

ISSN 1732-0437

Biuletyn Informacyjny ITS

5-2008
Zeszyt 5 (29)



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 październiku 2008 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 15/2008

Spis treści

	str.
Wiedeński system testów – narzędzie pomocnicze w psychologicznych badaniach kierowców. M. Ucińska.	5
„Transport: Ekonomia i Biznes” VIII Międzynarodowa konferencja EURO-TRANS 2008. I. Balke, C. Krysiuk.	12
Fakty i opinie.....	22
Nowe przepisy.....	28
Z życia ITS.....	29
Przegląd dokumentacyjny.....	47

Monika Ucińska

WIEDEŃSKI SYSTEM TESTÓW - NARZĘDZIE POMOCNICZE W PSYCHOLOGICZNYCH BADANIACH KIEROWCÓW

Bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w Polsce, jak i w wielu innych krajach europejskich zajmuje ważne miejsce w polityce państwa. Rozwój motoryzacji, jak również wzrost natężenia ruchu doprowadził do wzrostu zagrożeń w ruchu drogowym oraz strat ekonomicznych i społecznych, ponoszonych w wyniku nieprawidłowych zachowań na drodze. Przyczyną wypadków drogowych jest głównie nieprawidłowe zachowanie uczestników ruchu drogowego. W Polsce w 2007 roku kierowcy spowodowali 38 434 wypadki (78% ogółu wypadków) [3]. Należy zatem podejmować kroki, które doprowadzą do ograniczenia liczby wypadków oraz zmniejszenia konsekwencji jakie się z nimi wiążą.

Grupą specjalistów, którym przypada ważna rola w systemie profilaktyki na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym są psychologowie transportu. Ich rolą jest między innymi sprawdzanie poszczególnych sprawności i umiejętności kierowców, poprzez badania psychologiczne, oraz wpływanie na najważniejsze elementy zachowania kierowcy na drodze.

Badania psychologiczne kierowców przeprowadza się w kilku krajach m.in. w Austrii, Hiszpanii, Niemczech, Bułgarii, Słowacji, Czechach, Szwajcarii, Polsce.

Celem ich przeprowadzania jest między innymi określenie poziomu sprawności psychicznej kierowcy i wykluczenie u osoby badanej dysfunkcji w zakresie określonych właściwości psychicznych (poznawczych, psychomotorycznych i osobowościowych).

Zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym (art. 39k i 39m) oraz kodeksem drogowym (art. 124), obowiązkowym badaniom psychologicznym w Polsce podlegają kierowcy wykonujący transport drogowy, instruktorzy nauki jazdy, egzaminatorzy, kierujący pojazdem silnikowym skierowani, w drodze decyzji, przez organ kontroli ruchu drogowego, jeżeli kierowali pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, kierowcy, którzy przekroczyli liczbę 24 punktów karnych oraz kierujący będący sprawcami wypadku drogowego, w którym był zabity lub ranny.

Badania psychologiczne kierowców w Polsce przeprowadzane są zgodnie z Metodą psychologicznych badań kierowców opracowaną w Instytucie Transportu Samochodowego i obejmują swoim zakresem badania sprawności umysłowej, niektórych cech osobowości, sprawności psychofizycznej i psychomotorycznej (widzenia stereoskopowego, czasu reakcji, zdolności do trafnej oceny prędkości, widzenia w mroku, wrażliwości na olśnienie), co umożliwia trafną ocenę sytuacji drogowych i samego siebie przez kierującego pojazdem, podejmowanie przez niego adekwatnych decyzji oraz sprawne ich wykonywanie.

Coraz większego znaczenia nabierają diagnostyka i terapia wspomagane komputerowo. Podstawową zaletą tych testów jest możliwość sprawniejszego prowadzenia badań, automatyczne opracowanie wyników i norm testowych.

Wiedeński System Testów jest kompletnym komputerowym systemem wspierającym diagnostykę psychologiczną, którego twórcą i producentem jest austriacka firma Dr. G. Schuhfried GmbH polskim przedstawicielem jest firma Alta z Chorzowa.

Jest to system łatwy w obsłudze nie wymagający zaawansowanej wiedzy komputerowej i informatycznej. Urządzenie zawiera kilkadziesiąt testów przeznaczonych do badania różnych sprawności człowieka.

Zakład Psychologii Transportu Drogowego (ZPT) Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) jest jednym z niewielu ośrodków w Polsce posiadających to urządzenie.



Fot. Wiedeński System Testów

Podstawą Wiedeńskiego Systemu Testów (WST) jest komputer z oprogramowaniem. Testy Wiedeńskiego Systemu Testów wyświetlane są na monitorze zarówno badanego jak i badającego, co umożliwia badającemu kontrolę pracy badanego. Każdy test poprzedzony jest prostą instrukcją oraz ćwiczeniami mającymi na celu sprawdzenie zrozumienia zadania przez badanego.

W skład wyposażenia WST wchodzi również urządzenia dodatkowe takie jak: pióro świetlne (wybieranie odpowiedzi dokonuje się bezpośrednio na ekranie monitora poprzez dotknięcie piórem odpowiedniego miejsca), różne rodzaje paneli (składające się z kolorowych przycisków oraz klawiszy numerycznych, białe pokrętła i joysticki), pedały i inne urządzenia peryferyjne.

W Wiedeńskim Systemie Testów znajduje się kilkadziesiąt testów przeznaczonych do badania różnych sprawności człowieka. Zakres obszarów badań psychologicznych obejmuje m.in.:

Badanie sprawności umysłowej, w tym m.in.: inteligencji niewerbalnej, umiejętności wyciągania wniosków, myślenia dedukcyjnego, umiejętności logicznego myślenia, zdolności uczenia się np. numerycznego czy języków obcych, rozumienia zasad działania różnych mechanizmów, wyobraźni przestrzennej.

Badanie koordynacji wzrokowo-ruchowej i szybkości spostrzegania, w tym m.in.: koordynacji w układzie oko-ręka, koordynacji w układzie oko-noga, koordynacji sensomotorycznej (bodźce dźwiękowe i wzrokowe), precyzyjnych ruchów ręki, badanie czasu reakcji na różne bodźce.

Badanie procesów poznawczych, w tym m.in.: pamięci (jej rozpiętości, pamięci wzrokowej, pamięci świeżej), uwagi (koncentracji, podzielności i ciągłości), koncentracji uwagi w warunkach presji czasowej, odporności na stres, pola widzenia, sztywności zachowań i procesów poznawczych.

Badanie zachowań i postaw związanych z pracą, w tym m.in.: motywacji, nastawienia do pracy (impulsywność/refleksyjność), ambicji zawodowej, gotowości do poświęceń, dążenia do perfekcji, skłonności do rezygnacji, poczucia sukcesu w pracy, zadowolenia z życia, umiejętności zdystansowania się.

Producenci oraz autorzy testów zawartych w Wiedeńskim Systemie Testów na bieżąco udoskonalają już istniejące testy oraz tworzą nowe, które mogą być wykorzystywane w różnego rodzaju badaniach, w tym badaniach kierowców.

Badanie na Wiedeńskim Systemie Testów przeprowadza się indywidualnie. Zadaniem badającego (każdorazowo przed badaniem), jest przygotowanie pomieszczenia badawczego,

wprowadzenie danych osobowych do komputera, wybór testów, wykorzystywanych w konkretnym badaniu. Następnie przedstawienie instrukcji badanemu oraz informacji jakiego urządzenia dodatkowego będzie używał w trakcie badania (panel, pióro świetlne, pedały).

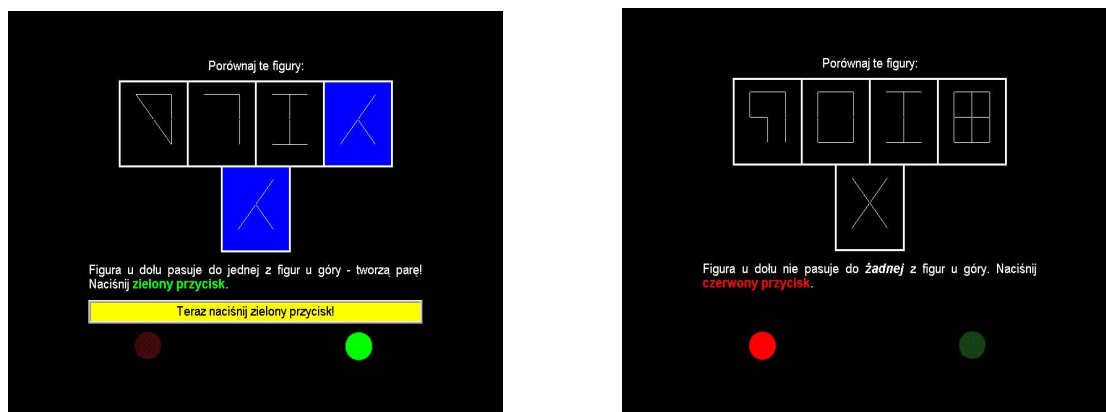
Instrukcja dla badanego, poprzedzająca ćwiczenie umożliwiające zapoznanie się ze specyfiką testu. Test właściwy, pojawia się na ekranie za każdym razem przed rozpoczęciem danego zadania. Program WST został tak skonstruowany, iż w przypadku gdy badany popełnia dużo błędów już w fazie ćwiczeń, automatycznie proponowana jest pomoc, a w przypadku dalszych błędów na ekranie monitora wyświetla się komunikat o potrzebie kontaktu z prowadzącym badanie. Zadaniem osoby prowadzącej badanie jest wyjaśnienie wątpliwości oraz ponowne uruchomienie ćwiczenia a następnie zadania właściwego. Wynik przeprowadzonego testu otrzymuje się natychmiast po jego zakończeniu. Program sumuje wyniki surowe i przedstawia je w zestawieniu z normami. Program jakim dysponuje Zakład Psychologii Transportu Drogowego ITS posiada normy producenta. Przedstawione są w formie rangi procentowej oraz skali T. Przedziały ufności, podane w nawiasach obok każdej wartości są obciążone 5% prawdopodobieństwem błędu.

