odcinek autostrady przebiega śladem drogi krajowej nr 2 i prowadzi trasą Świecko–Poznań–Warszawa–Kukuryki. W okolicach planowanego centrum logistycznego w Małaszewiczach przechodzić będzie wschodni odcinek autostrady A2 pomiędzy Warszawą a granicą państwa z Białorusią (173 km). W planach w pierwszej kolejności ma powstać obwodnica Mińska Mazowieckiego, której rozpoczęcie budowy zaplanowano na III kw. 2008 r. Obwodnica ta skróci dojazd z Białorusi do Warszawy nawet o godzinę i powinna powstać przed Euro 2012. Cały odcinek Warszawa-Siedlce powinien być gotowy w 2013 r. Niestety autostrada z Siedlec do granicy z Białorusią będzie budowana w bliżej nieokreślonym terminie¹⁸.

Kolejnym elementem planowanego Centrum Logistycznego w Małaszewiczach byłby terminal samochodowy w Koroszczynie. Jest on położony w odległości ok. 5 km od przejścia granicznego z Białorusią w Kukurykach obsługującego ruch samochodów ciężarowych. Terminal ma powierzchnię 46,6 ha i wraz z drogą celną stanowi część przejścia granicznego. Jego przepustowość wynosi ok. 3 tys. samochodów dziennie¹⁹. Na terenie części budżetowej terminalu zlokalizowane zostały: budynek główny (w nim mają swoje siedziby Straż Graniczna, służby celne, fitosanitarne, bank, gastronomia, poczta, firmy spedycyjne, transportowe i inne), hala kontroli pojazdów, budynek odpraw weterynaryjnych, płyty postojowe samochodów: wschodnia i zachodnia.

¹⁷ R. Andrzejewski, I. Fechner, *Wolny Obszar Celny ...*, op.. cit., s.

¹⁸ Za http://pl.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A2_%28Polska%29#cite_note-5

¹⁹ Ok. 1,1 mln rocznie za <http://www.malaszewicze.3i.pl/terminal.html>



Rys. 2. Mapa za: http://www.malaszewicze.3i.pl/m_term.jpg

Niezbędne inwestycje drogowe to modernizacja układu drogowego stacji przeładunkowej „suchego portu” kolejowego, który w chwili obecnej nie spełnia odpowiednich standardów. Dojazd do drogi krajowej nr 2 do terminala III wiedzie wąską drogą o poza klasowej nawierzchni. W złym stanie jest także dojazd do 4 terminali „leśnych”. Należałoby wybudować wiadukt i prowadzące do niego drogi łączące miejscowość Małaszewicze z obiektami portu po drugiej stronie linii kolejowej. Wybudować także należy drogę łączącą port w Małaszewiczach z terminalem drogowym Koroszczyn.

3. LOTNISKO POWOJSKOWE W BIAŁEJ PODLASKIEJ

Kolejnym ogniwem Centrum Logistycznego w Małaszewiczach, w przyszłości mogłoby stać się powojskowe lotnisko w Białej Podlaskiej. Jest ono najbardziej na wschód wysuniętym lotniskiem powojskowym w kraju. W końcu lat 90-ych planowano je przekształcić w pasażerski i towarowy port lotniczy. Po odpowiedniej modernizacji i inwestycjach infrastrukturalnych mogłoby w swej funkcji przejąć część wysokowartościowych ładunków drobnicowych (w pewnej skali oczywiście). Przemawiają za tym liczby: w 2006 r. w Polsce transportem lotniczym przewieziono 36,1 tys. ton ładunków, tj. ok. 7% więcej niż w 2005 r. (zarówno w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej po ok. 7%). Ruch samolotów był o 24% większy niż w 2005 r. Liczba startów i lądowań lotnictwa handlowego była większa o 19%, a w portach lotniczych przeładowano o 15,3% ładunków (łącznie z pocztą) więcej niż w 2005 r. Masa ładunków odprawionych do portów zagranicznych zwiększyła się o 14,2%, natomiast przybyłych z portów zagranicznych zwiększyła się o 29,4%²⁰. Widać z powyższego, iż na polskim rynku stopniowo rośnie udział przewozów cargo w transporcie lotniczym oraz umacnia się pozycja lotnisk regionalnych. Przewiduje się, że wraz z rozwojem gospodarczym rola będzie rola transportu lotniczego w przewozach ładunków²¹.

²⁰ *Transport. Wyniki działalności w 2006 r.*, GUS, Warszawa 2007, s. 56-57

²¹ http://www.wnp.pl/drukuj/2817_1.html

W Polsce udział przewozów lotniczych cargo w przewozach ogółem w 2006 r. to tylko 0,1% ogólnej liczby realizowanych przez transport tonokilometrów²². Transport lotniczy cargo można tym samym traktować jest jako obszar o dużym potencjale rozwoju. Jednak na przeszkodzie stoi kilka podstawowych barier. Wśród najważniejszych wymienia się długie procedury odpraw celnych towarów oraz wzrost udziału w ruchu małych samolotów, nieprzystosowanych do przewozu cargo. Hamulcem jest też brak dogodnych połączeń intermodalnych polskich portów lotniczych z siecią transportową Polski i Europy. Włączenie lotniska w Białej Podlaskiej jako części składowej Centrum Logistycznego w Małaszewiczach gdzie znajduje się Wolny Obszar Celny oraz terminale intermodalne zwiększyłyby szanse na ich odpowiednie wykorzystanie.

Lotnisko to liczy sobie ponad 605 ha płaskiego, uzbrojonego i przygotowanego do przedsięwzięć komercyjnych terenu. Tereny te znajdują się we władaniu Skarbu Państwa: Prezydenta Miasta Biała Podlaska (73,6 ha), Agencji Mienia Wojskowego (363,5 ha), oraz lasów Państwowych (168,5 ha)²³. Zgodnie z ustaleniami Miejscowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Biała Podlaska lotnisko przeznaczone jest na: obsługę ruchu lotniczego, usługi produkcyjne, składy i magazyny, handel hurtowy, usługi komercyjne oraz zieleni rekreacyjną. Na terenie lotniska dostępne są następujące media²⁴:

- energia elektryczna;
- telefon;
- gaz;
- woda;
- kanalizacja.

Zaletą lotniska w Białej Podlaskiej jest jego bogata infrastruktura. Jest ono wyposażone w dwa pas startowe jedne z najdłuższych w Polsce z możliwością pełnej eksploatacji:

- pas główny - 3300 m x 60 m;
- pas rezerwowy - 2260 m x 30 m;
- pasy lądowania, kołowania, strefy postojowe;
- całodobową ochronę;
- obszar o powierzchni ponad 70 ha przeznaczony do rozwoju zaplecza usług pasażerskich i transportowych;
- podziemne zbiorniki do przechowywania ponad 5 mln litrów paliwa;
- osobną bocznice kolejową zapewniającą bezpośredni dostęp do granicy²⁵.

Jakkolwiek nie wydaje się, by lotnisko, przynajmniej w początkowej fazie tworzenia centrum logistycznego, odgrywało szczególnie istotną rolę, to nie można jednak odmawiać mu funkcji uzupełniających i wzbogacających ofertę świadczonych usług logistycznych w przyszłości (np. przesyłki wysokowartościowe).

Na wschodniej granicy Polski praktycznie we wszystkich regionach występuje pilna potrzeba skonsolidowania wysiłku przewozowego w konkretnych miejscach, a więc konieczność współdziałania poszczególnych uczestników transportu, w danym węzle transportowym np. w centrum logistycznym. Oznaczałoby to przynajmniej częściowe pokonanie słabości funkcjonowania obecnego systemu transportowego. Powstanie centrum logistycznego, które z definicji koordynuje prace poszczególnych gałęzi transportu, przyczyniłoby się do regulacji i poprawy funkcjonowania systemu transportowego Podlasia.

²² *Transport. Wyniki...*, op. cit., s. 85

²³ Za http://inwestycje.bialapodlaska.pl/pl/lotnisko/dok/PAIiZ_pl.pdf

²⁴ <http://inwestycje.bialapodlaska.pl/pl/lotnisko/>

²⁵ Dane techniczne za http://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Bia%C5%82a_Podlaska. Więcej informacji o lotnisku w Białej Podlaskiej i związanej z tym oferty inwestycyjnej można znaleźć na stronach internetowych Urzędu Miasta Biała Podlaska m.in. http://inwestycje.bialapodlaska.pl/pl/lotnisko/dok/mapa_lotnisko.jpg

Składający się z kilku gałęzi system transportowy Polski²⁶ jest systemem złożonym, którego zdolności zachowania równowagi są ograniczone, gdyż nastąpiły dysproporcje w ramach samego systemu i tak np. transport samochodowy dominuje nad pozostałymi gałęziami transportu. Racjonalność skonsolidowania operacji transportowych w jednym miejscu oraz konieczność współdziałania poszczególnych uczestników procesu przewozowego, w tym gałęzi transportowych, w węzle transportowym np. w centrum logistycznym wynika z kierunków postępu techniczno organizacyjnego w transporcie europejskim. Powstanie centrum logistycznego, które z definicji koordynuje prace poszczególnych gałęzi transportu przyczyniłoby się do regulacji i poprawy funkcjonowania systemu transportowego Podlasia a w szerszej perspektywie także całej Polski.

²⁶ Transport samochodowy, transport kolejowy, transport morski, transport lotniczy, transport wodny-śródlądowy, transport rurociągowy - przyp. aut.

MOŻLIWOŚĆ ZWIĘKSZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO DZIĘKI LEPSZEMU OZNAKOWANIU POZIOMEMU

W Centrum Badania Wypadków Drogowych Uniwersytetu Monash, Victoria, Australia przeprowadzono symulacyjne badania porównawcze w celu sprawdzenia, jaki wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma ulepszony system oznakowania poziomego nieoświetlonych dróg pozamiejskich w nocy podczas pogody deszczowej w porównaniu z systemem standardowym, powszechnie dotychczas stosowanym w Australii i w innych krajach.

Większość wypadków drogowych na nieoświetlonych drogach pozamiejskich ma miejsce w czasie godzin nocnych, przy czym ocenia się, że liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest trzykrotnie, a nawet czterokrotnie większa w nocy niż w daytime porze dobrej widoczności. Poprawa widoczności w nocy może być podstawowym czynnikiem przyczyniającym się do zmniejszenia liczby wypadków, szczególnie w czasie pogody deszczowej.

Dotychczasowe badania wykazały, że dzięki oznakowaniu krawędzi i środka drogi ogólna liczba wypadków ulega zmniejszeniu o ok. 20%, a liczba wypadków pojedynczych pojazdów nawet o ok. 35%. Widzialność linii środkowej i linii wyznaczającej krawędź jezdni zmniejsza się w nocy znacznie szczególnie przy opadach deszczu, ponieważ światło odbijane od pokrytych wodą linii jest dużo słabsze. Z tego powodu zastosowanie na linii poziomego oznakowania dróg tworzywa o wysokim współczynniku retrorefleksyjnym, zapewniającego dobrą widzialność nocą na mokrych nawierzchniach, może przyczynić się do znacznego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na podstawie dotychczasowych badań stwierdzono również, że oznakowanie poziome drogi ma wyraźny wpływ na zachowanie kierowców. Na drogach z oznakowanymi liniami krawędziami jezdni kierowcy z reguły wykazują tendencję do zwiększenia prędkości jazdy przy jednoczesnym utrzymywaniu lepszej kontroli nad pojazdem, dzięki czemu rzadziej dochodzi do zbaczania z prawidłowego toru jazdy. Natomiast linia wyznaczająca środek jezdni nie wpływa na zwiększenie prędkości, lecz powoduje skłonność kierowcy do jazdy bliżej środka jezdni, przy czym środek jezdni jest wówczas rzadziej przekraczany. Linia krawędziowa i środkowa prowadzą kierowcę po jezdni i bez zmuszania go do odrywania wzroku od drogi w pewien sposób wpływają na utrzymywanie jego więzi z otoczeniem.

Jednym z ważnych czynników mających znaczny wpływ na widoczność drogi w porze nocnej jest oślepiające światło reflektorów pojazdów jadących z przeciwka. Stwierdzono, że nawet w przypadku, gdy blask tego światła nie powoduje wyraźnego ograniczenia widoczności drogi, kierowcy na widok świateł reflektorów jadącego z przeciwka pojazdu zmniejszają prędkość szczególnie wtedy, gdy mijające się samochody poruszają się po drodze krętej.

Wielu naukowców badało także wpływ wieku kierowcy na jego zdolność widzenia w nocy. Oceniano odległość końca widzialności tzn. dystans od badanego kierowcy do miejsca, w którym linie poziomego oznakowania drogi stawały się dla niego niewidoczne, przy różnych rodzajach tych linii, wykonanych z różnych tworzyw i w różnych warunkach oświetlenia. Stwierdzono, że odległość końca widzialności w każdych warunkach była dla młodych kierowców większa o 55%. Badanie te również potwierdziły, że bardzo duży wpływ na widzialność poziomego oznakowania dróg niezależnie od wieku kierowcy ma współczynnik retrorefleksyjności zastosowanej farby odblaskowej.

Do oznakowania poziomego dróg stosowane są farby odblaskowe z mikrokulkami szklanymi o działaniu retrorefleksyjnym, które odbijając światło reflektorów zapewniają doskonałą widoczność oznakowania w warunkach nocnych. Jednak widoczność ta ulega znacznemu pogorszeniu przy mokrej nawierzchni, ponieważ woda pokrywająca znaki wykonane tą farbą wyraźnie zmniejsza ich retrorefleksyjność. Zarówno badania laboratoryjne, jak i badania w terenie, wykazały, że ta utrata retrorefleksyjności zależna jest od średnicy mikrokulek farby odblaskowej. Farby odblaskowe z mikrokulkami o średnicy poniżej 1 mm mają na mokro mniejszy współczynnik retrorefleksyjności niż farby z kulkami o większej średnicy (powyżej 1 mm). W stosowanych powszechnie standardowych farbach odblaskowych średnica mikrokulek jest mniejsza od 1 mm, natomiast w farbie odblaskowej ulepszonej, której własności retrorefleksyjne na mokro nie ulegają znacznemu pogorszeniu, mikrokulki mają średnicę większą od 1 mm.

Badania przeprowadzono w celu oceny jak na zachowanie kierowców wpływają dwa rodzaje oznakowania poziomego drogi różniące się współczynnikami retrorefleksyjności. Badania wykonywano przy użyciu symulatora, który składał się z samochodu, dwóch komputerów graficznych, ruchomej platformy, trójwymiarowego systemu dźwiękowego oraz zaawansowanych technicznie projektorów rzutujących obrazy na zakrzywiony ekran przed kierowcą. W badaniach wzięło udział 25 kierowców z co najmniej roczną praktyką. Wszyscy czynnie uprawiali swój zawód i ostatnio prowadzili samochody nocą. 13 kierowców mieściło się w przedziale wiekowym 19 – 29 lat, 12 w przedziale 56 – 72 lata i wszyscy mieli dobry lub skorygowany do dobrego wzrok. Każdy uczestnik badań prowadził pojazd w następujących warunkach:

- jazda po drodze z oznakowaniem wykonanym farbą standardową,
- jazda po drodze z oznakowaniem wykonanym farbą standardową podczas wykonywania prostych obliczeń arytmetycznych,
- jazda po drodze z oznakowaniem wykonanym farbą ulepszoną z mikrokulkami o średnicy $\Phi > 1$ mm,
- jazda po drodze z oznakowaniem wykonanym farbą ulepszoną z mikrokulkami o średnicy $\Phi > 1$ mm podczas wykonywania prostych obliczeń arytmetycznych.

Na symulatorze przedstawiona była pozamiejska, jednopasmowa, nieoświetlona droga pozioma, o kilku zakrętach. Droga miała szerokość 6,4 m, czyli szerokość pasa jezdni w jednym kierunku wynosiła 3,2 m. Linie oznakowania miały szerokość 100 mm, przy czym wzdłuż krawędzi poprowadzone były linie ciągłe, linia środkowa była przerywana (3 metrowy odcinek linii, 9 m przerwa). Na symulowanym odcinku drogi umieszczone były znaki ograniczenia prędkości do 100 km/h, a odcinek ten miał długość ok. 6 km.