Testy dla kierowców zawarte w Wiedeńskim Systemie Testów

Autorzy Wiedeńskiego Systemu Testów zaproponowali kilka testów do badania poszczególnych funkcji istotnych z punktu widzenia psychologii transportu, mających określać m.in. zdolność do reagowania w warunkach stresu, koncentrację, percepcję wzrokową, czas reakcji. Wybrane testy mogą być uzupełnieniem metod wykorzystywanych w psychologicznych badaniach osób kierujących pojazdami (zawartych w Metodycie psychologicznych badań kierowców), oraz mają dostarczać psychologowi dodatkowych informacji o badanym.

Oto niektóre testy:

1. COG – Kognitron [2] - Test dostarcza informacji na temat koncentracji, szybkości, dokładności uwagi. Wyniki pozwalają wnioskować o stylu pracy badanego (impulsywny/refleksyjny) oraz o przebiegu procesów analizy informacji wzrokowej (syntetyczny/analizyczny – porównywanie wyczerpujące/pobieżne). W badaniu tym testem wykorzystywany jest panel z przyciskami.

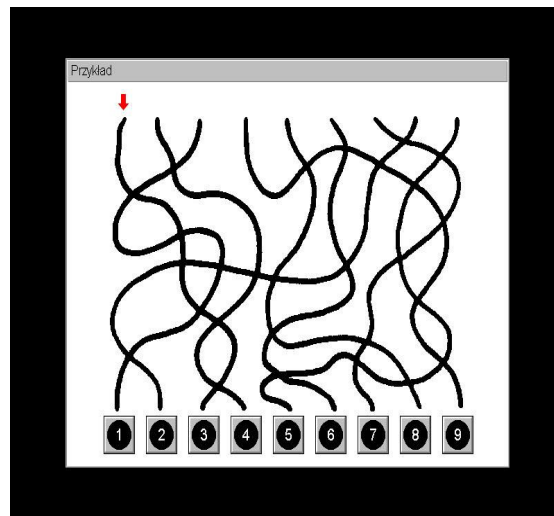


Rys. 1. Przykładowe zadania testowe – COG.

Źródło: Program komputerowy WST Dr G. Schuhfried GmbH.

2. LVT – Śledzenie Liniowe [2] - Test LVT jest metodą badania ukierunkowanej percepcji wzrokowej. Stosowany jest tam gdzie wymagana jest od człowieka wybiórcza uwaga i gdzie wiele zależy od percepcji wzrokowej. Test bada szybkość przetwarzania informacji wzrokowej w warunkach śledzenia prostych struktur optycznych w tle stosunkowo

skomplikowanego otoczenia i to pod presją czasu. Autorzy podają, iż istnieją korelacje z nieprawidłowymi zachowaniami w ruchu drogowym oraz z częstotliwością wypadków kierowców. W badaniu tym testem wykorzystywany jest panel z przyciskami.



Rys. 2. Przykładowe zadanie testowe – LVT.

Źródło: Program komputerowy WST Dr G. Schuhfried GmbH.

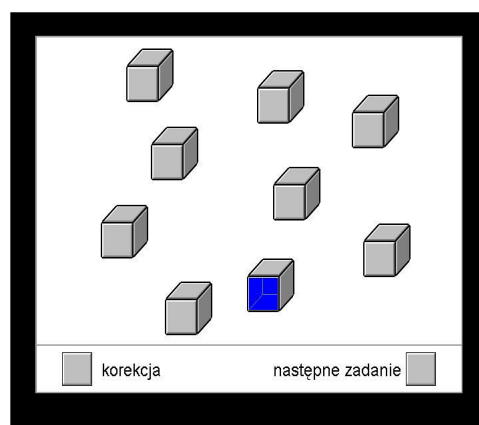
3. TAVTMB – Test Percepcji w Ruchu Drogowym [2] - Test służy do oceny zdolności postrzegania wzrokowego w ruchu drogowym oraz szybkości postrzegania.

Na ekranie prezentowane są krótko zdjęcia (20 zdjęć – każde po 1 sekundzie) przedstawiające sytuacje związane z ruchem drogowym. Zadanie osoby badanej polega na obserwacji zdjęcia i zauważeniu istotnych szczegółów a następnie na wyborze właściwych odpowiedzi spośród kilku dostępnych opcji (piesi, dzieci, samochody, rowerzyści, motocykliści, motorowerzyści, znaki drogowe, sygnalizacja świetlna).

W badaniu tym testem wykorzystywane jest pióro świetlne.

4. CORSI – Test Rozpiętość Pamięci [2] - Badanie to dotyczy wizualno - przestrzennej pamięci świeżej oraz uczenia się wizualno - przestrzennego. Wyznaczenie rozpiętości pamięci pozwala na zarejestrowanie tego ograniczenia. W tym teście wykorzystywany jest model teorii pamięci roboczej Baddeley'a .

W badaniu wykorzystuje się pióro świetlne.



Rys. 3. Przykładowe zadanie testowe – CORSI.

Źródło: Program komputerowy WST Dr G. Schuhfried GmbH.

5. DT – Test Decyzji na Monitor [2] – Procedura testu została zaprojektowana do pomiaru tolerancji na stres, do badania złożonej reakcji na długotrwałe obciążenie szybko zmieniającymi się, następującymi po sobie bodźcami oraz do wykrywania osłabienia uwagi oraz zmęczenia. Wyniki dostarczają informacji na temat zdolności badanego do reagowania w warunkach stresu - pod presją czasu. Na ich podstawie można wnioskować, jak osoba badana radzi sobie z wyborem właściwej reakcji pod wpływem nieistotnych informacji. Test wymaga ciągłych i krótkotrwałych reakcji na szybko zmieniające się bodźce, co jest, jak pokazuje doświadczenie, bardzo stresogenne.

6. RT – Test Czasu Reakcji Na Monitor [2] - Test reakcji umożliwia zarówno pomiar czasów reakcji prostych, jak i reakcji z wyborem. Dwa rodzaje bodźców (światło i dźwięk) oraz trzy kolory bodźców świetlnych (czerwony, żółty i biały) dają różne możliwości pomiarów w rozmaitych kombinacjach bodźców prezentowanych jednocześnie lub kolejno.

W badaniu wykorzystywany jest panel z przyciskami.

7. HAND – Koordynacja rąk [2] - Test służy do określenia dokładności i koordynacji oko-ręka i ręka-oko w przypadku nieznacznych ruchów. Zadaniem osoby badanej jest poprowadzenie kursora (czarny punkt) wzdłuż wyznaczonej trasy, zaczynając od punktu A i kończąc w punkcie B. Kursor przesuwa się za pomocą dwóch pokręteł (lub joysticków). Jedno z nich służy do przesuwania w kierunku poziomym, drugie zaś – pionowym. Badany przebywa wyznaczoną trasę 10 razy. Każde wypadnięcie z trasy liczy się jako błąd. Czas testu jest nieograniczony.

Do przeprowadzenia testu służą dźwigniki lub pokręta.

8. PP - Widzenie Peryferyjne [2] – Autorzy testu podają, iż w literaturze traktującej o wzrokowych aspektach prowadzenia pojazdu widzenie peryferyjne przedstawiane jest w połączeniu z trzema funkcjami prowadzenia pojazdu: oceną prędkości, kierowaniem pojazdem, śledzeniem otoczenia. Test PP obejmuje obszar zdolności do przyjęcia i przetworzenia peryferyjnej informacji wzrokowej. Badanie polega na rozpoznawaniu we właściwym czasie bodźców pojawiających się w pobocznym polu widzenia.

Zastosowano tutaj całkowicie nowe i innowacyjne metody pomiarowe umożliwiające właściwą ocenę kąta widzenia. Między innymi wykorzystano zdalny pomiar położenia głowy (oczu) osoby badanej w stosunku do pola obserwacji. W starszych typach testów badających widzenie peryferyjne do jego oceny wykorzystywano jedynie czas reakcji, przy czym w ogóle nie kontrolowano położenia obserwatora względem źródła bodźców, co stanowi parametr decydujący o precyzji pomiaru kąta widzenia.

W teście wykorzystywane są: pulpity z przyciskami, pedały oraz skrzydła boczne.

Badania przeprowadzone w Zakładzie Psychologii Transportu Drogowego

W latach 2005/2006 w Zakładzie Psychologii Transportu Drogowego przeprowadzono badania pilotażowe (82 osoby) wybranymi testami zawartymi w Wiedeńskim Systemie Testów [1]. Grupa eksperymentalna składała się z 40 kierowców – byli to kierowcy wykonujący transport drogowy, prowadzący pojazdy uprzywilejowane, kandydaci bądź pracujący już czynnie w zawodzie instruktora nauki jazdy bądź egzaminatora kierowców. Grupa kontrolna składała się z 42 osób – kierujących własnymi samochodami osobowym. Składali się na nią głównie pracownicy biurowi, studenci, informatycy, przedstawiciele handlowi, ekonomiści, prawnik i pracownik fizyczny.

W grupie eksperymentalnej większość badanych – 87,5% stanowili mężczyźni. Wynika to zapewne z tego, iż to głównie mężczyźni pracują na stanowisku kierowcy. Kobiety w tej grupie stanowiły zaledwie 12,5%. W grupie kontrolnej kobiety stanowiły 38,1%, mężczyźni zaś 61,9%.

W badanych grupach dominowali kierowcy w wieku 25-39 lat. Około jednej czwartej badanych stanowili kierowcy młodzi, tj. w wieku 18-24 lata (15% w grupie eksperymentalnej,

16,7% w grupie kontrolnej). 25% w grupie eksperymentalnej stanowili kierowcy powyżej 40 roku życia, z czego 5% powyżej 60 roku życia. W grupie kontrolnej 14,3% stanowili kierowcy powyżej 40 roku życia. Z obserwacji wynika, iż starszą grupą badanych była grupa eksperymentalna.

Całość badań jednej osoby zajmowała ok. 40-45 minut.

Bateria testów wykorzystana w badaniach zawierała 5 metod. Test szósty - dodatkowy zastosowano dla grupy eksperymentalnej. Dodatkowo pojedynczymi testami przebadano:

- testem COG – 12 osób,
- testem TAVMTB – 37 osób,
- testem LVT – 22 osoby.

Zadaniem prowadzącego badanie było uruchomienie systemu a następnie uruchamianie testów w odpowiedniej kolejności. Kolejność wykonywania testów była jednakowa dla wszystkich badanych: Test Kognitron COG, Test Percepcji w Ruchu Drogowym TAVMTB, Test Reakcji na Monitor RT, Test Decyzji DT, Test Pamięci CORSI, Test Śledzenia Liniowego LVT – zastosowany dla kierowców zawodowych.

Analiz dokonywano porównując:

1. kierowców „amatorów” – kierowców zawodowych,
2. kierowców kobiety – kierowców mężczyzn,
3. kierowców starszych wiekiem – kierowców młodszych wiekiem.

Podsumowując wyniki należy stwierdzić, iż tylko niektóre zmienne wybranych do powyższych badań testów różnicowały poszczególne grupy kierowców.

Najwięcej różnic wystąpiło pomiędzy grupami kierowców młodszych i starszych wiekiem. Różnice te wypadały na korzyść kierowców młodszych. Mogło to wynikać z tego, iż grupa kierowców „zawodowych”, która uczestniczyła w badaniu była nieco starsza od grupy kierowców „amatorów”. A zatem potwierdziłaby się hipoteza, iż z wiekiem niektóre funkcje psychiczne mogą ulegać pogorszeniu. Jednocześnie, osoby starsze zwykle rzadziej mają do czynienia ze sprzętem komputerowym w porównaniu z osobami młodszymi, mogą nie mieć doświadczenia w użytkowaniu i obsłudze tego typu urządzeń.

Jedną z najbardziej diagnostycznych zmiennych we wszystkich badanych grupach: u kierowców „zawodowych” i kierowców „amatorów”, u kierowców kobiet i kierowców mężczyzn, u kierowców starszych i kierowców młodszych wiekiem, okazała się zawarta w teście TAVTMB - służącym do badania percepcji wzrokowej w ruchu drogowym oraz szybkości postrzegania - „czas wykonania zadania”. Kierowcy „zawodowi” w porównaniu z kierowcami amatorami, kierowcy mężczyźni w porównaniu z kierowcami kobietami, kierowcy starsi w porównaniu z kierowcami młodszymi mieli wyższy wskaźnik tej zmiennej co oznacza, że mieli wolniejsze tempo pracy, potrzebowali więcej czasu na zauważenie szczegółów w tym zadaniu.

Podobne zależności występowały w teście RT – czas reakcji. Kierowcy młodszy reagowali na wskazane w instrukcji bodźce zdecydowanie szybciej niż kierowcy starsi, co może skutkować szybszą reakcją na drodze w przypadku zauważenia przeszkody.

Także w teście CORSI – badającym rozpiętość pamięci świeżej - kierowcy młodszy wypadali lepiej i znacznie rzadziej mylili się w tym zadaniu w porównaniu z kierowcami starszymi.

Różnicującym we wszystkich grupach kierowców biorących udział w badaniu, okazał się test DT - służący do pomiaru tolerancji na stres oraz do wykrywania osłabienia uwagi i zmęczenia. W teście tym, kierowcy kobiety miały mniej niepoprawnych reakcji, co oznacza, że lepiej radziły sobie z wyborem właściwych bodźców przy napływie, nieistotnych informacji, były skrupulatniejsze i miały mniejszą męczliwość przy rozwiązywaniu zadań wymagających uwagi niż kierowcy mężczyźni. Mężczyźni zaś lepiej wypadali w teście LVT - badającym szybkość przetwarzania informacji wzrokowej w warunkach śledzenia prostych

struktur optycznych w tle stosunkowo skomplikowanego otoczenia i pod presją czasu. Wyższy wskaźnik zmiennej „ilość trafnych odpowiedzi” wskazuje, iż częściej niż kobiety rozwiązywali to zadanie prawidłowo.

Test COG - badający uwagę, koncentrację - różnicował kierowców starszych i młodszych wiekiem w zakresie trzech zmiennych. Kierowcy młodszy szybciej dostrzegali różnice i podobieństwa, szybciej też podejmowali decyzję o wyborze właściwej reakcji. Ich ogólny czas wykonania zadania był krótszy od czasu reakcji kierowców starszych.

Przedstawionych wyników testów nie należy uogólniać na całą populację, gdyż nie zostały przeprowadzone na odpowiednio licznej próbie badanych w różnych grupach wiekowych.

Wybrane do badań testy przeznaczone były głównie do badania procesów poznawczych, jak również sprawności psychomotorycznych. Mogą one stanowić jedynie zestaw dodatkowych metod do znajdujących się w opracowanej w ITS Metodyce psychologicznych badań kierowców. Testy Wiedeńskiego Systemu Testów dostarczają informacji o badanym, informując m.in. o tempie pracy badanego, zdolności do koncentracji uwagi, szybkości i dokładności spostrzegania, pojemności pamięci podobnie do standardowego zestawu testów z Metodyki psychologicznych badań kierowców ITS.

Podkreślić należy, iż dla wielu kierowców, szczególnie starszych (jak pokazują badania w ZPT ITS), bądź nie mających na co dzień do czynienia z programami komputerowymi, tego typu testy mogą powodować trudność w ich wykonywaniu a tym samym wpływać na rezultat badań. Zadaniem psychologa jest rozpoznanie na ile testy typu „papier – ołówek” będą korzystniejsze dla kierowcy z punktu widzenia mniejszego obciążenia stresem.

Wiedeński System Testów jest urządzeniem drogim, nie wszystkie pracownice, zajmujące się psychologicznymi badaniami kierowców są w stanie pozwolić sobie na jego zakup i wykorzystanie w badaniach.

Najważniejszym jest jednak fakt, że jak do tej pory, nie ma dostatecznie licznych badań na populacji polskich kierowców, których wyniki potwierdziłyby, że testy z Wiedeńskiego Systemu Testów różnicują kierowców jeżdżących bezpiecznie, od tych z grup ryzyka. Sprawdzonymi i adekwatnymi dla populacji polskich kierowców pozostają nadal wyłącznie narzędzia zawarte w Metodyce psychologicznych badań kierowców ITS.

W związku z ciągłym zapotrzebowaniem na udoskonalanie badań oraz szukaniem nowych metod i narzędzi niezbędnych do powszechnego stosowania w orzecznictwie psychologicznym zasadne wydaje się weryfikowanie testów zawartych w Wiedeńskim Systemie Testów pod kątem ich przydatności w badaniu kierowców w Polsce.

LITERATURA:

- [1]. Ucińska M., (2006), Dobór wybranych metod Wiedeńskiego Systemu Testów do psychologicznych badań kierowców. Praca statutowa nr 6514/ZPT/06 - materiał niepublikowany.
- [2]. Wiedeński System Testów, warstwa sprzętowa – podręcznik, Dr G. Schuhfried GmbH. Przedstawicielstwo w Polsce: SPC „Alta”.
- [3]. Wypadki drogowe w Polsce, (2007), Warszawa: KGP.

Iwona Balke
Cezary Krysiuk

„TRANSPORT: EKONOMIKA I BIZNES”
VIII MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA EURO-TRANS 2008

W dniach 17-18 września br. w Warszawie odbyła się VIII Międzynarodowa Konferencja Euro-Trans 2008. Organizatorami tej konferencji, podobnie jak w poprzednich latach byli: Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Z ośmioletnią tradycją, popartą wysokim poziomem merytorycznym, Euro-Trans¹ wpisał się w kalendarz najważniejszych konferencji z teorii transportu, organizowanych przez środowiska naukowe w Polsce.

W konferencji udział wzięli teoretycy i praktycy rynku usług transportowych, przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej, przedstawiciele Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskich, organizacji krajowych i międzynarodowych. Tak szeroki wachlarz różnych uczestników rynku transportowego dał możliwość wymiany poglądów na temat istotnych zagadnień tego ważnego sektora gospodarki. Honorowy patronat nad konferencją sprawował Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, Komisarz ds. Transportu Antonio Tajani oraz Minister Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej Cezary Grabarczyk. Natomiast patronat naukowy objęli wspólnie: Przewodniczący Wydziału IV Nauk Technicznych PAN prof. Władysław Włosiński, Rektor Szkoły Głównej Handlowej prof. Adam Budnikowski oraz Rektor Uniwersytetu Szczecińskiego prof. Waldemar Tarczyński.

Konferencja składała się z trzech sesji poświęconych: popytowi na usługi transportowe, podaży usług transportowych oraz efektywności i zyskowności firm sektora TSL.