Zadania arytmetyczne, polegające na dodawaniu lub odejmowaniu dwóch cyfr zadawane były uczestnikom testu za pomocą słuchawek co 2 s, a odpowiedzi były odbierane za pośrednictwem mikrofonu.

Przy badaniu w każdym z w/w warunków symulowano również kilka jadących z przeciwka pojazdów, których reflektory przez 5 sekund emitowały światło o zwiększającej się jasności w miarę zbliżania się pojazdów do siebie.

W celu symulacji świetlnych odblasków na mokrej, przedniej szybie samochodu była ona pokryta cienką folią plastikową, przy czym folię tą dobrano tak, żeby odległość końca widzialności była dokładnie taka sama jak zmierzona w rzeczywistych warunkach drogowych.

Badania dostarczyły zarówno obiektywnych, jak i subiektywnych informacji na temat zachowania się kierowców w czasie testu. Informacje obiektywne obejmowały popełniane błędy jak zbaczanie z kierunku jazdy (w granicznych przypadkach przekroczenie krawędzi jezdni bądź linii środkowej) oraz odchylenia od określonej znakami prędkości 100 km/h.

Informacje subiektywne dotyczyły odczuwanego przez kierowców obciążenia podczas wykonywania zadania (ocena według kwestionariusza NASA-TLX, zawierającego sumaryczną ocenę obciążenia według 6 kryteriów, wśród których najważniejsze jest obciążenie psychiczne), przekonania uczestnika o bezpiecznym prowadzeniu pojazdu i subiektywnej oceny trudności podczas pokonywania symulowanego odcinka drogi.

Przed testem każdy z uczestników zaznajamiany był indywidualnie z symulatorem i działaniem elementów sterowania pojazdem symulacyjnym, a następnie praktycznie zapoznawał się z prowadzeniem pojazdu i zadaniem doświadczalnym. Według udzielanej uczestnikom testu instrukcji pojazd symulacyjny miał być prowadzony w normalny sposób, zgodnie z przepisami ruchu drogowego z prędkością możliwie jak najbliższą prędkości wskazywanej przez znaki drogowe jako prędkość dopuszczalna (100 km/h).

Po wykonaniu każdego przejazdu doświadczalnego uczestnik wypełniał kwestionariusz NASA-TLX oraz odpowiadał na dwa pytania, dotyczące subiektywnego, ocenianego według skali od 1 – 20 wrażenia, odniesionego podczas przejazdu:

- czy prowadził pojazd w bezpieczny sposób,
- jak ocenia stopień trudności jazdy testowej.

Wyniki badań wykazały, że uczestniczący w badaniach kierowcy w przypadku jazdy po drodze z oznakowaniem wykonanym farbą ulepszoną utrzymywali zawsze prędkość wyższą o średnio 4,36 km/h od prędkości rozwijanej podczas jazdy z oznakowaniem standardowym, przy czym prędkość średnia była w każdych warunkach niższa od zalecanej prędkości 100 km/h (o około 8 km/h – oznakowanie ulepszoną farbą odblaskową, około 12 km/h – oznakowanie standardowe). Średnie standardowe wahania prędkości na doświadczalnym odcinku drogi oznakowanej liniami naniesionymi farbą ulepszoną były mniejsze. Mierzone w poprzek jezdni standardowe odchylenie pozycji pojazdu od pozycji na środku pasa ruchu było przy oznakowaniu ulepszoną farbą odblaskową wyraźnie mniejsze, przy czym linia krawędziowa i środkowa były przekraczane prawie dwukrotnie częściej przy oznakowaniu standardowym. Na drodze oznakowanej ulepszoną farbą odblaskową kierowcy jechali szybciej, zachowując bardziej równomierną prędkość i popełniali mniej błędów, ponieważ dokładniej wyczuwali położenie samochodu na jezdni i prowadzili pojazd z większą pewnością. Z tego wynika, że przy jeździe z taką samą prędkością na drodze oznakowanej ulepszoną farbą odblaskową kierowca odczuwa mniejsze obciążenie psychiczne.

Ocenia się, że widoczne wyraźniej oznakowanie ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ zmniejszenie częstotliwości i wielkości poprzecznego przesunięcia toru jazdy samochodu, skutkującego często przekroczeniem bocznej krawędzi bądź środka drogi, zmniejsza możliwość zaistnienia wypadku drogowego i związanych z tym ofiar. Jest to szczególnie istotne w przypadku dwupasmowych, nieoświetlonych dróg pozamiejskich, po których samochody poruszają się ze stosunkowo dużą prędkością, przy której zderzenia czołowe jadących naprzeciw siebie pojazdów są szczególnie niebezpieczne.

Jest sprawą dyskusyjną czy zwiększenie szybkości jazdy przy wyraźniej widocznym oznakowaniu drogi jest korzystne ze względów bezpieczeństwa. Prowadzący badania zwracają jednak uwagę, że uczestników testu poinstruowano żeby starali się jechać z prędkością 100 km/h i fakt, że przy takim oznakowaniu zbliżali się bardziej do tej granicy świadczy o mniejszym wysiłku, potrzebnym do prowadzenia samochodu, co nie może mieć ujemnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Podczas prowadzenia samochodu kierowca obciążony jest dodatkowymi zadaniami jak nawigacja, czy obsługa innego, znajdującego się w kabinie wyposażenia. Ponadto pewne sytuacje drogowe jak wyprzedzanie przez jadące szybciej pojazdy, pieszy pojawiający się na jezdni, czy inne nieprzewidziane zdarzenia dodatkowo zwiększają obciążenie psychiczne kierowcy, a mniejszy wysiłek podczas normalnej jazdy sprawia, że prowadzący pojazd ma większą możliwość prawidłowego reagowania w sytuacjach awaryjnych.

Wykonywanie prostych obliczeń arytmetycznych podczas jazdy wprowadzono w celu sprawdzenia wpływu dodatkowego obciążenia kierowcy na sposób prowadzenia samochodu, ponieważ spodziewano się, że widoczne wyraźniej oznakowanie będzie w tym wypadku zdecydowanie korzystne. Wbrew oczekiwaniom dodatkowe zadanie nie miało znaczącego wpływu na jakość jazdy, prawdopodobnie było ono zbyt łatwe. Tym nie mniej przeprowadzone badania wykazały, że nawet w idealnych warunkach, gdy uwaga kierowcy jest całkowicie skupiona na kierowaniu samochodem, wyraźniej widoczne oznakowanie drogi znacznie zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zakładano również, że oznakowanie drogi ulepszoną farbą odblaskową będzie szczególnie korzystne dla kierowców starszych, lecz badania nie potwierdziły tej hipotezy. Podobnie jak w przypadku kierowców młodszych mniejszy stres i większa pewność prowadzenia samochodu mogą skutkować większą możliwością sprostania nieoczekiwanym, niebezpiecznym sytuacjom drogowym.

Badania prowadzone były na przygotowanym przy wykorzystaniu najnowszych rozwiązań technicznych symulatorze, a przedstawiane sytuacje drogowe były bardzo realistyczne, jednak możliwe było zasymulowanie jedynie ograniczonej liczby takich sytuacji. Z tego względu autorzy uważają, że badania symulacyjne powinny zostać zweryfikowane przez wykonanie testów w rzeczywistych warunkach drogowych.

Badania symulacyjne wykazały zdecydowaną przewagę oznakowania poziomego, wykonanego za pomocą ulepszonej farby odblaskowej, która dzięki zastosowaniu mikrokulek szklanych o zwiększonej średnicy wykazuje mniejszą utratę retrorefleksyjności na mokro i zapewnia lepszą widoczność oznakowania poziomego drogi w świetle reflektorów samochodowych w warunkach nocnych przy deszczowej pogodzie. Wynika z powyższego, że dobór odpowiedniej farby odblaskowej ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opracowano na podstawie publikacji
pt: "The possible safety benefits of enhanced road markings:
A driving simulator evaluation". T.Horberry, J.Anderson, M.A.Regan
Transportation Research, Vol.9F

FAKTY I OPINIE

Komisja Europejska poważnie rozważa przyjęcie rozporządzenia o bezpieczeństwie pojazdów silnikowych, w myśl którego od 2010 roku w każdym nowym aucie ma być montowany elektroniczny system stabilizacji toru jazdy (ESP). W ten sposób UE chce zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar na drogach. Instalacja systemu ESP to dodatkowy koszt – średnio 2000 zł/pojazd. Znaczne podnoszenie cen jest nieopłacalne, bowiem wpływa negatywnie na poziom sprzedaży. W celu poprawy bezpieczeństwa pojazdów dodatkowo ich producenci będą również zobowiązani do instalacji modułów kontroli ciśnienia w oponach.

Motor nr 22/2008

Koncern Bosch wyprodukował już 500 mln sond lambda. Firma rozpoczęła seryjną produkcję sond lambda 32 lata temu. Wdrażanie sond przyczyniło się w sposób zasadniczy do postępu w dziedzinie czystości spalin. Pierwsze sondy lambda montowano w samochodach Volvo serii 240/260 dostarczanych na rynek amerykański. Obecnie w fabrykach w Niemczech, Stanach Zjednoczonych, Korei i Chinach Bosch produkuje około 5 tys. sond lambda na godzinę.

Motor nr 22/2008

Koncern General Motors potwierdził, że od 2010 roku w autach marki Opel będą montowane nowe, doładowane silniki benzynowe. Planowane jednostki będą bazować na obecnych silnikach 1.0-1.4 litra. Produkcją zajmie się fabryka w austriackim Apen. Nowe jednostki prawdopodobnie będą dostępne w kilku wersjach, o mocy od 120 do 142 KM. Pierwszym samochodem wyposażonym w nowy silnik będzie przypuszczalnie kolejna generacja modelu Astra.

Motor nr 22/2008

Wiele wskazuje na to, że Nissan zdecyduje się na przeniesienie produkcji miejskiego modelu Micra z Wielkiej Brytanii do Indii. Auto jest produkowane w zakładzie w Sunderland od 1992 roku. Jednym z powodów ewentualnej przeprowadzki jest chęć zmniejszenia kosztów, drugim – ważniejszym – konieczność wygospodarowania wolnych mocy produkcyjnych dla nowego auta klasy crossover, którego produkcje koncern zamierza ulokować właśnie w fabryce w Sunderland. Nowa auto Nissana miałyby konkurować m.in. z Fiatem Sedici i Suzuki SX4.

Motor nr 23/2008

Po kilku latach nieobecności Mazda ma znów przedstawicielstwo w Polsce. Do niedawna sprzedażą aut tej marki zajmowały się jedynie nieliczne niezależne salony sprzedaży. Mazda była ostatnią dużą firmą branży motoryzacyjnej, która nie posiadała swojej sieci sprzedaży w Polsce. Wszystkie sprzedawane w sieci Mazdy auta są produkowane w Japonii, zaś w przyszłym roku dołączy najprawdopodobniej pick-up z Tajlandii. Obecnie w ofercie Mazdy znajduje się 6 modeli, od miejskiego auta Mazda 2 aż po luksusowy SUV CX-7.

Motor nr 23/2008

Według przeprowadzonej niedawno w Niemczech ankiety niemieccy kierowcy coraz częściej deklarują chęć zakupu auta z silnikiem benzynowym zamiast posiadanego do tej pory auta z silnikiem diesla. Takie preferencje zdradziło aż 25 proc. przebadanych kierowców. To skutek drastycznych podwyżek cen paliw, a w szczególności oleju napędowego. Eksperci spodziewają się także spadku obrotu autami z silnikami wysokoprężnymi na rynku wtórnym. Ostatnie podwyżki oleju napędowego wyhamują najprawdopodobniej postępującą w ostatnich latach dieselizację europejskiego transportu.

Motor nr 24/2008

Hinduski producent Tata zamierza zadbać o bezpieczeństwo pasażerów swojego najtańszego modelu Tata Nano. Indyjski producent zwrócił się do firmy Autoliz z prośbą o przygotowanie taniej poduszki powietrznej. Poduszka do modelu Nano miałaby kosztować nie więcej niż 10 dolarów. Za airbagi do swoich aut inni producenci płacą w obecnej chwili co najmniej 150 dolarów.

Motor nr 24/2008

W maju b.r. do Polski sprowadzono 102 300 aut używanych. To o 17 proc. więcej niż rok wcześniej. Prawdopodobnie wydaje się więc przekroczenie w tym roku bariery miliona sprowadzonych aut. Od początku 2008 roku import wyniósł 457 472 auta, co stanowi blisko 20 proc. wzrost w porównaniu do 2007 roku. Maj był pierwszym miesiącem tego roku, w którym sprowadzono więcej aut z przedziału od 4 do 10 lat (43,5 proc.) niż tych powyżej 10 lat (43,3 proc.). Wśród sprowadzonych aut tylko 13,2 proc. stanowiły auta najmłodsze, do 4 lat.

Motor nr 24/2008

W przyszłym roku w ofercie Opla ma zadebiutować nowy silnik zasilany gazem ziemnym. Obecnie w niektórych modelach niemieckiej marki oferowany jest już silnik 1.6 CNG o mocy 94 KM. Opel, chcąc uatrakcyjnić ofertę ma zamiar wprowadzić silnik 1.6 Turbo CNG, który dysponował będzie mocą 150 KM. Jeśli ceny gazu ziemnego nie wzrosną, samochody zasilane tym paliwem mogą być alternatywą w obliczu rosnących cen ropy. Silniki CNG emitują do atmosfery o ok. 20 proc. mniej CO₂ niż porównywalne silniki dieslowskie.

Motor nr 24/2008

Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, że Polska bezprawnie pobiera opłaty za badania techniczne samochodów używanych sprowadzonych z krajów Unii Europejskiej. Koszt takiego badania wynosi zależnie od rodzaju pojazdu od ok.

100 do 300 zł. ETS powołał się na dyrektywę 96/96/WE, która w art.3 ust. 2 stanowi, że należy uwzględniać ważne badania techniczne przeprowadzone w innych krajach UE. Gdyby wszyscy, którzy zapłacili za tego typu badania domagali się zwrotu opłat mogłoby to kosztować budżet państwa około 700 mln zł. Mimo niekorzystnej dla Polski decyzji ETS nie zanosi się w najbliższym czasie na zmianę spornych przepisów.

Motor nr 24/2008

Droga ekspresowa S 69 Bielsko Biała-Zwardoń po zakończeniu budowy w 2011 roku będzie jedną najładniejszych dróg w kraju. Imponujące wrażenie robi oddana już do użytku estakada o długości 645 m nad doliną potoku Kameszniczanka w Milówce. W ciągu trasy budowany jest również najdłuższy, bo liczący 670 metrów, tunel drogowy w Polsce. Słowacy zapowiadają, że do 2011 roku po swojej stronie granicy wybudują autostradę, która połączy się z drogą ekspresową S 69.

Polska Gazeta Transportowa nr 19/2008

Rozpoczęty na przełomie 2004/2005 boom na polskim rynku centrów dystrybucyjnych i powierzchni magazynowych trwa. Według Suchman&Wakefield łączne zasoby powierzchni magazynowych Polsce wyniosły na koniec 2007 roku 3,8 mln metrów kwadratowych. W budowie znajdowało się ponad 1,4 mln metrów kwadratowych powierzchni magazynowych. Na rynku dominują potentaci światowi: działający w 118 krajach Prologi, dysponujący powierzchnią 1,37 mln metrów kwadratowych (w budowie kolejnych 400 tys. metrów) czy niewiele mniejszy Panattoni Europe. Większość powierzchni magazynowych skoncentrowana jest w regionie warszawskim (46%), ale malejący udział (76% w 2004 roku) wskazuje jednocześnie na rozbudowę potencjału magazynowego w innych regionach kraju, głównie na Górnym Śląsku, w rejonie Poznania, Wrocławia i Łodzi. Stawki najmu powierzchni

magazynowych oscylują w granicach 4-6 euro/metr kwadratowy.