Podczas pierwszej sesji podjęto próbę odpowiedzi na pytania: czy istnieją granice wzrostu popytu na transport oraz w jakiej fazie cyklu rozwoju są Europa i Świat. Omawiano kryteria wyboru gałęzi i przewoźnika, problematykę cenową oraz zagadnienia jakości i elastyczności popytu. Stawiano także pytania, czy kolej będzie w przyszłości odzyskiwać rynek, jak transport samochodowy reaguje na liberalizację rynku kolejowego, czy kolej może odpowiedzieć na wyzwania tanich linii lotniczych, a także jak zaspokajać potrzeby komunikacyjne w segmencie usług publicznych.

W drugiej sesji poruszone zostały kwestie związane ze środkami transportu i ich produktywnością, zmianami ilościowymi i jakościowymi środków transportu oraz ich efektywnością. Mówiono o konsekwencji regulacji technicznych i operacyjnych oraz perspektywie poprawy stanu infrastruktury liniowej i punktowej. Dyskutowano o kosztach w sektorze TSL, a także o trendach w rozwoju kosztów transportu w ujęciu makroekonomicznym oraz czynnikach wzrostu kosztów w przedsiębiorstwach sektora TSL. Poruszono także kwestię internalizacji kosztów zewnętrznych transportu oraz kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej i drogowej.

Trzecia, ostatnia sesja poświęcona była omówieniu trendów w kształtowaniu się zyskowności i efektywności, wpływu regulacji UE na wyniki finansowe firm sektora TSL. Dyskutowano o przejawach wypaczeń reguł rynkowych oraz o tym czy warto inwestować w sektorze TSL.

Według wypowiedzi szeregu uczestników konferencji zarówno europejski jak i polski transport staje w obliczu rosnących problemów przewoźników drogowych, pogorszenia

¹ Nazwa konferencji zmieniła się w roku 2008, wcześniej konferencję organizowano pod nazwą TRANSLOG.

kondycji przewoźników lotniczych i cargo kolejowego. Po rewizji Białej Księgi Transportowej z roku 2001 zmieniły się akcenty w polityce transportowej.

Diego Canga Fano, szef gabinetu politycznego komisarza ds. transportu Antonio Tajaniego podkreślił, że Komisja Europejska popiera zrównoważony rozwój. Znajduje to odzwierciedlenie w znajdującej się w końcowej fazie uzgodnień Zielonej Księdze. W podsumowaniu dodał, że transport powinien być bezpieczny, ekologiczny, mniej energochłonny, bardziej innowacyjny i intermodalny.

Na intermodalność transportu zwrócił także uwagę w swojej wypowiedzi europarlamentarzysta z Wielkiej Brytanii Brian Simpson, który wskazał na przykład swojego kraju, gdzie rozwijano głównie transport drogowy, co w dobie kryzysu paliwowego okazało się rozwiązaniem wątpliwym.

Według przedstawiciela IRU Michael Nielsen zanieczyszczenie powietrza dzięki wprowadzeniu bardziej ekologicznych samochodów znalazło aż o 97% stąd działania Unii Europejskiej, zmierzające do ograniczenia transportu samochodowego (poprzez różne formy fiskalizmu) i rozwoju kosztem tego pierwszego transportu kolejowego są niewłaściwe. Środki finansowe pozyskiwane z transportu drogowego powinno przeznaczać się na jego usprawnienie.

W podsumowaniu konferencji podkreślono, że wyznacznikami granic wzrostu Transportu są procesy globalne. Jednym z celów polityki transportowej powinno być ujednoczenie warunków dostępu do zawodu. Za wyzwanie naszych czasów uznano umiejętność budowania przez firmy polityki rozwojowej, uwzględniającej kooperację w warunkach konkurencji. Za główną barierę rozwoju transportu uznano stan obecnej infrastruktury. Istnieje pilna potrzeba powołania instytucji, która stanowiłaby w naszym kraju centrum zarządzania ruchem drogowym. W Europie i Polsce obserwuje się stały wzrost kosztów transportu. Ważnym ich elementem są koszty zewnętrzne transportu. Bardzo istotny, zwłaszcza dla przewoźników pasażerskich, zajmujących się komunikacją autobusową, jest problem nieuczciwej konkurencji.

Odpowiedzi na zagadnienia związane z głównym tematem konferencji oraz szereg innych informacji o aktualnej sytuacji w transporcie można znaleźć w referatach przygotowanych na konferencję. Dla zorientowania czytelników, co do zakresu poruszanych problemów, poniżej zamieszczono syntetyczne omówienie tematyki zawartej w poszczególnych referatach:²

Dostępność transportowa jako przedmiot analizy teoretycznej. /Tomasz Kwarciański/ W referacie autor podjął próbę uporządkowania pojęć, klasyfikacji oraz wskazania czynników kształtujących dostępność transportową. Dostępność transportowa jako kategoria ekonomiczna mieści się zarówno w obszarze podaży usług, jak i potrzeb transportowych. Według autora, dostępność transportową należy uznać za istotny czynnik sprzyjający wzrostowi oraz rozwojowi społeczno-gospodarczemu. Jej poprawa, dając odczucie swoistego zbliżania rynków, zwiększa kooperację w ramach społecznego podziału pracy, sprzyja poprawie produktywności, wydajności pracy czy też obniża koszty pracy, poprawia spójność wewnętrzną oraz międzyregionalną. Waga zagadnienia dostępności transportowej wynika z roli pełnionej przez transport. Dostępność transportowa może być analizowana w wielu aspektach. Najczęściej podkreślane w literaturze są aspekty przestrzenne, czasowe, ekonomiczne oraz informacyjne.

Regulacje w sferze technicznej i operacyjnej w transporcie morskim. Ich charakter, zakres, formy i skutki. /Andrzej S. Grzelakowski/ Autor w swoim referacie zwraca uwagę na charakter regulacji w sferze technicznej i operacyjnej transportu. Ze względu na potrzeby długookresowego planowania i koordynacji rozwoju kapitałochłonnych, niepodzielnych składników infrastruktury transportu oraz wymóg jej zharmonizowanego, efektywnego

² Materiały z VIII Międzynarodowej Konferencji Euro-Trans 2008 pt.: „Transport: Ekonomia i Biznes”. Warszawa 2008, płyta CD – referaty.

wykorzystania, jak też konieczność zachowania odpowiednich standardów bezpieczeństwa, transport był więc zawsze i jest nadal przedmiotem rozległej regulacji o publicznym charakterze – z reguły centralnej. Transport morski, jako jeden z najbardziej umiędzynarodowionych sektorów transportu, jest przedmiotem licznych regulacji międzynarodowych i krajowych. Regulacje te zakresem swym obejmują szerokie spektrum zagadnień i procesów realnych realizowanych w tej dziedzinie i w jej relacjach z otoczeniem.

Model zintegrowanego systemu usług pasażerskiej komunikacji publicznej na terenie województwa zachodniopomorskiego. /Józef Perenc/ Referat omawia próbę stworzenia koordynowanego systemu pasażerskiej komunikacji publicznej w woj. zachodniopomorskim. Nowoczesny system transportu publicznego powinien opierać się na integracji poszczególnych rodzajów transportu w taki sposób, aby podróżny miał do dyspozycji usługę dobrej jakości, zachęcającą do rezygnacji z używania indywidualnych samochodów.

Laying Tracks for the Environment. /Michael Cramer/ Autor referatu, Poseł Parlamentu Europejskiego oraz rzecznik w dziedzinie polityki transportowej Green/EFA (Grupa Zielonych/Wolne Przymierze Europejskie), podkreślił konieczność wspierania przez politykę transportową mobilności, przyjaznej środowisku naturalnemu. W Unii Europejskiej, prawie 30 % zanieczyszczeń pochodzi z transportu i ten stan rzeczy ulega dalszemu pogorszeniu. Mimo to, europejska polityka transportowa przyczynia się do tego, że subwencje trafiają do głównych sprawców zanieczyszczeń, tzn. do operatorów drogowych i przestrzeni powietrznej. W konsekwencji, transport drogowy stale umacnia swoją pozycję. W Unii Europejskiej, transport emituje 30 % z globalnej emisji CO₂ (w miastach 40 %). Większość ludzi deklaruje chęć walki ze zmianami klimatycznymi, jednocześnie ignorując kwestie związane z transportem. Aby ograniczyć ruch drogowy, powinniśmy jako konsumenci preferować produkty regionalne, ponieważ są one wyprodukowane w pobliżu naszych miast. Przewozy towarów, szczególnie na duże odległości, powinny odbywać się transportem kolejowym. Szczególnie w miastach powinno się promować przyjazne dla środowiska sposoby transportu, takie jak pociągi, autobusy lub rowery. Wszystkie środki transportu - bez względu na rodzaj – powinny być bardziej ekologiczne i efektywniejsze.

Zmiany w podejściu do problemów logistyki i transportu towarowego w strategiach Unii Europejskiej. /Andrzej Bujak/ Autor przedstawia zarys zmian w strategii Unii Europejskiej w stosunku do logistyki i transportu towarowego od Strategii Lizbońskiej, w której przedstawiono podstawowe założenia unijnej polityki transportowej, przez ocenę średniookresową Białej Księgi, do chwili obecnej. Tempo zmian, których przejawem jest przyspieszenie globalizacji produkcji, brak stabilności dostaw energii, nasilenie się globalnego ocieplenia oraz osiągnięcie przez UE wymiaru kontynentalnego, spowodowały potrzebę ponownego rozpatrzenia wielu kwestii związanych z koncepcjami rozwoju transportu i logistyki. Według autora skuteczność inicjatyw podjętych przez Unię Europejską wymaga nie tylko wspólnych działań, ale przede wszystkim jednakowego postrzegania wskazanych priorytetów i rozwiązań. Ich realizacja wymaga dostrzeżenia i rozumienia wszystkich złożonych uwarunkowań.

Wejście zagranicznych kolejowych przewoźników towarowych na rynek polski – zagrożenia i wyzwania dla PKP CARGO S.A. /Arkadiusz Drewnowski/ Autor w swoim referacie opisuje współczesny rynek kolejowych przewozów towarowych we wspólnocie oraz przedstawia w sposób ogólny podstawowe zagrożenia, jak i wyzwania stojące przed PKP CARGO S.A. Omawiając potencjalne kierunki ekspansji przewoźników zagranicznych, autor podkreśla, że działania podejmowane przez PKP CARGO S.A. muszą być bezwzględnie wspierane przez państwo, gdyż podmiot ten nie jest w stanie samodzielnie sprostać konkurencji ze strony silnych kapitałowo, organizacyjnie i technologicznie przewoźników zagranicznych.

Innowacyjność w podaży usług jako czynnik konkurencyjności przedsiębiorstw sektora TSL. /Aleksandra Koźlak/ W referacie wskazano, że innowacyjność jest jednym

z ważniejszych czynników dających przewagę konkurencyjną przedsiębiorstwom na europejskim rynku transportowym. W referacie omówiono zarówno pojęcie, jak i czynniki konkurencyjności przedsiębiorstw TSL oraz dokonano analizy rodzajów i przejawów innowacyjności w działalności przedsiębiorstw sektora TSL a także przeanalizowano dane statystyczne dotyczące zastosowania w tym sektorze technologii informatycznych.

Zmiany ilościowe i jakościowe środków transportu lądowego. /Anna Lipińska-Słota, Leszek Mindur/ W artykule omówiono zagadnienia dotyczące interoperacyjności wspólnotowego systemu transportowego. Określono techniczne i organizacyjne warunki, które muszą być spełnione w celu zagwarantowania interoperacyjności w transporcie lądowym. Przedstawiono także akty prawne regulujące problematykę interoperacyjności oraz instytucje zajmujące się nadzorem nad rozwijaniem i wdrażaniem technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI). Pokazano kształtowanie się wielkości przewozów w transporcie drogowym i kolejowym w latach 1996-2006 oraz zmiany ilościowe i jakościowe taboru, jakie nastąpiły w tym okresie.

Efekty wprowadzania regulacji w transporcie samochodowym. /Agnieszka Merkiś-Guranowska/ W referacie autorka przedstawia istotę i zakres regulacji w transporcie samochodowym ze szczególnym uwzględnieniem regulacji technicznych i operacyjnych i ich wpływu, zarówno pozytywnego, jak i negatywnego, na funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych. Nie negując konieczności wprowadzania uregulowań w branży transportowej należy uważać, by pozytywne aspekty regulacji nie zostały zdominowane przez negatywne konsekwencje wprowadzania ograniczeń i wymogów prawnych.

Polityka transportowa i polityka spójności Unii Europejskiej wobec wyzwań współczesności. /Adam Przybyłowski/ Autor referatu opisuje politykę Unii Europejskiej w zakresie transportu i spójności oraz wskazuje na obecne wyzwania w tym zakresie. Sprostanie współczesnym wyzwaniom UE wymaga konsekwentnej realizacji celów Strategii Lizbońskiej i Goeteborskiej. Selektywne finansowanie infrastruktury sieci paneuropejskich transportu i zintegrowanych regionalnych systemów komunikacji publicznej zwiększy dostępność, konkurencyjność i spójność oraz zapewni zrównoważony rozwój przestrzeni europejskiej. Istnieje potrzeba zwiększenia synergii między polityką spójności a polityką transportową, zarówno na poziomie celów, jak i stosowanych instrumentów. Ponadto konieczna jest integracja polityki przestrzennej UE ze spójnością ekonomiczną, społeczną i terytorialną Wspólnoty, a także tzw. „lizbonizacja” polityki spójności i w konsekwencji budżetu UE.

Fundusze UE jako źródło na innowacje w przedsiębiorstwach transportowych w Polsce. /Agnieszka Skala-Poźniak/ W referacie omówiono znaczenie małych i średnich przedsiębiorstw (MSP) w polskiej gospodarce i w sektorze transportu, a także innowacje jako nowe źródło budowania przewagi konkurencyjnej na współczesnych rynkach. Następnie scharakteryzowano projekty będące przedmiotem dofinansowania MSP w sektorze transportu. Autorka wskazuje, że firmy transportowe wykazały, jak na razie, bardzo niską aktywność w sięganiu po dotacje UE. Wśród tych, które z nich skorzystały, większość stanowiły przedsiębiorstwa zajmujące się międzynarodowym transportem drogowym, a także spedytorzy i firmy logistyczne. Zrealizowane projekty można uznać za rozwojowe, jednak były to w przeważającej większości inwestycje drobne, nie skutkujące znaczącym podniesieniem poziomu innowacyjności beneficjentów. Według autorki niekorzystne tendencje rynkowe prawdopodobnie zmuszą firmy transportowe do bardziej ekspansywnej polityki rozwojowej i inwestycyjnej.

Modele efektywności procesów w towarowym transporcie intermodalnym. /Dariusz Milewski/ Autor artykułu przedstawia problem modelowania procesów transportu intermodalnego. Modele mogą mieć różny charakter i różną formę, co w dużym stopniu wynika z celu modelowania. Istnieje potrzeba prowadzenia prac nad modelami decyzyjnymi, które mogłyby być użyteczne dla operatorów transportu intermodalnego. Dotychczas opracowywane modele koncentrują się głównie na zagadnieniach polityki transportowej

dotyczącej transportu intermodalnego lub na problemach wycinkowych takich jak zarządzanie kontenerami w terminalach. Nie wszystkie modele posiadają moduł optymalizacyjny, który pozwoli obliczyć efektywność ekonomiczną podejmowanych decyzji.

W artykule zaproponowano zasady, na których powinien się opierać proces konstruowania takiego modelu.

Finansowanie rozwoju portów lotniczych za pomocą metody Project Finance. /Dariusz Tłoczyński/ W artykule autor przedstawia główne cele, wady i zalety metody Project Finance oraz dokonuje porównania tej metody finansowania z kredytem. Autor zwraca uwagę na bieżącą sytuację, w której polskie porty lotnicze stają przed kolejnym, ważnym wyzwaniem – poprawą dostępności usług, budową infrastruktury. Mimo dostępności zróżnicowanych środków finansowych, ważną rolę odegrać mogą mało znane i mało wykorzystywane w Polsce metody finansowania inwestycji infrastrukturalnych, takie jak Projekt Finance.

Zadania transportowe w logistyce międzynarodowej w XXI wieku. /Elżbieta Gołębska/ W artykule autorka przedstawia rozwój zadań transportowych, w szerokim kontekście logistyki międzynarodowej w wieku XXI, nazwanym wiekiem niepewności i hiperkonkurencji. W referacie dokonano porównania procesu transportowego z procesem logistycznym w świetle sześciu kluczowych kryteriów wyboru obsługi transportowej. Zwraca się także uwagę na nową metodę 4S, która aktualnie umożliwia dostosowanie procesów logistycznych do wymogów gospodarki światowej. Autorka przedstawia wyniki badań przeprowadzonych w USA, a także w Polsce, dotyczące preferencji wyboru firm transportowych i logistycznych a sprowadzających się do uwzględnienia w tym wyborze albo ceny za usługę albo względnej jakości tej usługi. Wskazuje ponadto jak budować przewagę konkurencji przy zastosowaniu strategii wysokiej jakości oraz strategii niskich cen. W referacie podkreślono także znaczenie budowania infrastruktury komunikacyjnej, łączącej infrastrukturę transportową z logistyczną oraz komunikacyjną międzyludzką przy wsparciu sieci informatycznych. Do ważniejszych przesłanek rozwoju transportu i logistyki międzynarodowej zaliczono globalizację procesów tworzenia poziomych i pionowych organizacji transportowych oraz rosnący popyt na kompleksową obsługę towarów od drzwi do drzwi w międzynarodowym łańcuchu dostaw.

Kształtowanie się kosztów produkcji transportowej w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego w 2007 roku. /Edward Menes, Jerzy Waśkiewicz, Andrzej Wojciechowski/ W referacie autorzy przedstawili wyniki badania średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego. Badania te zrealizowano w podziale na przewozy krajowe i przewozy międzynarodowe oraz według różnej wielkości przedsiębiorstw. Ponadto autorzy w swoim referacie przedstawili strukturę kosztów jednostkowych oraz zmiany średnich kosztów jednostkowych według badań ITS w latach 2005 – 2007.

Mechanizmy oddziaływania na zachowania użytkowników transportu. /Elżbieta Załoga/ W referacie autorka wskazuje na trendy w rozwoju ruchliwości społecznej, główne uwarunkowania wyboru sposobu przemieszczania się, narzędzia polityki transportowej oraz przywołuje oceny zagranicznych ekonomistów transportu odnośnie polityki transportowej w tym zakresie. Według autorki mobilność osób i wybór sposobu podróżowania jest atrybutem wolności. Nie zawsze dokonywane wybory są zgodne z oczekiwanymi w kontekście polityki zrównoważonego rozwoju. Szczególnie niepokojąca jest preferencja dla transportu samochodowego. Polityka transportowa Unii Europejskiej szuka skutecznych narzędzi oddziaływania na zmianę zachowań użytkowników transportu, uznając takie działanie za panaceum na rozwiązanie współczesnych problemów transportu.