Polska Gazeta Transportowa nr 19/2008

Od 1 lipca 2008 roku system winiet dla samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony dmc oraz autobusów zgodnie z regulacjami unijnymi zostanie zastąpiony opłatami bezpośrednimi związanymi z rzeczywistą liczbą przejechanych kilometrów autostradami płatnymi. Wprowadzenie opłat bezpośrednich zakończy wypłacanie rekompensat koncesjonariuszom autostrad które pochłaniało Krajowego Funduszu Drogowego. Mankamentem nowego rozwiązania może okazać się alokacja znacznej części ruchu ciężarowego na bezpłatne drogi ekspresowe i krajowe.

Polska Gazeta Transportowa nr 20/2008

Firma Tomicom Soft und Hardware GmbH w kooperacji z największymi europejskimi gazetami transportowo-logistycznymi, w tym „Polska Gazeta Transportowa” rozpoczęła cotygodniową publikację tzw. barometru rynku Transportu (patrz również na stronę internetową www.timocom.com). W oparciu o zasoby danych największej giełdy transportowej dysponującej 174 tys. aktualnych ofert, 67 tys. użytkowników z 44 krajów konfrontuje się relacje pomiędzy ofertami frachtów ze zgłaszaną podażą zdolności przewozowych w układzie globalnym, jak również w dowolnych relacjach przewozowych. Konfrontacja popytu z podażą umożliwia wczesne rozpoznanie trendów rynkowych.

Polska Gazeta Transportowa nr 20/2008

Posłowie znowu obiecują, że wkrótce powinien pojawić się kolejny projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyznaczający organizatorów transportu oraz określający zasady organizacji rynków transportu publicznego, zarządzania na tych rynkach, a także kwestie związane z finansowaniem tego typu transportu. Nowa ustawa wymaga znowelizowania m.in. Ustawy Prawo

Przewozowe czy też Ustawy o transporcie drogowym.

Polska Gazeta Transportowa nr 21/2008

Pod hasłem „Nie wszystko da się naprawić później. Dla bezpieczeństwa zrób przegląd samochodu” rozpoczęła się trzecia edycja kampanii Akademii Bezpiecznego Samochodu. W 2007 r. ponad 80 proc. polskich kierowców deklaroowało dbałość o stan techniczny pojazdów, ale tylko 31 proc. badanych kierowców odwiedziło warsztat w celu profilaktycznej oceny stanu podzespołów swojego pojazdu. Tymczasem liczba wypadków spowodowanych niesprawnością techniczną samochodów wzrosła z 14 w 2005 roku do 233 w roku 2006.

Polska Gazeta Transportowa nr 21/2008

Przewozy intermodulne w polskim transporcie lądowym w dalszym ciągu nie przekraczają 2-3 procent. Wyprzedzają nas w tym względzie nawet Węgry i Czechy, gdzie ten wskaźnik w 2006 roku wyniósł odpowiednio 7 i 7,6 procent. Przeciętna unijna przewozów wykorzystujących więcej niż jeden środek transportu oscyluje pomiędzy 10-15 procent. Przewozi Szwajcaria z przewozami intermodulnymi na poziomie 35 procent ogółu przewozów. Istniejące bariery (wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, brak specjalistycznego taboru, uboga sieć terminali, brak realnego wsparcia państwa itp.) skutecznie niwelują powszechnie znane zalety transportu intermodulnego.

Polska Gazeta Transportowa nr 21/2008

Na forum EKG/ONZ dobiegają końca prace legislacyjne nad kolejnym pakietem zmian do umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowych przewozów drogowych ładunków niebezpiecznych. W 2009 roku planowane jest wejście w życie unijnej dyrektywy ramowej o lądowym przewozie ładunków niebezpiecznych, obejmującej transport drogowy, kolejowy i żeglugę śródlądową. W 2007 roku na polskich drogach skontrolowano 39 tys.

samochodów przewożących ładunki niebezpieczne. Wśród skontrolowanych pojazdów odnotowano ponad 2 tys. naruszeń prawa, dotyczących w większości nieprzestrzegania przepisów regulujących czas pracy kierowców.

Polska Gazeta Transportowa nr 21/2008

W Istambule odbył się 31 (ostatni) Światowy Kongres IRU. Kongres odbywał się pod przesłaniem „Transport źródłem światowego dobrobytu”. W 30 osobowej delegacji z Polski obok Prezesa ZMPD J. Buczka udział wzięli m.in. europoseł B. Liberadzki oraz posłowie J. Piechociński oraz S. Żmija. Światowe kongresy IRU zostaną zastąpione przez konferencje regionalne.

Polska Gazeta Transportowa nr 22/2008

Na małopolskich drogach krajowych stanowiących 4% łącznej ich sieci w Polsce, odnotowano aż 23% wypadków w których śmierć poniosło 40% wszystkich ofiar wypadków drogowych. W kwietniu 2008 roku pomiędzy dyrektorem krakowskiego oddziału GDDKiA oraz Komendantem Wojewódzkim Policji podpisane zostało porozumienie w myśl którego przy małopolskich drogach stanie 28 masztów z fotoradarami, tworzących system automatycznej kontroli prędkości. GDDKiA zleciła Politechnikom z Krakowa i Gdańska opracowanie lokalizacji fotoradarów na całej sieci dróg krajowych.

Polska Gazeta Transportowa nr 22/2008

Niemcy planują istotną podwyżkę opłat za korzystanie z autostrad przez samochody ciężarowe. Od 1 stycznia 2009 roku kierowcy ciężarówek o czterech lub większej liczbie osi spełniających wysokie wymagania najnowszych standardów ochrony środowiska płacić mieliby za przejechany kilometr zamiast dotychczasowych 11, 15,3 eurocenta, a kierowcy ciężarówek nie spełniających tych wymogów nawet 22,9 eurocenta (przy 15,5 eurocenta obecnie). Niższe opłaty obciążać

mają pojazdy ciężarowe wyposażone w filtry cząstek stałych.

Polska Gazeta Transportowa nr 25/2008

Postępuje rozbudowa Euroterminalu w Sławkowie. W 2007 roku w Euroterminalu przeładowano 23 tys. kontenerów (przy tysiącu w 2005 roku), oraz 560 tys. ton ładunków masowych (przy 164 tys. ton w 2005 roku). Docelowo zdolności przeładunkowe terminalu wynosić mają ok. 100 tys. kontenerów i 3 mln ton ładunków masowych rocznie. Istniejące połączenia kontenerowe z Gdynią, portami belgijskimi oraz terminalem Liski koło Kijowa uzupełnione mają być połączeniami z Moskwą a także przez Kazachstan z Chinami. Niezbędne nakłady rzędu 100 mln zł, obok głównego inwestora Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa poniosą w połowie budżet państwa oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

Polska Gazeta Transportowa nr 25/2008

11 czerwca b.r. między godz. 12 a 13 w ramach protestu przeciwko planowanemu zastąpieniu winiety bezpośrednimi opłatami drogowymi na poboczach parkingach w całym kraju zatrzymało się ok. 100 tys. samochodów ciężarowych. Postulatowi otrzymania winiet towarzyszą żądania: obniżenia ceny paliwa, udrożnienia granicy wschodniej, zniesienia ograniczeń w wwozie paliwa do Polski, złagodzenia skutków wysokiego kursu złotówki. Akcje protestacyjne przewoźników drogowych ogarniają całą Europę (najostrzej protestują kierowcy we Francji, Hiszpanii i Portugalii).

Polska Gazeta Transportowa nr 25/2008

4 czerwca b.r. Jacek Kapica, podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów odpowiedzialny za politykę akcyzową przedstawił argumenty resortu przeciwko postulowanej przez środowisko transportowe obniżce akcyzy na olej napędowy. Akcyza ta jest niższa niż w 22 krajach Unii, ponadto jest znacznie niższa od

akcyzy obciążającej benzynę (odpowiednio 1,05zł za litr i 1,56zł za litr). Dotychczasowe dochody budżetu państwa przedmiotowej akcyzy są niższe od zaplanowanych a wzrost cen paliw (4%) jest niższy od wzrostu wynagrodzeń (6% od początku roku). Komisja Europejska również uważa, że na ruchy cenowe paliw nie powinno się reagować zmianą podatków.

Polska Gazeta Transportowa nr 25/2008

Honda wprowadza na europejski rynek nowego SUV-a. Nowy model, Honda Pilot, będzie sprzedawany tylko w Rosji i na Ukrainie, gdzie popyt na pojazdy typu SUV jest bardzo duży. W zeszłym roku sprzedaż Hondy w Rosji wzrosła o 146 procent (sprzedano 38,6 tys. sztuk nowych Hond różnego typu).

Auto Świat nr 21/2008

Sejm uchwalił ustawę o zwrocie akcyzy za samochody starsze niż dwuletnie kupione w krajach Unii Europejskiej i Szwajcarii po 1 maja 2004 roku do listopada 2006 roku. Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że stosowana wówczas akcyza była niezgodna z prawem UE. Osoby, które sprowadziły samochody z silnikami do 2,0 l. powinny zapłacić podatek (naliczany od rynkowej wartości auta) w wysokości 3,1 proc., z silnikami powyżej 2.0 – 13,6 proc. W latach 2004-2006 akcyza mogła dochodzić aż do 65 proc. deklarowanej wartości samochodu.

Auto Świat nr 21/2008

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny rozsyła wezwania do zapłaty kary za jazdę bez ubezpieczenia OC. Łamiący przepisy będą musieli też zwrócić do UFG wypłacone odszkodowanie. Nie można podać dokładnej liczby osób, które jeżdżą bez OC. Szacuje się, jednak, że bez obowiązkowego ubezpieczenia jeździ ok. 1 proc. kierowców. W Polsce jest zarejestrowanych prawie 16 mln pojazdów, łatwo więc policzyć, że około 160 tys. samochodów nie ma OC. W porównaniu

z krajami UE Polska nie wypada źle: np. w Wielkiej Brytanii 6,5 proc. posiadaczy aut jeździ bez ubezpieczenia. W ubiegłym roku posiadacze aut bez OC zapłacili razem 16 mln zł kary. Poważniejsze konsekwencje ponieśli ci, którzy nie mając polisy spowodowali wypadek: od 2,1 tys. takich kierowców zażądano regresu, czyli zwrotu wypłaconych poszkodowanym świadczeń. Przychody z regresów wyniosły ponad 12,5 mln zł.

Gazeta Wyborcza z 20 maja 2008

Na początku czerwca b.r. amerykański koncern General Motors ogłosił, że zamknie cztery kolejne fabryki w USA, Kanadzie i Meksyku. Jednym z powodów takiej decyzji są rosnące ceny paliwa. W maju GM sprzedał o 37 proc. mniej pojazdów terenowych i pick-upów niż przed rokiem, natomiast Ford zanotował spadek sprzedaży samochodów terenowych aż o 44 proc., a pikapów prawie o jedną trzecią. Również Ford ogłosił, że do końca roku zmniejszy produkcję dużych terenowców i pikapów o 15-20 proc. w stosunku do zeszłego roku. GM zdecydował się na bardziej radykalną zmianę strategii. Likwidacja czterech fabryk dużych aut może pozbawić pracy 10 tys. robotników, ale zapewni koncernowi ponad 1 mld dol. oszczędności rocznie. Koncern rozważa też sprzedaż Hummera - producenta wielkich samochodów terenowych. GM stawia na małe auta, które zyskują coraz większą popularność wśród Amerykanów. Wkrótce w dwóch fabrykach GM uruchomi na trzecią zmianę produkcję popularnych, małych aut marki Chevrolet. Koncern wyłoży też pieniądze na przygotowanie nowej wersji Chevroleta Aveo i produkcję auta Chevrolet Volt o napędzie elektrycznym, które za dwa lata ma się pojawić w salonach sprzedaży w USA.

Gazeta Wyborcza z 4 czerwca 2008

Na rosyjskich drogach zginęło w 2007 roku 33,3 tys. ludzi czyli tyle co w całej UE, która ma 3,5 razy więcej

mieszkańców. Tylko na trasie Petersburg-Moskwa w 2007 roku zginęło 1,5 tys. osób. Druga pod względem liczby ofiar jest trasa południowa Moskwa-Rostów-kurorty czarnomorskie na której życie straciło w 2007 roku co najmniej 900 osób. Główna przyczyna wypadków wg ekspertów jest bezkarność kierowców (30% kierowców przyznaje się do płacenia łapówek milicjantom). Alkohol pozostaje przyczyną ok. 10% wypadków drogowych, ale jest to znacznie mniej niż w latach dziewięćdziesiątych, kiedy stanowił przyczynę co czwartego wypadku.

Gazeta Wyborcza z 10 czerwca 2008

W ciągu czterech pierwszych miesięcy b.r. w Polsce zarejestrowano ponad 50 tys. firmowych samochodów osobowych (na ogólną liczbę 113 tys. 106 rejestracji). To o ponad 22,1 proc. więcej niż rok wcześniej. Udział rejestracji flotowych w polskim rynku wynosi obecnie 44,8 proc. Wśród klientów flotowych dominują małe firmy, kupujące nie więcej niż 3 auta. Jednak zarejestrowane na takie przedsiębiorstwa samochody stanowią zaledwie 13,3 proc. rynku. 83 proc. flot należy do firm, które rejestrują ponad 6 samochodów, przy czym 67 proc. z nich - rejestruje powyżej 50 aut. Najpopularniejszą marką na rynku flotowym jest Toyota. 6 tys. 711 tegorocznych rejestracji stanowi ponad 50,6 proc. sprzedaży japońskich aut na polskim rynku. Wiceliderką rynku jest Skoda. Firmy zarejestrowały do końca kwietnia 5 tys. 567 czeskich aut, co stanowi 49,3 proc. wszystkich rejestracji marki w Polsce. Trzecią pod względem popularności marką wśród rodzimych przedsiębiorców jest Opel, którego 5 tys. 188 aut (47,2 proc. ogółu rejestracji tego producenta) zarejestrowano na firmy. Kolejne miejsca na liście najchętniej kupowanych przez firmy marek zajmują Ford i Volkswagen - firmy zarejestrowały odpowiednio 5 tys. 021 i 4 tys. 165 ich pojazdów. W przypadku Forda sprzedaż flotowa stanowi 66,2 proc., w przypadku

VW - 46,7 proc. wszystkich rejestracji tych marek od początku roku.

Gazeta Wyborcza z 12 czerwca 2008

Od stycznia 2010 r. stawki podatków, które co rok płacą niemieccy kierowcy, będą zależały od wielkości emisji dwutlenku węgla. Obecnie stawki zależą od pojemności silnika, norm toksyczności spalin i rodzaju paliwa. Podwyżki podatków dla aut spełniających stare normy toksyczności spalin zachęcają do wymiany starych pojazdów na nowe. Nowy system będzie preferować samochody zużywające mało paliwa. Wyjątkowo mało trujące auta będą w ogóle zwolnione z podatku, niezależnie od tego, czy będzie to miejski pojazd z małodrożowym silnikiem, czy auto terenowe z napędem spalinowo-elektrycznym, jakie projektuje Porsche. Taki system obowiązuje w Wlk. Brytanii, Holandii, Belgii, Luksemburgu, Portugalii i Hiszpanii, a w Szwecji dotyczy nowych aut. Od początku roku wprowadzono go we Francji, a wiosną - w Finlandii. Od lipca zależne od emisji dwutlenku węgla podatki będą płacić kierowcy w Irlandii i w Austrii. Podatki pośrednio związane z emisją CO₂ płacą kierowcy w Danii. Z nowych państw członkowskich UE ma je tylko Cypr.

Gazeta Wyborcza z 15 czerwca 2008

Na polski rynek samochodowy wchodzi hinduski koncern Tata. Indyjskie samochody wprowadzi na polski rynek japońska firma handlowa Marubeni. Tata pojawią się początkowo w 30, potem w 40 salonach. Będzie można kupić cztery modele tej marki: dwa rodzaje Indica - hatchback i kombi - oraz pikap TL i SUV Safari. Ten pierwszy ma kosztować około 30 tys. złotych. Tata Nano, reklamowany jako najtańszy samochód świata, który w Indiach będzie kosztował około 2,5 tys. dolarów ma się pojawić na polskim rynku już w 2009 roku. Koncern Tata, do którego oprócz producenta samochodów należą także spółki Tata Steel i Tata Tea, jest

szóstą największą firmą prywatną na świecie. Roczne przychody grupy sięgają 22 mld dol. Firma niedawno odkupiła od Forda brytyjskie marki Jaguar i Land Rover. Pięć lat temu koncern Tata bezskutecznie starał się przejąć żerańską FSO.