Granice wzrostu popytu na transport – próba ujęcia modelowego. /Sławomir Dorosiewicz/

Autor w swoim referacie przedstawia jeden z modeli popytu na przewozy towarów transportem samochodowym. W referacie przeanalizowano wyniki symulacji i wynikające z nich wnioski dla przykładowego zestawu parametrów.

Preferencje podróżnych w zakresie informacji o usługach pasażerskich transportu publicznego w regionie zachodniopomorskim. /Grażyna Rosa/ W artykule autorka przedstawiła wyniki badań dotyczących preferencji podróżnych w zakresie informacji o usługach pasażerskiego transportu publicznego w regionie zachodniopomorskim. Wyniki te pochodzą z badań przeprowadzonych metodą obserwacji oraz metodą „mystery shopping”.

Wpływ innowacji i kosztów na długość cyklu życia produktu w branży motoryzacyjnej. /Grzegorz Świszcz, Marcin Kępa/ W artykule przedstawiono problematykę oddziaływania innowacji i kosztów na długość cyklu życia produktów w branży motoryzacyjnej. Ogólnej charakterystyce ujęcia teoretycznego innowacji oraz praktycznego w branży samochodowej, towarzyszy podział na poszczególne fazy życia produktu. Na podstawie przykładów autorzy ukazują jak w funkcji czasu takie jak innowacyjność oraz koszty zwiększają swój wpływ na skrócenie cyklu życia produktu.

Usługi publiczne w transporcie pasażerskim. /Izabela Bergel/ W referacie autorka podjęła problem użyteczności publicznej w transporcie pasażerskim w warunkach gospodarki rynkowej. Zdefiniowano współczesne przesłanki realizacji funkcji użyteczności publicznej w transporcie. Zaprezentowano, na jakich zasadach władze publiczne będą mogły podejmować działania w sektorze transportu pasażerskiego celem zapewnienia usług publicznych zgodnie z przyjętym w 2007 roku Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu i Rady z dnia 23.10.2007 r.

Comparison of the Czech Republic central state budget incomes from the road and rail users in 2006. /Vlastimil Melichar, Ivo Drahotsky, Ales Barheldi/ W artykule przeanalizowano dochody czeskiego budżetu pochodzące z transportu drogowego i kolejowego w 2006 r. Ponadto, porównano indywidualne wpłaty od użytkowników transportu drogowego i kolejowego z teoretycznym poziomem generowanych kosztów.

Podstawową zasadą czeskiej polityki transportowej jest sprawiedliwe obciążenie użytkowników transportu kosztami rzeczywistymi. Zebrane dodatkowe środki finansowe umożliwiają optymalnego poziomu użyteczności publicznej. To znaczy, że użytkownicy transportu powinni zostać obciążeni zgodnie z ich kosztami rzeczywistymi. Zebrane dodatkowe środki finansowe powinny służyć realizacji użyteczności publicznej transportu.

Czynniki kreujące procesy innowacyjne w transporcie. /Jan Burnewicz/ Referat omawia kwestie związane z kreowaniem procesów innowacyjnych w transporcie poprzez różne czynniki. Według autora współczesny sektor transportu opiera się na technologiach nadmiernie korzystających z ograniczonych zasobów, a jego funkcjonowanie cechuje wiele słabości. Konieczne jest poszukiwanie technologii przełomowych pozwalających przemieszczać masowo ładunki i osoby w oparciu o inne koncepcje niż toczenie się energochłonnych pojazdów po kosztownych w budowie i utrzymaniu drogach. Prowadzone na świecie badania transportowe ogniskują się wokół elementów i procesów będących tylko pewnymi detalami systemów transportowych. Perspektywa wyczerpania się światowych zasobów ropy naftowej zmusi do tworzenia innowacyjnych koncepcji i systemów ruchu.

Koszty jakości usług w przedsiębiorstwach sektora Transportu - spedycji - logistyki (TSL). /Janusz Figura/ W referacie autor przedstawia kluczowe zagadnienia odnoszące się do problematyki kosztów jakości usług w sektorze TSL, szczególnie w kontekście definiowania pojęcia, systematyki klasyfikacji i ewidencjonowania oraz wyniki badań pilotażowych. Jakość usług jest skutecznym czynnikiem rywalizacji w sektorze TSL. Koncentracja badań na tym zagadnieniu daje szczególne podstawy do analizy i oceny efektywności funkcjonowania przedsiębiorstw TSL.

Uwarunkowania ekonomiczne zmian technicznych w lotnictwie cywilnym na świecie. /Maciej Mindur, Joanna Hawlena/ Autorzy referatu zwracają uwagę, że przełom XX wieku to okres istotnych przemian w światowym lotnictwie cywilnym. W tych przemianach z różnym natężeniem uczestniczy także polskie lotnictwo, które musi ponadto uwzględnić uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej.

Ocena dotychczasowej realizacji polityki transportowej przez pryzmat prognozowanego rozwoju wskazuje, że większość firm cywilnego transportu lotniczego już podejmuje zdecydowane kroki w zakresie skonstruowania skutecznych strategii konkurencyjnych.

Wpływ korytarza transportowego na rozwój potencjału ekonomicznego miasta Gdynia. /Joanna Jedel/ W artykule zaprezentowano i przeanalizowano potencjalne możliwości ekonomiczne jakie niesie dla miasta Gdyni utworzenie VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego

Zmiany ilościowe i jakościowe floty śródlądowej. Efektywność floty. /Jan Kulczyk/ W referacie autor przedstawia wyniki analizy wpływu zanurzenia statku na koszty jednostkowe transportu dla warunków hydrotechnicznych na Odrze i innych drogach wodnych Europy.

Wpływ zmian kursów walut na efektywność ekonomiczną wewnątrzspółnotowych przewozów drogowych. /Janusz Łacny, Wojciech Zalewski/ W artykule autorzy, na podstawie danych pochodzących z przedsiębiorstw transportu drogowego realizujących wewnątrzspółnotowe przewozy wahałowe i trampingowe, przedstawiają wyniki analizy wpływu zmian kursów walutowych na efektywność ekonomiczną polskich firm transportowych. Istotnym jest fakt, że przedsiębiorcy transportowi nie mają wpływu na występujące w tym obszarze zjawisko. Przy odroczonej nawet do kilku miesięcy płatnościach za wykonane usługi, określanie rzeczywistych przychodów i ewentualnego zysku firmy staje się bardzo trudne.

Kolej aglomeracyjna BiT City jako element konkurencyjności systemu transportowego w woj. kujawsko-pomorskim. /Jolanta Laskowska/ W referacie przedstawiono koncepcję kolei aglomeracyjnej BiT City jako przedsięwzięcia, które w przyszłości wpłynie na wzrost konkurencyjności systemu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego. W warunkach gospodarki rynkowej tworzenie spójnego systemu przewozów pasażerskich w regionach jest zadaniem złożonym. Kształtując taki system należy uwzględnić zarówno uwarunkowania zewnętrzne, jak i wewnętrzne.

The supply of the transport service and the competitive advantage. /Jana Roudna, Pavel Saradin/ Artykuł poświęcono problematyce podaży usług transportowych. Wśród najważniejszych czynników, które wywierają wpływ na podaż usług transportowych, wyróżniamy m.in.: nawyki zakupowe użytkowników usług transportowych, wymagania formalne i ograniczenia, sposób realizowania dostarczanych usług a także poziom konkurencji na rynku transportowym oraz ceny.

Badania popytu na usługi transportu zbiorowego w miastach jako podstawa kształtowania oferty przewozowej na przykładzie Koszalina. /Katarzyna Hebel/ W referacie autorka zaprezentowała wyniki badań popytu na usługi transportu zbiorowego w Koszalinie i dokonała na ich podstawie oceny aktualnej oferty przewozowej, wskazując możliwe kierunki zmian w tej ofercie umożliwiające lepsze jej dostosowanie do potrzeb przewozowych.

Innowacyjne rozwiązania stosowane w transporcie publicznym na przykładzie projektu Civitas II – Caravel. /Katarzyna Solecka/ W referacie autorka przedstawiła innowacyjne rozwiązania wdrażane w transporcie publicznym Krakowa w ramach projektu Civitas II Caravel „Czystszy i lepszy transport w miastach” realizowanego w ramach 6 Programu Ramowego Unii Europejskiej. Artykuł szczegółowo przedstawia dwa spośród 18 zadań wdrożonych w Krakowie.

Konsekwencje regulacji technicznych i operacyjnych w transporcie morskim. /Leszek Plewiński/ W referacie autor podjął próbę ogólnego zdefiniowania współczesnych statków morskich ze szczególnym uwzględnieniem ich typów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych oraz dokonał analizy regulacji technicznych i operacyjnych w transporcie morskim popartej konkretnymi rozwiązaniami z zakresu konstrukcji statków pasażerskich ro-ro, masowców i zbiornikowców oraz dodatkowego wyposażenia jednostek pływających.

Perspektywa poprawy stanu infrastruktury drogowej na przykładzie województwa warmińsko-mazurskiego. /Leszek Rafalski/ W referacie scharakteryzowano podstawowy układ komunikacyjny województwa warmińsko-mazurskiego oraz program rozwoju sieci dróg krajowych i wojewódzkich mający na celu uzyskanie nowoczesnej i spójnej sieci drogowej. Dotychczasową realizację programu można ocenić pozytywnie. Poważnym problemem staje się szybka przebudowa wszystkich nienormatywnych obiektów inżynierskich utrudniających ruch pojazdów oraz brak zintegrowanych systemów zarządzania ruchem w dużych miastach.

Uwagi o popycie na rynku kolejowym transportu towarowego. /Miroslaw Antonowicz/ Autor w swoim referacie analizuje rynek transportowy w kontekście popytu. Wskazuje na zjawisko liberalizacji, ewolucję rynku transportowego, popytu i czynniki wpływu na zmiany popytu w kolejowym transporcie ładunków. Podkreśla znaczenie potrzeb transportowych i czynników preferencji klientów decydujących o wyborze oferty przewozowej.

Kalkulacja kosztów zewnętrznych transportu – krok naprzód w polityce unii europejskiej. /Monika Bąk, Barbara Pawłowska/ W referacie przedstawiono główne założenia i wytyczne UE dotyczących metod szacunków kosztów zewnętrznych w transporcie zawarte w opublikowanym w ramach projektu badawczego IMPACT specjalnym poradniku *Handbook on estimation of external costs in transport sektor*. W poradniku ponadto przedstawiono trudności i bariery zarówno metodologiczne, jak i w zakresie danych wejściowych oraz potencjalne rozwiązania i możliwości transferu wartości, tam gdzie wyniki na poziomie lokalnym będą trudne do osiągnięcia.

Analiza ważności kryteriów wyboru przewoźnika. /Michał Jakubiak, Stanisław Krawczyk/ Autorzy w swoim referacie podjęli próbę weryfikacji cytowanych w literaturze zaleceń odnoszących się do wyboru jednostki świadczącej usługi transportowe. Podstawą materiału była stosowna ankieta. Uzyskane wyniki pozwalały na formułowanie wielu wniosków i określenie zależności pomiędzy wskazaniami ważności kryteriów, a wymaganiami środowiska, w którym dokonuje się wyboru a także na wskazaniu ewolucji priorytetów doboru przewoźnika w okresie ostatnich lat.

Świadczenie usług objętych obowiązkiem służby publicznej – służba, czy biznes? /Michał Wolański/ Autor w referacie zaprezentował polskie i europejskie doświadczenia w zakresie kontraktowania usług objętych obowiązkiem służby publicznej. Zawarte informacje mogą być przydatne zarówno dla przedsiębiorców chcących ubiegać się o takie zlecenia, jak i dla samorządów szukających oszczędności budżetowych. Rozważania dotyczą transportu miejskiego, a także kolejowego i autobusowego transportu regionalnego.

Cykliczność stawek frachtowych w żegludze morskiej jako rezultat wzajemnej relacji popytu i podaży. /Natalia Wagner/ Cechą charakterystyczną rynków żeglugowych jest ich cykliczna natura. W artykule autorka omawia wpływ popytu na usługi przewozowe i podaży zdolności przewozowej na zmienność stawek frachtowych. Wskazano na główne uwarunkowania stojące za wahaniami popytu i podaży: cykle koniunkturalne oraz cykl budowy okrętów. Przeanalizowano czynniki, które będą wpływały na poziom stawek frachtowych na rynku suchych ładunków masowych w przeszłości.

Model wyceny kosztów krańcowych zużycia infrastruktury transportowej w Polsce. /Przemysław Borkowski/ Analiza kosztów krańcowych zużycia infrastruktury w transporcie kolejowym jest warunkiem niezbędnym dla wprowadzenia adekwatnych opłat. Wraz ze

wzrostem liczby prywatnych operatorów infrastrukturalnych kwestia ta staje się ważnym zagadnieniem także w warunkach polskich. Autor referatu omawia możliwość oszacowania kosztów zużycia infrastruktury kolejowej przez przewoźników na bazie modelowania ekonometrycznego i oszacowanie kosztu krańcowego zużycia w odniesieniu do odnów i utrzymania bieżącego w zależności od wykorzystania infrastruktury mierzonego wielkością ruchu. Przy czym jako zmienne objaśniające można wykorzystać zarówno liczbę pociągów, jak i masa przewożonego ładunku czy liczba pasażerów. Autor zaproponował trzy modele analityczne pozwalające na oszacowanie funkcji kosztów, a także sposób wyznaczenia kosztu krańcowego i jego elastyczności. Omówił także zakres danych i parametrów modelu niezbędny dla przeprowadzenia analizy oraz zwrócił uwagę na ograniczenia modelu i potencjalne problemy jakie mogą pojawić się przy jego praktycznym wykorzystaniu.

Aktywność ekonomiczno-finansowa podmiotów gospodarczych w Polsce jako efekt rozwoju infrastruktury transportu. /Ryszard Rolbiecki/ Współcześnie otoczenie podmiotów gospodarczych postrzegane jest jako podstawowy czynnik determinujący szanse osiągnięcia sukcesu przez przedsiębiorstwo. Jednym z podstawowych elementów otoczenia przedsiębiorstwa jest potencjał tworzony przez poziom zagospodarowania infrastrukturalnego regionów. Zaniedbania w rozwoju sieci infrastrukturalnej wpływają na wzrost kosztów obsługi transportowej podmiotów gospodarczych. W Polsce, jak wynika z badań, ilościowe implikacje pomiędzy stanem zagospodarowania infrastrukturalnego regionów a kondycją ekonomiczno-finansową przedsiębiorstw, są słabo rozpoznane.

Bieżący pobór opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej w Polsce jako istotny czynnik przemian w strukturze ekonomicznej transportu towarowego. /Ryszard Janecki, Stanisław Krawiec/ Według autorów należy opracować realną koncepcję poboru opłat za rzeczywiste użytkowanie autostrad i dróg ekspresowych przez samochody ciężarowe i autobusy. Należy przy tym przyjąć podstawową zasadę, że pobór opłat powinien być dynamiczny i realizowany w taki sposób, aby zachować płynność ruchu.

Kreowanie popytu na rynku turystycznym przez przewoźników niskokosztowych. /Teresa Gądek-Hawlena/ W referacie autorka przeprowadza analizę oddziaływania przekształceń dokonujących się w transporcie lotniczym i ich wpływu na ruch turystyczny. Wyniki wskazują na dodatnią zależność pomiędzy liczbą przewoźników a ruchem turystycznym.

Region jako ośrodek generujący popyt na przewozy. /Tadeusz Kusiakiewicz/. Popyt na usługi transportowe związany jest z wielkością PKB jako miarą aktywności gospodarczej, produktywności oraz poziomem konsumpcji społeczeństwa. Według autora referatu usługi transportu regionalnego będzie kształtował popyt wynikający z indywidualnej efektywności oraz skłonności do rezygnacji z własnych, bezwzględnych warunków czasowego trwania konsumpcji usługi przemieszczenia. Skala możliwości dopasowania własnej oferty usługowej do rozpoznanego popytu jest głównym czynnikiem kształtującym wielkość potencjału przewozowego i ewentualne działania inwestycyjne.

Perspektywa poprawy stanu infrastruktury liniowej i punktowej. /W. Drożdż/ Zrównoważony rozwój transportu zapewnić można jedynie przy posiadaniu racjonalnie dobranego zestawu infrastruktury umożliwiającego dostarczenie surowców i wywóz produktów działalności gospodarczej oraz zaspokajającego potrzeby przewozowe ludności. Szerokie drogi spełniające europejskie wymagania w zakresie nośności, linie kolejowe umożliwiające rozwijanie przez pociągi dużych prędkości, żeglowne rzeki – to najważniejsze elementy infrastruktury liniowej, jakie powinny charakteryzować region intensywnego rozwoju.

Zarządzanie flotą w transporcie drogowym – przewidywane kierunki doskonalenia metod. /Wojciech Paprocki/ Według autora transport drogowy w 2008 r. znajduje się w Europie w fazie kryzysu, którego objawem są protesty przewoźników drogowych w wielu krajach członkowskich Unii Europejskiej. W referacie omówione są czynniki, które doprowadziły do

tego kryzysu, a także jego możliwe rozwiązania. W centrum uwagi znajdują się te aspekty nowych rozwiązań, które łączą się bezpośrednio z poszukiwaniem i wdrażaniem nowych metod zarządzania flotą. Jednym z nich jest metoda śledzenia i optymalizowania przebiegu procesu dystrybucji towarów realizowanego z wykorzystaniem transportu drogowego. Nowa rozwiązanie techniczno-organizacyjne zostało przygotowane w ramach realizacji Zintegrowanego Projektu (6 PR SMMART), w którym uczestniczył zespół pracowników Katedry Transportu SGH.

Znaczenie czasu w procesach transportowych. /Agnieszka Wysocka, Władysław Wojan/
Utrata wymiernych korzyści z powodu kongestii drogowej staje się coraz większym problemem. Stąd też istotnym jest propagowanie działań mających na celu ograniczenie sytuacji powodujących „marnowanie” czasu. Rozwój technologii teleinformatycznych pozwala na racjonalne zarządzanie czasem podróży jednocześnie skraca czas przepływu informacji koniecznych do organizacji procesu transportowego. Dzięki nowoczesnym technologiom łatwiejszym stało się łączenie procesów zarządzania łańcuchem dostaw, zarządzania relacjami z klientem oraz zarządzania procesem transportowym.

Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu. /Zbigniew Szafranski/
Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu to jeden z warunków zrównoważonego rozwoju. Autor zwraca uwagę, że wpływy z tytułu internalizacji kosztów zewnętrznych można by przeznaczać zarówno na modernizację infrastruktury, co przyczyniłoby się do zwiększenia bezpieczeństwa, jak i na leczenie ofiar wypadków. Ponadto środki te mogłyby służyć rozbudowie i modernizacji linii kolejowych, a kolej (według autora referatu) to najbardziej ekologiczny środek transportu.