Gazeta Wyborcza z 16 czerwca 2008

Polska przegrała z Węgrami rywalizację o nową fabrykę aut Mercedesa. Od 2001 r. już cztery razy przegraliśmy rywalizację o motoryzacyjne inwestycje - z Czechami o fabryki aut Toyoty i Hyundaia, ze Słowacją o fabryki Peugeota i Kii, a teraz z Węgrami. Pierwsza w Europie poza granicami Niemiec fabryka aut Mercedesa powstanie w węgierskim mieście Kecskemet. Kosztować będzie 800 mln euro. Od 2011 r. zamierza produkować małe Mercedesy A i B - początkowo 100 tys. sztuk rocznie, a później dwa razy więcej. Będzie w niej pracować 2,5 tys. ludzi. Polska była gotowa przyznać bezprecedensowe przywileje, by zachęcić niemiecki koncern do budowy fabryki. Wysokość bezpośrednich dotacji z budżetu państwa przekraczać miała limity oferowane dotąd inwestorom zagranicznym. Teren fabryki zostałby włączony do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, co gwarantuje zwolnienie z podatku dochodowego. Rząd chciał nawet wydłużyć do 2020 r. funkcjonowanie strefy, a władze strefy oferowały grunt pod fabrykę po znacznie obniżonej cenie. Władze samorządowe oferowały Daimlerowi zwolnienie z podatku od nieruchomości i inwestycje w drogi, których wymagał inwestor. Władze w Budapeszcie dadzą na budowę fabryki Mercedesa ponad 80 mln euro.

Gazeta Wyborcza z 18 czerwca 2008

Ministerstwo Finansów zniesie ograniczenie wwozu do Polski przez przewoźników maksymalnie 200 litrów paliwa kupionego poza UE. Domagali się tego polscy transportowcy.

Ograniczenie wprowadzono w 2000 r. na wniosek NIK, który alarmował, że zdarzają się przewoźnicy wwożący w specjalnych zbiornikach nawet 4 tys. litrów paliwa sprzedawanego potem nielegalnie w Polsce. Na ograniczeniu budżet zarabia niewielką kwotę 2 mln zł rocznie. Ograniczenie łatwo ominąć, wjeżdżając do Polski przez Litwę, bo limit wwozu 200 litrów paliw w baku nie dotyczy państw UE. Zgodnie z dyrektywą UE przewoźnicy będą mogli wwozić paliwo w standardowych zbiornikach, fabrycznie zamontowanych w pojazdach. Projekt zmiany przepisów znalazł się w protonowej przez Ministerstwo Finansów nowelizacji prawa celnego.

Gazeta Wyborcza z 20 czerwca 2008

Jeszcze w tym roku Rosja ma szansę stać się drugim co do wielkości rynkiem samochodowym Europy. Od początku tego roku w Rosji sprzedano o 50 procent więcej samochodów osobowych niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Od stycznia do maja sprzedano w sumie 855 tysięcy aut zagranicznych marek. Wzrost sprzedaży zanotował również największy rosyjski producent samochodów - firma AvtoVAZ. Producent między innymi aut marki Łada sprzedał 273 tysiące samochodów i jest to o 18 procent więcej niż w ubiegłym roku. Boom samochodowy doprowadził do tego, że po niektóre modele Rosjanie muszą ustawiać się w kolejkach. Rynek samochodowy w Rosji jest jeszcze daleki do nasycenia. W Stanach Zjednoczonych na tysiąc mieszkańców przypada 900 samochodów, analogicznie w Rosji tylko 260. Dalszemu wzrostowi sprzedaży aut w Rosji może zagrozić jednak brak dróg i drożejąca benzyna.

Gazeta Wyborcza z 23 czerwca 2008

W 2009 roku ma ruszyć automatyczny system kontroli prędkości oparty o 1200 nowych fotoradarów. System ma ograniczyć liczbę ofiar na polskich drogach przynajmniej o 30 procent - co

trzeci wypadek wynika z nadmiernej prędkości. Od przyszłego roku 300, a docelowo 1200 fotoradarów stanie na polskich drogach. Komputery automatycznie rozpoznają numery rejestracyjne samochodów, a maszyna sama wyśle do właściciela pojazdu mandat. Wysokość kary będzie zależała od miejsca popełnienia wykroczenia. Groźniejsze dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest bowiem przekroczenie limitu prędkości o np. 30 km/h na terenie zabudowanym niż na autostradzie. Uchylający się od płacenia mandatów trafiają do bazy danych, a ich auto w razie kontroli zostanie zarekwirowane do momentu spłaty długu. Przed wszystkimi fotoradarami pojawią się ostrzeżenia. Celem akcji ma być bowiem skłonienie kierowców do zmniejszenia prędkości na najbardziej niebezpiecznych odcinkach, a nie napełnianie państwowej kasy.

Gazeta Wyborcza z 24 czerwca 2008

Pracę straci 2 tys. pracowników Volvo, czyli 8 proc. personelu firmy, kontrolowanej przez koncern Forda. Spośród przewidzianych do zwolnienia pracowników Volvo, dwie trzecie przypada na urzędników. Jednocześnie ponad połowę wszystkich zwolnień zaplanowano w Szwecji. Zwolnienia to część planu oszczędności, który ma przynieść Volvo około 0,5 mld euro oszczędności rocznie. W Volvo uderzył kryzys w USA, które od lat były jednym z głównych rynków sprzedaży szwedzkich aut. Już w zeszłym roku Volvo sprzedało w USA o 8,4 proc. aut mniej niż w 2006 r., a w pierwszym kwartale 2008 r. firma miała 84 mln euro strat.

Gazeta Wyborcza z 25 czerwca 2008

Zebrał i opracował: MM

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2008r. w sprawie kontroli w zakresie przewozu drogowego. (Dz U. nr 76 poz. 454).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2008r. w sprawie wymagań dotyczących prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy, egzaminowania kandydatów na instruktorów techniki jazdy, postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem szkoleń oraz wzorów stosowanych dokumentów. (Dz. U. nr 77 poz. 458).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 15 kwietnia 2008r. w sprawie wzoru rejestru zgłoszeń i decyzji w zakresie międzynarodowego przemieszczania odpadów oraz sposobu jego udostępniania. (Dz.U. nr. 77 poz. 463).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 kwietnia 2008r. w sprawie stałego doskonalenia zawodowego przez rzeczoznawców majątkowych, pośredników w obrocie nieruchomościami oraz zarządców nieruchomości. (Dz.U. nr 80 poz. 475).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 25 kwietnia 2008r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących rejestru zawierającego informacje o stanie akustycznym środowiska. (Dz. U. nr 82 poz. 500).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 kwietnia 2008r. w sprawie kryteriów oceny wystąpienia szkody w środowisku. (Dz. U. nr 82 poz. 501).

Ustawa z dnia 28 marca 2008r. zmieniająca ustawę o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw. (Dz. U. nr 86 poz. 523).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 maja 2008r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na przedsięwzięcia będące inwestycjami służącymi poprawie jakości paliw i technologii silnikowych. (Dz. U. nr 89 poz.547).

Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 23 maja 2008r. w sprawie konkursów na stanowisko Dyrektora Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. (Dz.U. nr 95 poz. 603).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 maja 2008r. w sprawie wzorów formularzy do przekazywania danych zawartych w zbiorczej informacji dotyczącej kontroli. (Dz. U. nr 98 poz. 638).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 4 czerwca 2008r. w sprawie rodzajów działań naprawczych oraz warunków i sposobu ich prowadzenia. (Dz.U. nr 103 poz. 664).

Z ŻYCIA ITS

Spotkanie komitetu organizacyjnego konferencji i wystawy w Senacie RP „Niepełnosprawni na drodze”

W dniu 7 maja 2008 roku odbyło się w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego kolejne spotkanie komitetu organizacyjnego konferencji i wystawy w Senacie RP „Niepełnosprawni na drodze”. Spotkaniu przewodniczył Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski. Uczestniczyli w nim pracownicy Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu oraz przedstawiciele organizacji, które włożyły już swój wkład w prace nad zorganizowaniem przedsięwzięcia. Do projektu dołączyli nowi partnerzy: Polski Związek Niewidomych wraz z Grupą Roboczą „Widziane z chodnika” i Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych „Alter Ego”.

Polskie Towarzystwo Stwardnienia Rozsianego zaprezentowało projekty tematów do przedstawienia w Senacie. Prezes Automobillklubu Polskiego przedstawił projekt urządzenia wspomagającego komunikację niesłyszącego kursanta z instruktorem nauki jazdy.

Uczestnicy uznali, że zaproponowane przez ITS hasło „Uwolnić chodniki” jest uniwersalne dla wszystkich rodzajów niepełnosprawności. W trakcie dyskusji Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski zauważył, iż należy rozważyć zawiązanie koalicji stowarzyszeń zajmujących się osobami niepełnosprawnymi i związanymi z tym problemami m.in. z prowadzeniem samochodu.

Spotkanie przedstawicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców działających pod patronatem ITS

W dniu 9 maja 2008 roku Instytut Transportu Samochodowego gościł przedstawicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców z całego kraju, działających pod patronatem ITS. Omówiono działania dotyczące nowych przepisów w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców oraz kierowców zawodowych. Zaprezentowana została nowa metoda szkoleń dla kandydatów na kierowców oparta na europejskim modelu CLOSE TO. Polega ona na prowadzeniu zajęć teoretycznych przez sprawców wypadków drogowych, wobec których jako część kary została zasądzona praca organizowana na zasadach robót publicznych. OSK spośród swoich instruktorów wyłoniły osoby, które będą szkoliły wykładowców-skazańców. Instruktorzy z OSK zdobędą potrzebne kwalifikacje na nieodpłatnych zajęciach zorganizowanych przez ITS w postaci kursu obejmującego 12 godzin lekcyjnych.

Statuetka „Niosący Chrystusa” dla rzecznika Instytutu Transportu Samochodowego

Podczas VII ogólnopolskiej pielgrzymki kierowców na Jasną Górę, która odbyła się w dniu 10 maja 2008 roku za pomoc okazywaną polskim misjonarzom statuetkę „Niosący Chrystusa” otrzymał rzecznik Instytutu Transportu Samochodowego Jerzy Pomianowski. Statuetką zostali uhonorowani również: biskup tarnowski Wiktor Skworc, Krzysztof Hołowczyc, paulin o. Sebastian Matecki, Mariusz Stuszewski z Akademii Jazdy Opel i dziennikarze - Piotr Kot (TVP1), Bartosz Gawron (TV Trwam) oraz Artur Moczarski (TVN24).

Bezpieczne wakacje

Przedstawiciele Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego współ-

organizowali dwa wydarzenia na terenie Autodromu Automobilklubu Polskiego na warszawskim Bemowie mające na celu podniesienie wiedzy i zdobycie nowych umiejętności z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród dzieci i młodzieży.



W dniu 11 maja 2008 roku zorganizowano egzamin na kartę rowerową i motorowerową, w którym wzięło udział ponad pięćdziesięcioro dzieci ze szkół podstawowych. Większość uczestników wykazała się wysokim poziomem wiedzy teoretycznej. Sprawdzono również umiejętności uczniów podczas egzaminu praktycznego.



Natomiast w dniu 15 maja 2008 roku odbył się Mazowiecki Finał Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych z województwa mazowieckiego. Finał Turnieju zgromadził przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego, Komendy Stołecznej Policji, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Kuratorium

Oświaty, Automobilklubu Polskiego oraz wielu innych instytucji.

Uczestnicy sprawdzili swoje umiejętności w miasteczku ruchu drogowego, na rowerowym torze przeszkód, w konkursie udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej oraz podczas testu ze znajomości przepisów o ruchu drogowym. Cenne nagrody były ukoronowaniem włożonego wysiłku.

Po zakończeniu turnieju odbył się pokaz bezpiecznej jazdy motocyklem i samochodem zaprezentowany przez Akademię Jazdy Opel.



VIII Krajowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Problematyka normalizacji, jakości i kodyfikacji w aspekcie integracji z NATO i UE”

W dniach 12-14 maja 2008 roku w Zakopanem - Kościelisku odbyła się VIII Krajowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Problematyka normalizacji, jakości i kodyfikacji w aspekcie integracji z NATO i UE”, w której uczestniczył wraz z wybranymi pracownikami naukowymi Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego dr inż. Andrzej Wojciechowski. Konferencja po raz kolejny zorganizowana została przez

Zakład Systemów Jakości i Zarządzania oraz Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji. Tegoroczny temat przewodni to: „Jakość - problemy i rozwiązania”.

Celem Konferencji była prezentacja wyników prac realizowanych m.in. przez jednostki badawczo-rozwojowe zajmujące się problematyką jakości, normalizacji i kodyfikacji oraz ich praktycznego zastosowania. W trakcie sesji plenarnych i tematycznych uczestnicy Konferencji mogli wymieniać poglądy i doświadczenia oraz zdobywać wiedzę z następujących tematów:

- o zastosowanie metod doskonalenia jakości,
- o aspekty nieuszkodzalności i obsługiwalności,
- o aspekty planowania jakości,
- o aspekty zarządzania ryzykiem,
- o zarządzanie konfiguracją wyrobów, aspekty normalizacji technicznej,
- o kodyfikacja wyrobów.

Pracownicy ITS brali czynny udział w Konferencji prowadząc obrady w dwóch sesjach tematycznych oraz wygłosili cztery referaty tematyczne, które cieszyły się dużym zainteresowaniem słuchaczy. Materiały z konferencji zostały opublikowane w postaci książki pt.: „Jakość - problemy i rozwiązania” pod redakcją dr inż. Andrzeja Świderskiego.

Spotkanie Komitetu Mechaniki Polskiej Akademii Nauk (Sekcja Mechaniki Eksperymentalnej)

W dniu 16 maja 2008 roku Instytut Transportu Samochodowego miał przyjemność gościć członków Komitetu Mechaniki Polskiej Akademii Nauk (Sekcja Mechaniki Eksperymentalnej). Gości przywitał Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski prezentując Instytut i przedstawiając plany związane z jego przyszłością.

Następie prof. dr hab. inż. Zbigniew Kowalewski z Centrum Badań Materiałowych ITS przedstawił referat pt.:

Opracowanie systemu monitorowania i analizy stopnia uszkodzenia materiałów w instalacjach energetycznych elektrociepłowni wskutek obciążeń eksploatacyjnych.



Kolejnym punktem spotkania było zwiedzanie Centrum Badań Materiałowych oraz Centrum Ochrony Środowiska.



Wizyta przedstawicieli firmy 3M w ITS

W dniu 20 maja 2008 roku Instytut Transportu Samochodowego miał zaszczyt gościć przedstawicieli firmy 3M. Gościli u nas: Peter Pape - Dyrektor Techniczny 3M EuroLab (Display&Graphics), Zbigniew Grabowski - Dyrektor Strategicznego Rozwoju Regionu CEE (członek Zarządu 3M Poland), Wojciech Ślaski - Specjalista Serwisu Technicznego 3M Poland (Display&Graphics), Grzegorz Iracki - Kierownik ds. Kluczowych Klientów 3M Poland (Dział Systemów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) oraz Bartłomiej Morzycki - Koordynator ds. Relacji z Administracją Publiczną 3M Poland (Dział Systemów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Gościom przedstawiona została prezentacja multimedialna dotycząca

Instytutu Transportu Samochodowego, a następnie przedstawiciele firmy 3M mieli okazję zobaczyć specjalistyczne wyposażenie laboratoriów oraz uczestniczyć w specjalnie przygotowanych pokazach.

Rozmowy dotyczyły zacieśnienia współpracy, przyszłych wspólnych badań oraz wymiany doświadczeń.



Seminarium „Wymagania Euro VI w zakresie emisji zanieczyszczeń dla pojazdów ciężkich”

W dniu 21 maja 2008 roku w ITS odbyło się seminarium "Wymagania Euro VI w zakresie emisji zanieczyszczeń dla pojazdów ciężkich". Zostało ono zorganizowane przez Instytut Transportu Samochodowego i Association for Emissions Control by Catalyst (AECC).

Tematem seminarium były wymagania Euro VI w zakresie emisji zanieczyszczeń planowane do wprowadzenia po 2010 roku przez Unię Europejską dla pojazdów samochodowych mających masę odniesienia przekraczającą 2610kg i możliwości techniczne spełnienia tych wymagań.

W seminarium wzięli udział przedstawiciele krajowych ministerstw i urzędów biorący udział w pracach związanych z wprowadzeniem Euro VI, krajowych uczelni i instytutów naukowo-badawczych oraz przedstawiciele AECC. Przedstawione zostały 4 referaty ściśle związane z tematem seminarium.

W ramach Euro VI nastąpi dalsze obniżenie wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń w porównaniu z Euro V, które zaczną obowiązywać w bieżącym

roku. Bardzo duży nacisk zostanie położony na ograniczenie emisji cząstek stałych. Przewiduje się nie tylko znaczne obniżenie wartości dopuszczalnych dla masy cząstek, lecz także wprowadzenia wymagania dla ich liczby. Z przedstawionych referatów wynika, że już obecnie istnieją rozwiązania techniczne w postaci reaktorów, w tym typu deNOx i filtrów cząstek stałych umożliwiające spełnienie wymagań planowanych do wprowadzenia przez UE. W ramach dyskusji podkreślano, że niezbędna jest jak najszybsza publikacja rozporządzenia Komisji Europejskiej dotyczącego szczegółowych zasad homologacji pojazdów i procedur badań w ramach normy Euro VI. Umożliwi to przemysłowi samochodowemu i silnikowemu właściwe przygotowanie się do spełnienia wymagań, a ośrodkom prowadzącym homologację do skompletowania odpowiedniego wyposażenia badawczego.



Polski Kongres ITS

W dniach 26-28 maja 2008 roku w Warszawie został zorganizowany przez Stowarzyszenie „ITS Polska” Polski Kongres Inteligentne Systemy Transportowe (ITS), który umożliwił wymianę myśli i nawiązanie współpracy środowisk związanych z nauką, konsultingiem, dostawą technologii, operatorami i producentami urządzeń oraz oprogramowania ITS.

Uczestnikami Kongresu byli przedstawiciele sektora transportowego, samorządowcy, wykładowcy akademicki. Tematy paneli i prezentacji obejmowały następujące zagadnienia: systemy

zarządzania ruchem, systemy pobierania opłat, płatności mobilne w transporcie i parkowaniu, obsługa transportowa dużych imprez, systemy i portale informacyjne, nawigacja oraz systemy transportu niekonwencjonalnego.



Instytut Transportu Samochodowego współuczestniczył w wydarzeniu jako srebrny sponsor oraz partner merytoryczny. Partnerami merytorycznymi Kongresu byli również: Polska Akademia Nauk, Polskie Stowarzyszenie Telematyki Transportu, Polska Platforma Technologiczna ITS oraz PricewaterhouseCoopers. Patronat nad Polskim Kongresem ITS 2008 objęli: Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy, Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

III Konferencja POOMT 2008

W dniach 28-30 maja 2008 roku Instytut Transportu Samochodowego wraz z Instytutem Elektrotechniki, Politechniką Białostocką, Głównym Urzędem Miar, Wojskową Akademią Techniczną, Polskim Komitetem Oświetleniowym oraz firmą Spectro Color zorganizował III Konferencję POOMT 2008. Konferencja odbyła się w Zamku Karnity koło Ostródy. Tematyka konferencji obejmowała:

- o oddziaływanie promieniowania optycznego na organizmy żywe i materiały,
- o miernictwo promieniowania optycznego,
- o skutki oddziaływania optycznego na człowieka i środowisko,

- o technologie i zastosowanie promieniowania optycznego w medycynie, przemyśle, kosmetyce, biologii, zagadnieniach bezpieczeństwa militarnego, ochronie zdrowia i środowiska naturalnego,
- o aparaturę pomiarową oraz urządzenia wykorzystujące promieniowanie optyczne,
- o szeroko pojętą problematykę pomiarów kolorymetrycznych,
- o zagadnienia związane z psychofizycznymi aspektami barwy,
- o diagnostykę optoelektroniczną,
- o zastosowania promieniowania laserowego.



Z ramienia ITS podczas konferencji ogłoszono następujące referaty:

- o „Układ do oceny stopnia zabrudzenia powierzchni przepuszczających światło” - mgr inż. Maciej Łukasik (Zakład Oświetlenia i Wyposażenia Elektrycznego Pojazdów),
- o „Kolorymetr matrycowy w zastosowaniach praktycznych” - dr inż. Piotr Kaźmierczak, dr Wojciech Moćko (Zakład Oświetlenia i Wyposażenia Elektrycznego Pojazdów),
- o „Konceptcja pomiarów eksploatacyjnych oznakowania dróg” - dr inż. Tomasz Targosiński (Zakład Homologacji i Badań Pojazdów).

Program konferencji został poszerzony o dodatkowy blok dydaktyczny, pełniący rolę warsztatów z zakresu wzorcowania spektrofotometrów, zorganizowany przez Główny Urząd Miar, zakończony wystawieniem certyfikatu uczestnictwa.

Posiedzenie Rady Naukowej ITS

W dniu 30 maja 2008 roku w siedzibie Instytutu Odlewnictwa w Krakowie odbyło się posiedzenie Rad Naukowych Instytutu Transportu Samochodowego oraz Instytutu Odlewnictwa w celu podpisania umowy partnerskiej o współpracy pomiędzy instytutami. W prezydium spotkania zasiedli: prof. dr hab. inż. Jerzy Józef Sobczak, prof. dr hab. inż. Zbigniew Górny, dr inż. Andrzej Wojciechowski (dyrektor ITS), prof. dr hab. inż. Jerzy Merkisz (przewodniczący RN ITS), prof. dr hab. inż. Józef Szczepan Suchy. Wśród zaproszonych gości byli: były podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury - prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek (członek RN ITS), radca w Ministerstwie Gospodarki – mgr inż. Stanisław Soja, członek Rady Nauki Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego - prof. dr hab. inż. Wojciech Przetakiewicz (wiceprzewodniczący RN ITS) oraz z-ca dyrektora Instytutu Metalurgii i Inżynierii Materiałowej im. Aleksandra Krukowskiego PAN w Krakowie - prof. Paweł Zięba.

Uroczyste posiedzenie otworzył prof. Zbigniew Górny, który powitał przybyłych gości i uczestników spotkania. Prof. Górny podkreślił, że dotychczasowa wieloletnia współpraca naukowo-badawcza i innowacyjna pomiędzy Instytutem Odlewnictwa i Instytutem Transportu Samochodowego, która zaowocowała licznymi nagrodami krajowymi i międzynarodowymi, jest oparta na fakcie, że motoryzacja i jej rozwój znacząco wpływa na rozwój przemysłu odlewniczego. Rosnące wymagania konstrukcyjne odlewów, ich wysoka jakość i brak wad odlewniczych także są bodźcem do rozwoju przemysłu odlewniczego. Zaznaczył również konieczność dążenia do zacieśnienia wieloletniej współpracy pomiędzy instytutami w zakresie działalności naukowo-badawczej i podejmowania innowacyjnych działań, jak również w obszarze organizacyjnym.

Ze strony Instytutu Transportu Samochodowego zebranych powitał przewodniczący Rady Naukowej ITS prof. Jerzy Merkisz, który w swoim wystąpieniu wskazał na istniejące związki branży motoryzacyjnej z odlewnictwem na przykładzie produkcji silników spalinowych.



Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski podziękował za dotychczasową współpracę, wymieniając wspólne osiągnięcia obu instytutów w zakresie współpracy naukowo-badawczej, licznych publikacji oraz wspólnie zdobytych nagród.

Jako ostatni wystąpił dyrektor Instytutu Odlewnictwa, prof. Jerzy J. Sobczak omawiając działalność Instytutu, projekty będące w realizacji, a także zamierzenia stworzenia z Instytutu Odlewnictwa ośrodka badawczego na Europę środkowo-wschodnią. Prof. Sobczak zwrócił uwagę, że umocnieniu pozycji instytutów powinno służyć stworzenie konsorcjum lub grupy naukowo-badawczej.



Kulminacyjnym punktem posiedzenia było podpisanie przez prof. Jerzego J. Sobczaka i dr inż. Andrzeja Wojciechowskiego porozumienia o współpracy pomiędzy Instytutem Odlewnictwa

zaprezentował „Ultralekkie aluminiowe tarcze hamulcowe Alfa zbrojone popiołami lotnymi o wysokich parametrach użytkowych” za które otrzymał Złoty medal z wyróżnieniem podczas wystawy IWIS 2008.



Podstawowym celem organizacji wystawy była integracja środowisk związanych z rozwojem wynalazczości w Polsce, inspirowanie jej rozwoju w kraju, promocja polskich wynalazków w kraju i zagranicą, rozpowszechnienie wiedzy o rozwoju techniki i technologii oraz wynalazczości wśród ogółu społeczeństwa.

Final IX konkursu „Instruktor Roku 2008”

W dniu 5 czerwca 2008 roku na terenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie odbył się finał IX konkursu „Instruktor Roku 2008”. Organizatorem konkursu była Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców, która zleciła jego wykonanie Stowarzyszeniu Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie. Hasło

tegorocznego konkursu brzmiało: „Stawiamy na kulturę”. Celem konkursu było zacieśnianie współpracy pomiędzy regionalnymi ośrodkami szkolenia kierowców, instruktorami, wykładowcami oraz działaczami zajmującymi się problemami szkolenia przyszłych kierowców. Promowane były tym samym działania na rzecz podnoszenia poziomu szkolenia, bezpieczeństwa ruchu drogowego i rozwijania nowych form działalności, a także propagowanie kultury na drodze.

W ramach konkursu rozegrano 8 osobno punktowanych konkurencji:

- o konkurencja I – „Jeżdżę bezpiecznie - Sprawdzian psychomotoryczny”,
- o konkurencja II – „Wiem jak szybko jadę - Jazda z zasłoniętymi: prędkościomierzem i obrotomierzem”,
- o konkurencja III – „Zawsze służę pomocą - Udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej”,
- o konkurencja IV - „Zawsze dojadę na czas - Próba czasowa”,
- o konkurencja V – „Żaden pojazd nie jest mi straszny - Jazda sprawnościowa samochodem Toyota Hiace”,
- o konkurencja VI – „Zawsze trafiam do celu - Próba zręcznościowa - pchanie dętki”,
- o konkurencja VII – „Jeżdżę spokojnie - Nowa próba Stewarda”,
- o konkurencja VIII – „Znam kodeks drogowy - Sprawdzian z przepisów ruchu drogowego” - rozwiązywanie pytań testowych.

Puchar i nagrodę za zdobycie II miejsca w klasyfikacji generalnej ufundował Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

Złoty Medal dla ITS na Targach Poznańskich

W dniach 9-12 czerwca 2008 roku Instytut Transportu Samochodowego podczas Targów Nauka dla Gospodarki 2008 zaprezentował Ultralekkie aluminiowe tarcze hamulcowe Alfa

zbrojone popiołami lotnymi o wysokich parametrach użytkowych. Nauka dla Gospodarki była integralną częścią poznańskich targów Innowacje - Technologie - Maszyny ITM Polska - największych w Europie targów nowoczesnych technologii dla przemysłu.



Podczas Gali Nagród targów ITM Polska, która odbyła się w dniu 10 czerwca 2008 roku Instytut Transportu Samochodowego został nagrodzony Złotym Medalem Targów Poznańskich za Ultralekkie aluminiowe tarcze hamulcowe Alfa zbrojone popiołami lotnymi o wysokich parametrach użytkowych.



XIII Seminarium Polskiego Towarzystwa Materiałoznawczego

W dniach 17-19 czerwca 2008 roku w Szczecinie odbyło się XIII Seminarium Polskiego Towarzystwa Materiałoznawczego zorganizowane przez Politechnikę Szczecińską (Wydział Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki, Instytut Inżynierii Materiałowej). Seminarium było okazją do wymiany

poglądów dotyczących badań i kształcenia w zakresie inżynierii materiałowej. Program obejmował wykłady zaproszonych gości prezentujące najnowsze kierunki badań i metody badawcze oraz dyskusję okrągłego stołu na temat rozwoju dydaktyki w inżynierii materiałowej.

Instytut Transportu Samochodowego reprezentowali: dr inż. Andrzej Wojciechowski - dyrektor ITS, prof. dr hab. inż. Wojciech Przetakiewicz - wiceprzewodniczący Rady Naukowej ITS, doc. dr hab. inż. Natalia Sobczak - doradca dyrektora, dr inż. Dariusz Rudnik - kierownik Centrum Badań Materiałowych. Prof. Przetakiewicz wygłosił referat pt.: Zmiany w systemie finansowania nauki z budżetu państwa.

Dzień Otwarty Rzecznika Praw Obywatelskich

W dniu 15 czerwca 2008 roku zorganizowany został Dzień Otwarty Rzecznika Praw Obywatelskich. Dzień Otwarty Biuro RPO zorganizowało już po raz drugi. Program Dnia obejmował:

- o 10.00 - 10.10 uroczyste rozpoczęcie Dnia Otwartego przez dr Janusza Kochanowskiego, Rzecznika Praw Obywatelskich
- o 10.00 - 17.00 przyjmowanie wniosków do Rzecznika Praw Obywatelskich przez pracowników Biura Rzecznika Praw Obywatelskich
- o 10.00 - 17.00 wycieczka po instytucji „Śladami wniosku”
- o 12.00 konferencja prasowa Rzecznika Praw Obywatelskich
- o 14.00 - 14.30 spotkanie Rzecznika Praw Obywatelskich z laureatami Olimpiady o Prawach Człowieka
- o 16.50 - 17.00 zakończenie Dnia Otwartego

Dla najmłodszych przygotowano „Kącik Małego Obywatela”, w którym odbywały się konkursy rysunkowe i sprawnościowe, można było również spotkać psy przewodniki z Fundacji Cze-

Ne-Ka. Dla dzieci i młodzieży gry i konkursy przygotowało Centrum Edukacji Obywatelskiej oraz ITS.



W Dniu Otwartym RPO udział wzięli Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski oraz pracownicy CBR.



Spotkanie grupy ekspertów ONZ w ITS

W dniach 17-18 czerwca 2008 roku w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się podsumowujące spotkanie grupy roboczej IG-R66 GRSG WP29 EKG ONZ. Celem grupy jest praca nad modernizacją Regulaminu Nr 66 EKG ONZ dotyczącym wytrzymałości konstrukcji autobusów. W spotkaniu zorganizowanym przez

Zakład Homologacji i Badań Pojazdów ITS uczestniczyli eksperci z Węgier, Indii, Belgii, Hiszpanii, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Holandii, Francji, Szwecji, Czech, Indii i Polski (w tym pracownicy ITS), reprezentujący zarówno instytucje badawcze, jak i przemysł autobusowy. W spotkaniu brał udział również przedstawiciel Komisji Europejskiej.

Prezentacja Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

W dniu 24 czerwca 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego miała miejsce prezentacja Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W spotkaniu uczestniczyli: Minister Tomasz Połec - Główny Inspektor Transportu Drogowego, Jacek Zalewski - Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Drogowego Komendy Głównej Policji, Andrzej Grzegorzczak - Dyrektor Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz ks. dr Marian Midura - Krajowy Duszpasterz Kierowców i ks. Jerzy Kraśnicki - Dyrektor MIVA Polska. Instytut reprezentowali: dr inż. Andrzej Wojciechowski - Dyrektor Naczelny, mgr inż. Wojciech Przybylski - Zastępca Dyrektora ds. Techniki, dr Edward Menes - Zastępca Dyrektora ds. Ekonomiki i Organizacji, dr inż. Wojciech Gis - Sekretarz Naukowy ITS, dr inż. Marcin Ślęzak - Pełnomocnik Dyrektora ds. Jakości i Rozwoju oraz Kierownicy Zakładów.

Dyrektor Andrzej Wojciechowski przywitał zebranych gości, przedstawił plan spotkania oraz podkreślił inicjujący charakter spotkania w gronie specjalistów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Główny aspekt wizyty stanowiła prezentacja Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz możliwości ITS w zakresie wykorzystania Stacji Tachografów i elektronicznej wagi przez Inspekcję Transportu Drogowego. Po przedstawieniu prezentacji Dyrektor Jacek Zalewski przypomniał, że działania

Komendy Głównej Policji koncentrują się na kampaniach promujących wychowanie komunikacyjne w szkołach. Są one miejscem kształcenia młodych ludzi i mają znaczący wpływ na kreowanie poczucia odpowiedzialności. Przypomniawszy, że ponad 30% weekendowych śmiertelnych wypadków drogowych jest powodowana przez młodych kierowców w wieku 18-24 lat.

Ks. dr Marian Midura wyraził aprobatę dla przedstawionej wizji CEBRD, wspomniawszy o roli Kościoła Katolickiego w propagowaniu kampanii „Otoczmy troską życie”, która będzie miała na celu informowanie społeczeństwa poprzez parafie o sposobach bezpiecznego poruszania się po drogach i podejmowania odpowiedzialności za własne zachowanie. Minister Tomasz Połec podziękował za zaproszenie do ITS oraz za deklarowaną chęć zacieśnienia współpracy. Podkreślił znaczenie stosowania automatycznego systemu pomiaru prędkości jako nadrzędnego środka przestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym. Dyrektor Andrzej Grzegorzczak poinformował zebranych o Międzynarodowym Dniu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który przypada w dniu 13 października 2008 roku oraz o inicjatywach rządowych podejmujących zagadnienie ubezpieczenia ruchu drogowego.

EUROPEAN CONGRESS KONES 2008 - Stare Jabłonki

W dniach 7-10 września 2008 roku w hotelu Anders w Starych Jabłonkach odbędzie się **34-ty Międzynarodowy Kongres Napędów i Środków Transportu EUROPEAN KONES 2008** (*34th International Congress on Powertrain and Transport Means EUROPEAN KONES 2008*). Organizatorami kongresu są Instytut Transportu Samochodowego, Instytut Lotnictwa i Polska Akademia Nauk.

EUROPEAN KONES 2008

Konkurs Renault „Bezpieczeństwo dla wszystkich”

W dniu 25 kwietnia 2008 r. w Warszawie odbył się finał ósmej edycji ogólnopolskiego konkursu „Bezpieczeństwo dla wszystkich”. Hasło tegorocznego konkursu brzmiało „Bezpieczeństwo na drodze to wspólna korzyść”. W finale wzięło udział 164 dzieci z klas I-VI z sześciu miast Polski. Uczniowie mieli za zadanie zaprezentować kilkuminutowy program edukacyjny ilustrujący wybrane zagadnienie z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w nawiązaniu do tematu przewodniego. Przewodniczącą jury była Ida Leśnikowska-Matusiak z ITS. Zwycięzcy konkursu tradycyjnie reprezentują Polskę na Światowym Finale konkursu, który odbywa się w Paryżu. Konkurs polega na przygotowaniu pracy plastycznej ilustrującej jego hasło przewodnie. W tym roku w konkursie wzięło udział 560 klas z prawie 240 szkół podstawowych z całej Polski. Spośród 1172 nadesłanych prac jury wyróżniło 63 prace i wybrało 7 najlepszych, których autorzy spotkali się na Wielkim Finale w Warszawie. Zwycięzcą VIII edycji Konkursu „Bezpieczeństwo dla wszystkich” zostali uczniowie III klasy z Zespołu Szkół w Skrzypnem, których opiekunką jest pani Monika Peciak. Zwycięzcy otrzymali symboliczny bilet do Paryża z rąk prezesa Renault Polska Amand Barral. Bilbordy, na których zamieszczono nagrodzoną pracę można zobaczyć w wielu miejscach naszego kraju.

O Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach

W maju i w czerwcu 2008 r. o ITS między innymi pisano w prasie:

- Przegląd Komunikacyjny z dn. 01.05.2008r. „**Nowa inicjatywa KE w sprawie ścigania zagranicznych piratów drogowych**” aut. Cezary Krysiuk;
- Auto Firmowe z dn. 01.05.2008r. „**Kierowca w spódnicy**” aut. Małgorzata Kenig;
- Nowoczesny Warsztat z dn. 01.05.2008r. „**Badania techniczne**” aut. Paweł Dziędziak;
- Motosalon z dn. 01.05.2008r. „**Docenić światła**” aut. Jerzy Pomianowski;
- Super Warsztat z dn. 01.05.2008r. „**Konferencja ITS**”;
- Dziennik Polska Europa Świat z dn. 10.05.2008r. „**Ostry spór o światła**” aut. Ilona Blicharz;
- Cosmopolitan z dn. 01.06.2008r. „**Kobiety za kierownicą (też) robią błędy. Jakże?**” aut. Marta Dziekanowska
- Polska Dziennik Bałtycki z dn. 17.05.2008r. „**Staranował pociąg**” aut. Marcin Kamiński;
- Polska Gazeta Transportowa; Dodatek z dn. 21.05.2008r. „**Logistyka polska ma się dobrze**” aut. Franciszek Netz;
- Polska Gazeta Transportowa „**Zmiany w przepisach ADR**” aut. Tomasz Kajda;
- Życie Warszawy z dn. 26.05.2008r. „**Tiry rozjeżdżają Aleje i zyski Blue City**” aut. Konrad Majszyk;
- Rzeczpospolita B z dn. 24.05.2008r. „**Nieostrożni kierowcy drenują państwową kasę**” aut. Adam Maciejewski;
- Polska Gazeta Krakowska z dn. 27.05.2008r. „**Auta mają być przyjazne dla kierowcy i środowiska**” aut. Tomasz Dąbrowski;
- Dziennik Polska Europa Świat z dn. 02.06.2008r. „**Kupujemy auto na wakacje**” aut. Renata Majek;
- Auto Market Truck z dn. 06.06.2008r. „**Wokół tankowania**” aut. Jacek Dobkowski;
- Wprost z dnia 16.06.2008r. „**Znaki ryzyka**” aut. Agnieszka Sijka;
- Motor z dnia 16.06.2008r. „**Kolizje przez goliznę**” aut. Tomasz Orliński;
- Polska z dnia 17.06.2008r. „**Karta rowerowa zagraża życiu nieletnich**” aut. Sławomir Burzyński;
- Nowiny Raciborskie z dnia 17.06.2008r. „**Eksperci od bezpieczeństwa**”;
- Gazeta Pomorska z dnia 20.06.2008r. „**Nasze drogie światła**” aut. Wojciech Mąka;

- 629.113.001.5 Samochody - badania ITS
ang.
PSA gets cold start in Slovenia, Chłodny start koncernu PSA na Słowenii,
Automotive Engineer, 2007, s. 14
- 629.113.002.2 Samochody - produkcja ITS
ang.
BMW to ship Z4 out of US, BMW odsyła model Z4 ze Stanów
Zjednoczonych, Automotive Engineer, 2007, s. 14
- INFORMACJE
Firma Hidria, która specjalizuje się w produkcji świece żarowych buduje centrum techniczne w mieście Tomlin w Słowenii, w celu poszerzenia prac badawczych nad „zimnym rozruchem” silników o zapłonie samoczynnym. Nowa placówka powstaje kosztem 7 mln euro i docelowo ma zatrudniać 50 inżynierów. Zakres prac badawczych ma obejmować zagadnienia związane z dostosowaniem silników wysokoprężnych do nowych norm emisji nieczystości spalin. Firma Hidria ma obecnie 15% udział w światowej produkcji świece żarowych i jest technicznym kooperantem koncernów PSA i Ford. Producent zapowiada prezentację nowego typu świec żarowych z ceramiczną końcówką.
- 41/2008 M. Krupiński
- 658.8 Sprzedaż ITS
621.436 Silniki Diesla ang.
Chinese appetite for clean diesel grows, Rośnie chiński apetyt na czyste
diesle, Automotive Engineer, 2007, s. 14
- INFORMACJE
Producenci silników diesla chcą zwiększyć produkcję oraz sprzedaż własnych wyrobów na rosnącym rynku chińskim. Zwiększony popyt jest wynikiem rozbudowanej sieci drogowej, która plasuje się na drugim miejscu, zaraz po Stanach Zjednoczonych oraz z faktu przystąpienia do WTO (Światowej Organizacji Handlu). Pierwszą z firm jest XCEC wytwarzający 11-litrowe silniki o mocy 440 KM z przeznaczeniem dla ciężarówek i autobusów w przedziale wagowym 24 – 40 ton. Marka DCD na brazylijskiej licencji MWM International produkuje 3-litrowe, 4-cylindrowe, turbodoładowane jednostki kierowane do lekkich aut dostawczych, aut sportowo-użytkowych oraz pick-up'ów.
- 42/2008 M. Krupiński
- 43/2008 M. Krupiński
- 629.113.002.2 Samochody - produkcja ITS
ang.
Magna loses Chrysler contracts, Magna straci kontrakt Chryslera,
Automotive Engineer, 2007, s. 8
- INFORMACJE
Chrysler przenosi produkcję modeli 300C i Voyager MPV z austriackich zakładów Magna Steyr w Grazu do Ameryki Północnej. Zdaniem koncernu, słaba kondycja dolara sprawia, iż tańszym rozwiązaniem jest montaż aut po drugiej stronie Atlantyku. I tak, model 300C przejmą zakłady Brampton w kanadyjskim Ontario, gdzie także są produkowane Dodge Magnum oraz Challenger i Charger na rynek amerykański. Realizacją Voyageera i jego następnych modeli Dodge Grand Caravan i Chrysler Town&Country zajmie się nowo doinwestowana fabryka w St. Louis w stanie Missouri. Bez zmian pozostanie produkcja Jeepa Grand Cherokee, która będzie kontynuowana w Grazu.
- 44/2008 M. Krupiński

621.431.73 „715”

Silniki do pojazdów samochodowych.
Nowości

ITS
ang.

Diesel-style ignition in Merc gas engine, Dieslowski styl zaplonu w silnikach benzynowych Mercedes, Automotive Engineer, 2007, s. 55

TECHNOLOGIA

Mercedes testuje nowy silnik ze zmiennymi wartościami sprężania, automatycznie kontrolowanym zapłonem oraz efektywniejszym sposobie spalania mieszanki paliwowo-powietrznej. Prototypowy, czterocylindrowy silnik o pojemności 1.8 l zasilany jest poprzez bezpośredni wtrysk paliwa oraz wspomagany dwoma turbosprężarkami. Moc wynosi 238 KM a maksymalny moment obrotowy 400 Nm. Średnie spalanie to 6 l/100 km. Kiedy silnik nie jest obciążony, mieszanka paliwowo-powietrzna zapalana jest w konwencjonalny sposób, za pomocą iskry. Gdy silnik pracuje na wolnych obrotach, zwiększa się stopień sprężania a do zaplonu dochodzi samoczynnie. Konstruktorom udało się także obniżyć emisję NO_x.

45/2008

M. Krupiński

5

629.113.005

Samochody - wyposażenie

ITS
ang.

Nissan bonnet pops up in Japan, Wyskakująca maska Nissana w Japonii, Automotive Engineer, 2007, s. 53

TECHNOLOGIA

Nissan zaprezentował na japońskim rynku system „Pop-up bonnet” (wyskakująca maska) dla ochrony pieszych. Pierwszym autem wyposażonym w to rozwiązanie będzie sportowy model Skyline. „Pop up” łagodzi skutki uderzenia głowy pieszego przez samochód dzięki odsunięciu ciała od twardych elementów znajdujących się pod maską samochodu (np. silnik). Urządzenie składa się z trzech akceleratorów umieszczony w przedniej części auta, które wychwytyują ewentualne uderzenia powyżej 20 km/h. W sytuacji kolizji tylna część aluminiowej maski, na wysokości szyby, unosi się za pomocą zawiasów o 100 mm w czasie 30 ms. Podobne rozwiązanie ma Jaguar w modelu XK, Citroen C6 oraz Honda Legend.

46/2008

M. Krupiński

629.113.001.5

Samochody - badania

ITS
ang.

Ford puts a stop to its whining, Ford zatrzymuje wycie, Automotive Engineer, 2007, s. 49

TECHNOLOGIA

Kierowcy podczas jazdy narzekają na dobiegające do ich uszu dźwięki np. opony czy hałas wiatru. Brzmienie dochodzące z przekładni biegów może być bardziej dokuczliwe. „Hałaśliwy problem” to wynik błędów transmisyjnych. Ze zastopniowanie biegów z nieprawidłową pracą oczek kół zębnych prowadzi do drgań i ostatecznie do nieprzyjemnego „wycia” całego układu. Konstruktorzy starając się uczynić pracę całego układu gładszą, pracują jednocześnie nad redukcją niepożądanych odgłosów. Dlatego Ford nawiązał współpracę z firmą Romax, której specjalistyczne oprogramowanie potrafi zbadać i wychwycić powstające źródła hałasu w fazie projektu nad nową skrzynią biegów. Software zmniejsza także czas badania i liczbę prototypowych przekładni z kilku do zaledwie jednej.

47/2008

M. Krupiński

629.113.005

Samochody - wyposażenie

ITS
ang.

Lithium ion sells to C-segment, Litowo-jonowe baterie dla aut kompaktowych, Automotive Engineer, 2007, s. 8

TECHNOLOGIA

Firma Continental rozpocznie produkcję baterii litowo-jonowych o mocy 20kW w 2009 roku. Prawdopodobnie nowe źródła zasilania trafią pod maski aut Volkswagena, z którym firma zakontaktowała wieloletnią współpracę technologiczną. Pierwszymi samochodami wyposażonymi w litowo-jonowe akumulator będą modele Polo oraz Golf, choć w planach uwzględni się także zastosowanie baterii w większych samochodach. Obecnie, firma pracuje nad zmniejszeniem rozmiarów akumulatora oraz zwiększeniem wydajności w celu osiągnięcia mocy do 70kW.

48/2008

M. Krupiński

- 629.113.002.2 Samochody - produkcja ITS
ang.
- Simon Bickerstaffe, Holding it together, Trzymając razem, Automotive Engineer, 2007, s. 40-41
- ROZWÓJ**
- Produkcja aut jest coraz sprawniejsza ale inżynierowie poszukują jeszcze wydajniejszych sposobów montażu. Jednym z rozwiązań jest spawanie laserowe, które trwa o 1/3 czasu niż analogiczne łączenie punktowe. Taki spaw jest mniejszy, dokładniejszy oraz może być wykonywany z jednej strony łączącej części. Technicy proponują także szersze użycie nowoczesnych robotów. Przykładowo, montaż drzwi może się odbywać za pomocą robota wyposażonego w pięć laserowych czujników, które wpasują je idealnie z marginesem przesunięcia $\pm 0,25$ mm, podczas gdy producenci tacy jak Audi czy BMW tolerują przesunięcie w granicach 0,5 mm. Bariera jest jak na razie wysoka cena.
- 49/2008 M. Krupiński
- 629.113.002.2 Samochody - badania ITS
ang.
- James Griffiths, Weathering the storm, Prognozując burze, Automotive Engineer, 2007, s. 37-38
- ROZWÓJ**
- Przy budowie aut, koncerny samochodowe korzystają z pomocy kilkudziesięciu a nawet kilkuset poddostawców części, których fabryki rozlokowane są w różnych miejscach. Łańcuch powiązań jest ściśle ustalony z harmonogramem prac montażowni. Jakkolwiek zastój produkcji pojedynczego elementu wykończenia może zastopować taśmę produkcyjną na kilka dni. Taka sytuacja spotkała Toyotę, która korzystała z usług firmy dostarczającej pierścienie tłokowe. Fabryka została unieruchomiona w wyniku trzęsienia ziemi, co w konsekwencji doprowadziło do zatrzymania linii produkcyjnej na 3 dni i spóźnienia w dostawie 55 tys. aut. Dlatego koncerny starają się zmniejszać liczbę kooperantów i dobierać ich pod względem położenia, na terenach niezagrożonych kataklizmami.
- 50/2008 M. Krupiński
- 629.113 „715” Samochody - nowości ITS
ang.
- Tristan Honeywill, Mazda's money maker, Maszynka do pieniędzy Mazdy, Automotive Engineer, 2007, s. 35
- ROZWÓJ**
- Model CX-7 pojawił się wiosną zeszłego roku w Stanach Zjednoczonych i odniósł komercyjny sukces. Teraz jest wprowadzany w Europie, gdzie japoński SUV znakomicie się wpisuje w rosnący segment aut sportowo-użytkowych. Zaletami Mazdy są m.in. niski współczynnik opór powietrza 0,34Cx oraz masa nie przekraczająca 1,770kg, co przekłada się na lepsze osiągi i ekonomikę jazdy. Prowadzenie ułatwia zawieszenie zestrojone na europejskie drogi oraz przedni zderzak ze spoilerem. Zadbano także o wyciszenie kabiny dzięki nowatorskiej piance absorbującej większą ilość hałasów. Dopracowano także konstrukcję pod względem bezpieczeństwa: zwiększono wytrzymałość karoserii na skręcania i zgniatanie.
- 51/2008 M. Krupiński
- 629.113.002.2 Samochody - produkcja ITS
ang.
- James Griffiths, Costs cut safely, Bezpieczne cięcie kosztów, Automotive Engineer, 2007, s. 29
- PRODUKCJA**
- Obniżenie kosztów produkcji i w rezultacie niższa cena detaliczna nowo wyprodukowanych aut jest nadrzędnym celem dla koncernów samochodowych. Minimalizacja wydatków nie może jednak wpłynąć na jakość bezpieczeństwa pasażerów oraz wykończenia pojazdu, ponieważ trudno jest odbudować nadszarpnięty tymi uchybieniami wizerunek firmy. Jedną z recept na zmniejszenie wydatków przy budowie aut, może być integrowanie jak największej liczby elektronicznych podzespołów w jednym urządzeniu, łączenie czujników tak, aby przekazywały sygnały oddzielnym systemom lub też poprzez łączenie całych systemów np. ABS (anti-lock breaking) z ESC (electronic stability control).
- 52/2008 M. Krupiński

- 629.113.001.4 Samochody - testy ITS ang.
Toyota Prius tests prototype plug-in Prius in US and Japan markets, Toyota testuje Priusa podłączanego do prądu na rynku amerykańskim i japońskim, Automotive Engineer, 2007, s. 10
INFORMACJE
Prototypowe samochody są testowane w Japonii oraz w USA, ponieważ Toyota ma 80% udział w sprzedaży aut hybrydowych na miejscowym rynku. Tym, co odróżnia nowy model od wersji oferowanej w salonie to możliwość doładowywania niklowo-wodorkowych baterii w aucie bezpośrednio z domowego gniazdka. Zasilanie akumulatorów w zwykłym Priusie może się odbywać tylko za pośrednictwem prądu, która gromadzi prąd z pomocą silnika spalinowego. Toyota planuje także wykorzystywać baterie litowo-jonowe, które zdaniem producenta zapewnią dłuższą jazdę za pośrednictwem akumulatorów. Testowana wersja o nazwie PHEV (plug-in hybrid electric vehicle) ma trafić także na rynek europejskie.
53/2008 M. Krupiński
- 629.114.2 Ciągniki rolnicze ITS ang.
Ananas Juostas, Algirdas Janulevicius, Investigation of tractor engine power and economical working conditions utilization during transport operation, Badania mocy silnika traktora i wykorzystanie ekonomicznych warunków pracy silnika podczas operacji transportowych, Transport, 2008, Nr 1, s. 37 – 43
CIĄGNIK ROLNICZY, POŚLIZG, KOŁO, ZUŻYCIE PALIWA, PRĘDKOŚĆ SILNIKA, MOC
Artykuł analizuje pracę ciągnika rolniczego i kondycję jego silnika z ekonomicznego punktu widzenia. Podana została zależność poślizgu koła ciągnika na siły przyczepności oraz współczynnik wagi użytkowej. Przedstawiono moc pojazdu, zależnie od drogi, warunków polowych i prędkości jazdy. Zrobiono teoretyczną analizę dochodzeniową, w której oceniane były interakcje między kołami ciągnika a siłami jazdy i hamowania. Badania dowiodły redukcję zużycia paliwa, dzięki redukcji prędkości silnika i dzięki utrzymywaniu tej samej prędkości pracy silnika.
55/2008 P. Pawlak
- 656.1.07 Zarządzanie przedsiębiorstwami ITS ang.
Adolfas Baublys, Probability models for assessing transport terminal operation, Model prawdopodobieństwa, mający na celu oszacowanie operacji transportowych przebiegających w terminalach, Transport, Nr 1, 2007, s. 3 – 8
TERMINAL TRANSPORTOWY, MODEL PRAWDOPODOBIEŃSTWA
Artykuł rozważa następujące problemy: 1) Rozwój modelu prawdopodobieństwa, w celu ustalania wadliwego działania terminalu. 2) Definiowanie sytuacji krytycznych zaistniałych na terenie terminalu, bazując na danych statystycznych. 3) Zminimalizowanie negatywnych skutków awarii podczas operacji przeprowadzanych w terminalu. 4) Identyfikacja sytuacji konfliktowych podczas zarządzania terminalem.
56/2008 P. Pawlak
- 629.113 “715” Samochody - nowości ITS ang.
Tristan Honeywill, Ford rallies, Ford się ściga, Automotive Engineer, 2007, s.18
SPORT
Drużyna „Ford European Racing” odnosi sukcesy w wyścigach World Rally Championship pod kierownictwem Jose Capito. Dobre wyniki to także zasługa należycie przygotowanego auta - „odchudzone” je o 20kg. Nowym wyzwaniem dla inżynierów będą zmiany przepisów, jakie szykuje FIA w klasie WRC. Wg planów, auta będą musiały rywalizować w trzech lub nawet w czterech rajdach bez możliwości wymiany silnika. Sezon zostanie skrócony z 10 do 8 miesięcy, w których zamiast obecnych 16, odbywałoby się 12 rajdów w 24 krajach świata. Nowe przepisy objęłyby także niższe kategorie, Super 2000 oraz auta N-grupowe. Zdaniem fachowców, krótszy czas na badania i przygotowanie pojazdów do wyścigów przełoży się na dopracowanie konstrukcji aut seryjnych.
54/2008 M. Krupiński

- 65.012.1 Zarządzanie - badania ITS ang.
Xin Miao, Bao Xi, Agile forecasting of dynamic logistics demand, Przewidywanie ruchomego, dynamicznego zapotrzebowania logistycznego, Transport, 2008, Nr 1, s. 26 – 30
LOGISTYKA, PRZEWIDYWANIE, ZARZĄDZANIE ŁAŃCUCHEM DOSTAW
Badanie metody przewidywania ilościowego dla ruchomego zapotrzebowania logistycznego w dynamicznym łańcuchu dostaw. Dokonano charakterystyki dynamicznego zapotrzebowania na logistykę i metody jego przewidywania. W celu wzmocnienia efektywności przewidywania i jego precyzji, podczas trenowania sztucznej sieci nerwowej, zastosowano „Filtr Kalmana”. Sieć ta obsługuje algorytm przewidywania ruchu. Podczas badań wykonano również bardzo dużo symulacji aby zademonstrować rezultaty przewidywania. Porównanie analiz pokazuje, że metoda przewidywania ruchomego, dynamicznego zapotrzebowania na logistykę jest wiarygodna.
57/2008 P. Pawlak
- 62-6 34.2 Ropa naftowa ITS ang.
Jonas Algirdas Kugelevicius, Algirdas Kuprys, Jonas Kugelevicius, Forecasts of Petroleum Demand, Przewidywanie zapotrzebowania na ropę naftową, Transport, Nr 1, 2007, s. 9 – 13
PRODUKTY Z ROPY NAFTOWEJ, MODELOWANIE KONSUMPCJI PRODUKTÓW WYTWARZANYCH Z ROPY NAFTOWEJ
W artykule przeanalizowano trendy konsumpcji produktów wytwarzanych z ropy naftowej na Litwie. Zdaniem autorów, trendy te nie są stabilne, podczas okresu przejściowego do gospodarki rynkowej, dlatego zaproponowano metody oraz modele porównawcze analiz, w celu statystycznego modelowania trendów konsumpcji produktów wytwarzanych z ropy naftowej. Porównano względne czynniki konsumpcji produktów naftowych, w gospodarce przejściowej piętnastu rozwiniętych rynkowo państw członkowskich UE. Na podstawie modelu statystycznego skalkulowane zostały długoterminowe przewidywania konsumpcji produktów naftowych na Litwie, w perspektywie lat 2010 – 2025.
59/2008 P. Pawlak
- 62-634.2 Ropa naftowa ITS ang.
Arunas Andziulis, Long – term oxidation stability of gasoline on account of mir monitoring, Długoterminowa stabilność oksydacji benzyny w odniesieniu do monitoringu MIR (badania spektroskopowe w zakresie środkowej podczterwieni), Transport, 2006, Nr 3, s. 218 – 222.
STABILNOŚĆ OKSYDACJI, BENZYNA, ALKENY (OLEFINS), BADANIA SPEKTROSKOPOWE W ZAKRESIE ŚRODKOWEJ PODCZERWIENI (MIR)
Problem stabilności oksydacji produktów wytwarzanych z ropy naftowej często jest spowodowany zbyt przewlekłym transportem bądź zbyt długim pozostawianiem produktów w magazynach. Artykuł prezentuje wyniki badań nad kinetyką auto – oksydacji w benzynie, wykonaną przez zastosowanie metody monitorowania spektroskopii średniego zasięgu IR (tzw. MIR), nakierowanej na określenie stabilności oksydacji paliwa.
60/2008 P. Pawlak
- 725.35 Magazyny ITS ang.
Adolfas Baublys, Model for distribution of warehouses in the commercial network in optimising transportation of goods, Model rozmieszczenia magazynów w sieci handlowej, w celu optymalizacji transportu dóbr, Transport, 2008, Nr 1, s. 5 – 9
MAGAZYN, SIEĆ HANDLOWA, DOBRA, TRANSPORT, CENA
Artykuł prezentuje model rozmieszczenia magazynów w sieci handlowej, w celu optymalizacji transportu dóbr. Podstawowa funkcja modelu zawiera: stałe ceny konstrukcji dużych i małych magazynów oraz zmienne ceny transportu nieprzetworzonych materiałów i dóbr pomiędzy magazynami a punktami handlowymi. Przedstawiony algorytm został stworzony w celu optymalizacji sieci lokalnych dróg pomiędzy punktami handlowymi. Konkretyzując, jeśli gęstość dystrybucji celów, w największym obszarze jest naprawdę wysoka, niezależne badania są efektywne, nawet gdy porównuje się je ze standardowymi metodami.
58/2008 P. Pawlak

- 614.8 Wypadki drogowe ITS ang.
Pachaivannan Partheeban, Elangovan Arunbabu, Ranganathan Rani Hemamalini, Road accident cost prediction model using systems dynamics approach, Model oszacowania kosztów wypadków drogowych przy użyciu dynamicznego systemu, Transport, 2008, Nr 1, s. 59 – 66
WYPADEK, MODELOWANIE, BEZPIECZEŃSTWO
Koszty wypadków są ważnym składnikiem całkowitych kosztów ruchu drogowego. Największa część kosztów związana jest z najcięższymi, przeważnie śmiertelnymi wypadkami. Ewaluacja kosztów najgroźniejszych wypadków istotnie wpływa na oszacowanie ekonomicznej wartości statystycznego życia. Artykuł ma na celu rozwinięcie modelu wypadków drogowych. Aby zbudować rozwinięty model wypadków, zidentyfikowane zostały różne czynniki powodujące wypadki drogowe i generujące koszty. Przedstawiony model jest zdolny do kalkulowania wskaźnika wypadków i ich kosztów w czasie przyszłym, do 2020 roku.
61/2008 P. Pawlak
- 656.1:002 Ruch drogowy ITS ang.
Jonas Bazaras, Janina Jablonskyte, Egle Jotautiene, Interdependence of noise and traffic flow, Współzależność hałasu i natężenia ruchu drogowego, Transport, 2008, Nr 1, s. 67 – 72
PRZEPIYWRUCHU, HAŁAS, STATYSTYKA,
Nateżenie ruchu drogowego w miastach, w szczególności w centrum miast, jest intensywne i nierregularne, ponadto rejestr poziomu hałasu przekracza dozwolone limity. Na potrzeby powyższego artykułu, zmierzono poziom hałasu na skrzyżowaniu alei K. Mindaugo i ulicy Bristono w Kownie. Oprócz tego użyto danych zarejestrowanych aparaturą automatycznie rejestrującą nateżenie ruchu drogowego. Dzięki przeprowadzonym badaniom zdefiniowano stałą redukcję poziomu hałasu od początku cyklu zielonego światła aż do końca tego cyklu. Największy hałas generowały tzw. „hot starts” czyli ostre starty tj. gwałtowne ruszanie spod świateł. Aby oszacować zależność między hałasem i natężeniem ruchu ulicznego, stworzono i zastosowano statystyczny model matematyczny.
62/2008 P. Pawlak
- 656.1 Transport drogowy ITS ang.
Krzysztof Olejnik, Estimation of the need for harmonization of technical demands for vehicles used in transit countries to decrease threats made by the accidents, presented in the selected examples, Oszacowanie potrzeby harmonizacji wymogów technicznych dla pojazdów używanych w krajach tranzytowych, w celu zmniejszenia groźby spowodowania wypadków, zaprezentowane na podstawie wybranych przykładów, Transport, 2008, Nr 1, s. 78 – 81
BEZPIECZEŃSTWO, TRANSPORT, WIDZIALNOŚĆ
Artykuł ukazuje potrzebę stworzenia zharmonizowanych wymagań technicznych, dla pojazdów używanych w ruchu drogowym. Większość pojazdów poruszających się obecnie po drogach dostało zgodę na jazdę zgodnie z łagodniejszymi wymaganiami, niż obowiązujące obecnie. Niektóre przepisy zostały zmienione ponieważ postęp techniczny, a także rozwój aparatury badawczej umożliwił zaostrożenie wymagań.
63/2008 P. Pawlak
- 614.8 Wypadki drogowe ITS ang.
Jurgita Kinderyte – Poskiene, Edgar Sokolovskij, Traffic control elements influence on accidents, mobility and the environment, Elementy kontroli ruchu i ich wpływ na wypadki, mobilność oraz środowisko naturalne, Transport, Nr 1, 2008, s. 55 – 58
ELEMENTY KONTROLI RUCHEM, WYPADKI, MOBILNOŚĆ, ŚRODOWISKO NATURALNE,
Artykuł prezentuje główne elementy kontroli ruchu, które zostały podzielone na dwie podstawowe grupy. Pierwsza grupa przedstawia elementy kontroli ruchu, które wpływają na liczbę wypadków drogowych.. Druga grupa prezentuje elementy kontroli ruchu, które wywierają wpływ na poziom mobilności i środowisko naturalne. Niektóre z nich mogą zwiększać mobilność, natomiast inne redukują mobilność na drodze. Przeanalizowano także elementy, które są korzystne dla środowiska naturalnego.
64/2008 P. Pawlak

- 656.1 Transport drogowy ITS ang.
Olga Lingaitiene, A mathematical model of selecting transport facilities for multimodal freight transportation, Model matematyczny dobierania ułatwień transportowych dla ładunku przewożonego transportem multimodalnym, Transport, 2008, Nr 1, s. 10 – 15.
- TRASA, MODEL MATEMATYCZNY, KOSZTY, CZAS
W artykule zaprezentowano system funkcjonalnych relacji pomiędzy prędkością, bezpieczeństwem ruchu drogowego i kosztami transportu. System jest oparty na ustalonych kryteriach opisujących jakość transportu. Ogólne koszty transportu mogą być ustalone, kiedy znane są koszty użytkowania dróg, kolei oraz transportu morskiego. W tym celu stworzono model matematyczny, który będzie wybierał optymalną trasę, uwzględniając czas, koszty oraz bezpieczeństwo transportu. Model ten ocenia czas załadunku i magazynowania towaru w terminalach, bo jest on odmienny, w zależności od konkretnych tras.
P. Pawlak
67/2008
- 656.1 Transport drogowy ITS ang.
Aidas Vasilis Vasiliauskas, Jurgita Barysiene, Analysis of lithuanian transport sector possibilities in the context of European – Asian trade relations, Analiza możliwości litewskiego sektora transportowego w kontekście realizacji europejsko – azjatyckiego handlu, Transport, 2008, Nr 1, s. 21 – 25
- KORYTARZE TRANSPORTOWE, RELACJE EKONOMICZNE, HANDEL MIĘDZYNARODOWY, ROZWÓJ INFRASTRUKTURY
W artykule została zdefiniowana podstawowa cecha międzynarodowego, zintegrowanego systemu transportu multimodalnego. Identyfikacja i rozwój dobrze funkcjonujących relacji transportowych na bazie istniejących korytarzy transportowych wymaga odpowiedniego zdefiniowania, a także skoordynowania wspólnych akcji wśród krajów oraz międzynarodowych instytucji. Geograficzna pozycja Litwy skutkuje tym, że kraj przecinają dwa europejskie korytarze transportowe zatwierdzone na konferencji Europejskich Ministrów Transportu.
P. Pawlak
68/2008
- 656.1 Transport drogowy ITS ang.
Adolfas Baublys, Margarita Isoraite, Synthesis of Topological Structure of Road Freight Transport System, Synteza struktury topologicznej, towarowego systemu transportu drogowego, Transport, 2006, Nr 3, s. 160 – 164
- TOWAROWY TRANSPORT DROGOWY, SYMULACJA PROCEDURY OPTYMALIZACJI
Artykuł prezentuje topologiczną strukturę regionalnego, towarowego transportu drogowego wg której możliwe jest oszacowanie wpływu formalnych charakterystyk na funkcjonowanie systemu transportu drogowego. Konsekwentnie, struktura ta powinna podnieść także jakość rozwiązań projektowych, podczas etapu określania syntezy strukturalnej systemu. Model optymalizacji i symulacji (włączając w to procedurę symulacji optymalizacji struktury topologicznej), ma także inne możliwości.
P. Pawlak
65/2008
- 614.8 Wypadki drogowe ITS ang.
Egidijus R. Vaidogas, Simulation – based Forecasting effects of an accidental explosion on the Road. Part I: Methodological Framework, Symulacja oparta na przewidywaniu efektów przypadkowych eksplozji na drodze. Część pierwsza: struktura metodologiczna, Transport, 2006, Nr 3, s. 165 – 171
- SYMULACJA, PRZYPADKOWE WYPADKI, RYZYKO
Przewidywanie skutków przypadkowych eksplozji na drogach jest bardzo istotne do oszacowania potencjalnych uszkodzeń strukturalnych i nie strukturalnych elementów narażonych na te zdarzenia. Logiczne rezultaty takiego przewidywania mogą być wyrażone w formie modeli. Modele te powinny ilościowo określić prawdopodobieństwo występowania danego zdarzenia oraz materialne charakterystyki przypadkowych eksplozji. Najczęściej modele są wybierane na podstawie niewystarczających danych statystycznych, na temat intensywności oraz prawdopodobieństwa zdarzeń wystąpienia takich eksplozji.
P. Pawlak
66/2008

- 656.1 Transport drogowy ITS
ang.
- Andrius Jarzemskis, Assumption of small – scale intermodal transport, Założenie transportu intermodalnego na małą skalę, Transport, 2008, Nr 1, s. 16 – 20
- TRANSPORT INTERMODALNY, TERMINAL, TRANSPORT MIESZANY
- Artykuł prezentuje alternatywę dla dużego centrum logistycznego i oraz możliwości wykorzystania transportu intermodalnego, przy niewielkim ładunku. Zwykle operacje transportowe pomiędzy dwoma dużymi centrami intermodalnymi są zamknięte, natomiast powyższy artykuł prezentuje koncept otwartej operacji, na zasadzie stworzenia jednostek on-line transportu intermodalnego (tzw. ILU). W celu oszacowania przepływu jednostek ILU wybrano model pośredni, który umożliwia określenie dwóch istotnych aspektów, m.in oszacowanie struktury pochodzenia ILU, w zależności od produkcji, regionu i od innych czynników determinujących przepływ dóbr.
- 69/2008 P. Pawlak
- 656.1 Transport drogowy ITS
ang.
- Rasa Uspalyte – Vitkuniene, Marija Burinskiene, Vytautas Grigonis, Calibration of Vilnius Public Transport Model, Kalibrowanie modelu wileńskiego transportu publicznego, Transport, 2006, Nr 3, s. 201 – 206
- SYSTEM TRANSPORTOWY, TRANSPORT PUBLICZNY, MODELOWANIE, KALIBROWANIE MODELU
- Artykuł opisuje zastosowanie technologii informacyjnych w tworzeniu modelu transportu publicznego. Warunkiem wstępnym do stworzenia takiego modelu jest optymalizacja wydajności systemu transportowego: ulepszenie jakości jego wykonania, bezpieczeństwo i efektywność systemu jako całości, wzrost przepustowości czy redukcja czasu trwania podróży bez wysokich inwestycji finansowych w konstrukcję nowej infrastruktury technicznej. Modelowanie transportu jest jedyną ekonomiczną i wystarczającą niezawodną drogą do wdrożenia innowacji, które mają mieć zastosowanie w całym systemie.
- 70/2008 P. Pawlak
- 656.1:002 Ruch drogowy ITS
ang.
- Hasan Ziari, Hamid Behbahani, Mohammed M. Khabiri, Providing a decreasing congestion probability model for urban streets network, Model mający na celu stworzenie możliwości zmniejszenia przeciążenia sieci ulic miejskich, Transport, 2006, Nr 3, s. 207 – 212
- SIEĆ ULIC MIEJSKICH, TEORIA NIEZAWODNOŚCI, MODELOWANIE WYKRESOWE, FUNKCJONALNY SYSTEM KLASYFIKACJI
- Klasyfikacja systemu miejskich ulic jest niezbędna do zaprojektowania kryteriów światowej sieci ulic. Tradycyjne systemy klasyfikacyjne oparte są na mobilności i funkcjonalnej dostępności dróg, w ruchu pojazdów silnikowych. Takie czynniki jak użyteczność dróg czy inni użytkownicy dróg, zostały zignorowane podczas tak istotnego kroku, jakim jest proces planowania dróg. Proponuje się nowelizację uogólnionego modelu, mającego na celu selekcjonowanie charakterystycznych ulic w sieci miejskiej.
- 71/2008 P. Pawlak
- 656.1:002 Ruch drogowy ITS
ang.
- Ali Payidar Akgungor, A New delay parameter dependant on variable analysis periods at signalized intersections. Part 1: Model Development, Nowy parametr opóźnienia, zależny od analizy zmiennych okresów na skrzyżowaniach z sygnalizacją, Część 1: Rozwój modelu, Transport, 2008, Nr 1, s. 31 – 36
- PARAMETR OPÓŹNIENIA, MODEL OPÓŹNIENIA, ANALIZA OKRESU, SYMULACJA
- Opóźnienia są ważnym czynnikiem wpływającym na optymalizację sygnałów świetlnych w ruchu drogowym oraz podczas determinowania poziomu obsługi skrzyżowań z sygnalizacją. W artykule zaproponowano metodologię mającą na celu zidentyfikowanie parametrów opóźnienia dla skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Podczas przeprowadzania tych badań, parametr opóźnienia był modelowany jako funkcja analizy danego okresu czasu, zamiast stałych wartości w istniejących modelach opóźnienia.
- 72/2008 P. Pawlak

<p>614.8 James Griffiths, <u>Through the grapevine, Przech winorośle</u>, Automotive Engineer, <u>2007</u>, s. 26-27</p> <p>TELEMATYKA</p> <p>Mercedes-Benz opracował prototypowy system „Willwam” wczesnego ostrzegania kierowcy przed niebezpieczeństwami czujących na drodze. Ma on za zadanie wychwytywanie, informowanie oraz reagowanie w sytuacjach kryzysowych na drodze. Novum Mercedesa jest możliwość komunikacji pomiędzy samochodami wyposażonymi w ten sam układ. Dzięki temu, czujniki wychwytyują informacje o potencjalnym niebezpieczeństwie (np. wypadek, poślizg kół spowodowany plamą oleju) informują kierowcę ale także inne samochody w bliskiej okolicy. Komputery pojazdów, które odebrały taki sygnał adaptują go w swojej bazie danych i są przygotowane na podobną sytuację dojeżdżając do wcześniej wskazanego miejsca.</p>	<p>Ochrona przed wypadkami</p> <p>ITS ang.</p>	<p>ITS ang.</p>
<p>614.8 (083.133) 629.113 External airbags set to make SUV's less deadly, <u>Zewnętrzne poduszki powietrzne gotowe do uczynienia aut sportowo-użytkowych mniej niebezpiecznymi</u>, Automotive Engineer, <u>2007</u>, s. 47</p> <p>TECHNOLOGIA</p> <p>Eksperti przewidują, iż przepisy chroniące pieszych przed następstwami kolizji z autami zostaną zaostrzone w 2012 roku. Szczególnie dotyczyć to będzie aut typu SUV, ponieważ badania dowodzą, iż ryzyko odniesienia śmiertelnych obrażeń w wyniku uderzenia pieszego przez takie auto jest dużo wyższe w porównaniu z mniejszymi autami osobowymi. Odpowiedzią konstruktorów z firmy Autoliv jest system dwóch poduszek powietrznych umieszczonych w przedniej części auta. Wyniki testów potwierdzają skuteczność urządzenia. Ryzyko obrażeń malej z 99 do 3% przy prędkości 40 km/h.</p>	<p>Wypadki – przepisy Samochody</p> <p>ITS ang.</p>	<p>ITS ang.</p>
<p>73/2008 796.71.093 Tristan Honeywill, <u>Evolution of a race team, Ewolucja drużyny wyścigowej</u>, Automotive Engineer, <u>2007</u>, s. 43</p> <p>SPORT</p> <p>24-godzinny wyścig na torze w LeMans jest jednym z najtrudniejszych w kalendarzowym roku sportów motorowych. Pojedynek trwający dobę jest wyzwaniem dla mechaników, inżynierów, kierowców oraz dla samego sprzętu, który musi cechować się niebywałą trwałością. Jednym z wielu profesjonalnie przygotowanych zespołów jest Aston Martin, który od trzech lat rywalizuje w kategorii GT1. Auto bazuje na modelu DB9 ale z wersją seryjną łączy go jedynie bryła nadwozia, tylnie światła oraz klamki drzwi. Przygotowaniem pozostałych elementów auta zajęła się firma Prodrive, która zdobywała doświadczenie m.in. na torach Formuły 1.</p>	<p>Wycigi samochodowe</p> <p>ITS ang.</p>	<p>ITS ang.</p>
<p>75/2008 796.71.093 Tristan Honeywill, <u>Rewriting the rule book, Przepisując kodeks</u>, Automotive Engineer, <u>2007</u>, s. 31-32</p> <p>SPORT</p> <p>„The Automobile Club de l’Ouest”, organizator cyklicznego, 24-godzinnego wyścigu na torze LeMans zamierza zmodyfikować obecne przepisy tak, aby uatrakcyjnić rywalizację wśród startujących ekip oraz pozyskać nowe zespoły spośród grona producentów aut. Magnesium ma być upodobnienie bolidów do aut seryjnie produkowanych. Udział oraz ewentualne sukcesy w wyścigach LeMans pomagają koncernom samochodowym we wdrażaniu nowych technologii w oparciu o rajdowe doświadczenia a także kreowaniu marki na światowych rynkach. Przykład to Audi, które wprowadziło technologię bezpośredniego wtrysku benzyny właśnie w aucie startującym we francuskim wyścigu.</p>	<p>Wycigi samochodowe</p> <p>ITS ang.</p>	<p>ITS ang.</p>
<p>74/2008 531.775.087.6 Tachografy</p>	<p>M. Krupiński</p> <p>ITS ang.</p>	<p>ITS ang.</p>

Gabriel Nowacki, Izabella Mitraszewska, Andrzej Wojciechowski, Tomasz Kamiński, Some problems of data security of digital tachograph system, Niektóre problemy bezpieczeństwa danych w Systemie Tachografu Cyfrowego (DTS), Transport, Nr 1, 2008, s. 82 – 87

TACHOGRAF CYFROWY, TRANSPORT DROGOWY

Artykuł odnosi się do pewnych problemów z wprowadzeniem Systemu Tachografu Cyfrowego (Digital Tachograph System – DTS) w Europejskim Obszarze Ekonomicznym (EEA). Działania te dotyczą 25 państw Unii Europejskiej, państw należących do EFTA (Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu - Islandia, Lichtenstein, Norwegia) oraz Szwajcarii. W artykule scharakteryzowano podstawę legislacyjną i strukturę DTS w Unii Europejskiej. Przedstawiono także obecny stan wdrożenia DTS-u w państwach członkowskich UE.

77/2008

P. Pawlak

061.43

Wystawy branżowe

ITS
ang.

IAA Frankfurt 2007, Międzynarodowe Targi Motoryzacyjne we Frankfurcie 2007, Automotive Engineer, 2007, s. 20-24

POJAZDY SAMOCHODOWE

Na frankfurckich targach motoryzacyjnych zaprezentowały się m.in.: Aston Martin DB9, Bentley Continental GT Speed, BMW serii 1 Coupe. Audi pokazało następcę obecnego modelu A4 oraz odświeżoną wersję A8. Ferrari zaprezentowało „odchudzony” model F430 Scuderia a Fiat odślonił „500-etkę” oraz GrandePunto w odmianie Abarth. Renault zademonstrował nową Laguna oraz Clio Estate. W segmencie Premium, najciekawsze ekspozycje miał Jaguar z modelem XF – następcą S-type, Lexus IS-F czy Saab z modelem Turbo X. Światło dzienne ujrzały koncepcyjne pojazdy oraz prototypy Hondy, Citroena, General Motors, Nissana, Peugeotta, Toyoty, Delphi, Forda oraz Volkswagena. Na wystawie, ekspozycję pokazali również producenci części. Począwszy od Akabano Brake, skończywszy na Valeo.

78/2008

M. Krupiński

James Griffiths, Making the grade, Odnosząc sukces, Automotive Engineer, 2007, s. 17

SZKOLENIE KADR

Firmy na całym świecie poszukują wykwalifikowanych inżynierów. Aby sprostać wymaganiom rynku, inicjowane są programy mające na celu popularyzację oraz doskonalenie już nabytych umiejętności technicznych, designerskich jak i biznesowych wśród studentów. Takie założenia realizuje program „Formula Student” zrzeszający najzdolniejszych uczniów ze wszystkich uczelni świata. Przyszli inżynierowie rywalizują w grupach o miano najlepszego „teamu” konstruktorów w kategorii małego, jednoosobowego bolidu sportowego. Laureatami edycji 2007 została ekipa z Uniwersytetu Stuttgartkiego. Uczestnicy a przede wszystkim finaliści konkursu mogą liczyć na interesujące oferty pracy z największych firm motoryzacyjnych.

79/2008

M. Krupiński

656.1

Transport drogowy

ITS
ang.

Andrius Jarzemskis, Research on public logistics centre as tool for cooperation, Ocena publicznych centrów logistycznych, jako narzędzi kooperacji biznesowej, Transport, 2007, Nr 1, s. 50 – 54.

CENTRUM LOGISTYCZNE, INTERMODALNOŚĆ, KONCENTRACJA SERWISÓW,

Artykuł przedstawia koncepcję centrum logistycznego, a także prezentuje korzyści dla użytkowników tych centrów. Przedstawione zostały, korzyści wynikające z transportu intermodalnego, rozwiązania IT, lepsze zarządzanie łańcuchem dostaw, dodatkowe usługi, ekonomia skali, jakość serwisu, „know – how” czy wykorzystanie wspólnego marketingu. W artykule opisano także podstawowe aspekty tego zjawiska, takie jak planowanie kosztów centrów logistycznych czy problemy legislacyjne. Zaprezentowano rezultaty pilotażu i omówiono zyski wynikające z biznesowej kooperacji.

80/2008

P. Pawlak