Kooperacja czy konkurencja pomiędzy liniami lotniczymi i koleją. /Elżbieta Marciszewska/
Referat przedstawia problematykę konkurencji pomiędzy transportem kolejowym i lotniczym. Wskazuje na nowe zjawisko równoległej silnej kooperacji i konkurencji tych gałęzi transportu. Szerszej analizie autorka poddała rozwój oferty szybkich kolei w Europie i ich konkurencyjność w stosunku do transportu lotniczego. Na tym tle wskazała na perspektywy rozwoju polskiego rynku, na którym obok ekspansji transportu lotniczego widać już pierwsze przeciwdziałania ze strony transportu kolejowego.

Wszystkie referaty z konferencji, przedstawione powyżej w postaci krótkich streszczeń, są dostępne w bibliotece ITS.

LITERATURA:

Materiały z VIII Międzynarodowej Konferencji Euro-Trans 2008 pt.: „Transport: Ekonomika i Biznes”. Warszawa 2008, płyta CD – referaty.

www.euro-trans.org.pl

FAKTY I OPINIE

Ceny paliw na stacjach benzynowych w USA wzrosły między październikiem 2007 roku a majem b.r. o 48%. Amerykanie, znani z zamiłowania do paliwożernych pick-upów zaczynają się masowo przesiadać do mniejszych samochodów. Analitycy rynkowi twierdzą, że ta zmiana upodobań może okazać się zjawiskiem trwałym. Sprzedaż dużych aut segmentu SUV zmniejszyła się o 30-40% w ciągu pierwszych miesięcy 2008 roku. Przykładowo Hummerów H2 sprzedano o 33% mniej, Fordów Expedition o 31% mniej, a aut Dodge Durango aż o 44% mniej.

Auto Motor i Sport nr 9/2008

W sierpniu 2008 roku wyprodukowano w Polsce 54,3 tys. aut osobowych i dostawczych. To najniższa produkcja miesięczna w ciągu 2 ostatnich lat. Od początku roku produkcja aut osobowych wyniosła blisko 610,3 tys. szt. dostawczych 91,1 tys. szt.

Auto Świat nr 40/2008

Przygotowywany jest projekt nowelizacji ustawy o obowiązkowych ubezpieczeniach. Znalazł się w nim zapis likwidujący automatyzm przedłużania rocznej polisy OC na kolejne dwanaście miesięcy. Zniesiony ma też zostać wymóg posiadania oryginalnej umowy podpisanej z ubezpieczycielem, którą okazuje się policji podczas kontroli drogowej. Ma wystarczyć wydruk komputerowy. Projekt musi teraz podpisać Minister Finansów, a później zatwierdzić Sejm.

Auto Świat nr 40/2008

Jest już z pewne, że za 1,5 mld dolarów Chińczycy wybudują pod Opolem swoją pierwszą europejską fabrykę aut. Inwestorem jest Jiangling Motors Group Company, producent m.in. terenowego landwina, łudzaco podobnego do Opla

Frontery. JMC chce produkować w Polsce 400 tys. samochodów rocznie, czyli więcej niż Fiat Auto Poland (362 tys. aut). Ulokowanie produkcji Polsce spowoduje, że Chińczycy nie będą już mieli problemu z wysokim unijnym cłem i zdobyciem europejskiej homologacji. Barięą dla chińskich marek były złe wyniki testów zderzeniowych.

Wprost nr 41/2008

W 2011 roku Audi chce rozpocząć produkcję elektrycznego auta miejskiego. Pojazd bazowałby na nowym miejskim Volkswagencie, zapowiedzianym rok temu przez prototyp o nazwie Up! Niewykluczone, że obok wersji z silnikiem spalinowym VW zaoferuje również elektryczną odmianę przyszłego miejskiego pojazdu. Od 2012 roku samochód z napędem elektrycznym zamierza również produkować BMW.

Motor nr 42/2008

Iveco, należący do Fiata producent pojazdów użytkowych, może przejąć znaną m.in. z aut terenowych hiszpańską Santanę. Fabryka ta już teraz wytwarza dla koncernu Fiata modele Massie i Campagnola. Znajdująca się w złej kondycji finansowej Santana obecnie należy do władz Andaluzji. Poszukują one kupca na tę spółkę już od wielu lat.

Motor nr 42/2008

Komisja Europejska chce, by od 7 lutego 2011 roku we wszystkich sprzedawanych w Unii samochodach osobowych montowane były standardowo światła do jazdy dziennej. Mają one włączać się automatycznie po uruchomieniu silnika. Według badań i prognoz, dzięki tej regulacji liczba wypadków na drogach może spaść o 15 procent. Koszt zakupu takiego auta zapewne wzrosną, ale nie będzie to wzrost istotny. Teraz propozycję Komisji muszą zaakceptować Parlament Europejski i rządy poszczególnych państw Unii.

Motor nr 42/2008

Po kryzysowym sierpniu we wrześniu b.r. polskie fabryki wyprodukowały niemal 100 tys. samochodów. Niewiele zabrakło, by poprawić najlepszy tegoroczny wynik – w kwietniu z taśm produkcyjnych zjechało 102 tys. aut. Łączna produkcja w okresie trzech kwartałów 2008 roku wyniosła 800585 aut i była o niemal jedną trzecią wyższa niż przed rokiem. Liderem w produkcji aut osobowych i dostawczych jest niezmiennie Fiat. Włoska marka wyprzedza Oplę, a trzecie miejsce przypadło Volkswagenowi. Czwarte miejsce zajęła Fabryka Samochodów Osobowych w Warszawie. Aż 97,6 proc. samochodów wyprodukowanych w Polsce trafiło na eksport.

Motor nr 43/2008

Chiński rząd wprowadził zakaz importu samochodów marki Hyundai i Kia, ale nie poinformował o tym oficjalnie Koreańskiego producenta. Przyczyną takiej decyzji były skargi dilerów chińskich marek na przedstawicieli koreańskiego koncernu, którzy uzyskują zbyt duże wsparcie ze strony producenta. Miało to odbywać się z pogwałceniem chińskiego prawa. Hyundai i Kia sprzedają rocznie w Chinach ponad 500 tys. aut.

Motor nr 43/2008

Następca produkowanego od 2002 roku Forda Fusion ma być od 2010 roku wytwarzany w rumuńskich zakładach w mieście Craiova. Rocznie będzie w tej fabryce powstawać 100 tys. egzemplarzy auta o nazwie B-Max.

Motor nr 43/2008

W lipcu i sierpniu polscy dilerzy sprzedali około 53 tys. samochodów osobowych i dostawczych. To o kilkaset sztuk mniej niż w sierpniu ubiegłego roku. Dotychczasowa sprzedaż nowych pojazdów jest wyższa od ubiegłorocznej tylko o około 12 proc., podczas gdy jeszcze na początku roku nabywców znajdowało blisko 20 proc. więcej aut niż rok temu. Kiepskie miesiące wakacyjne już zmusiły importerów do zweryfikowania prognoz sprzedaży na cały

rok - będą zadowoleni, jeżeli sprzedadzą 310 tys. aut osobowych. W tym roku możliwy jest spadek zainteresowania nowymi autami ze strony firm, bo w ostatnich miesiącach pod wpływem dużego importu używanych samochodów oraz obniżki cen na nowe auta doszło do sięgającej nawet 15 proc. przeceny na rynku samochodów używanych. W rezultacie po odsprzedaniu starego auta zostaje mniej środków na zakup nowego. Dzięki poważnej obniżce cen największą sprzedaż samochodów osobowych sprzedała Toyota Motor Poland.

Gazeta Wyborcza z 03.09.2008

Firma Tata Motors musiała przerwać prace przy budowie fabryki samochodów Nano w Singer (Zachodni Bengal). Budowa fabryki, w której samochód miał być produkowany, została wstrzymana z powodu protestów okolicznych rolników wspartych przez lokalną partię opozycyjną. Rolnicy sprzeciwiają się przejmowaniu ich ziemi pod budowę. Po tygodniach protestów i gróźb pod adresem robotników pracujących na budowie we wtorek firma Tata Motors wstrzymała prace, mimo że zainwestowała już w budowę 350 milionów dolarów. Firma ogłosiła, że rozpoczęła poszukiwanie innej lokalizacji fabryki. Spór wokół fabryki Tata Motors odzwierciedla rozdzwięk między społecznością wiejską, która stanowi dwie trzecie społeczeństwa Indii, a biznesem i władzami dążącymi do industrializacji kraju.

Gazeta Wyborcza z 03.09.2008

Od USA po Chiny koncerny samochodowe mają problemy ze sprzedażą nowych samochodów. Kolejny fatalny miesiąc przeżyły koncerny samochodowe w USA. Amerykanów nie skusiły liczne promocje, dzięki którym wiele aut można było kupić nawet z rabatem 40 proc. w stosunku do ceny katalogowej. W sierpniu kupili tylko 1,25 mln nowych samochodów, o 15,5 proc. mniej niż przed rokiem. Z powodu kryzysu na rynku kredytowym i wysokich cen paliw amerykańscy kierowcy omijają salony z nowymi autami. W tym roku

w USA koncerny mogą sprzedać ok. 14 mln nowych samochodów - najmniej od początku zeszłej dekady. Złe nastroje panują także w koncernach europejskich. W sierpniu Niemcy kupili o jedną dziesiątą aut mniej niż przed rokiem, we Francji sprzedaż spadła o 7 proc., a we Włoszech - o jedną czwartą. Aż o 41 proc. zmniejszyła się sprzedaż nowych aut w Hiszpanii, do poziomu najniższego od 15 lat, a w Wlk. Brytanii o 18,6 proc. - do poziomu z 1966 r.! W Chinach, gdzie przez kilka lat trwał boom motoryzacyjny, w sierpniu b.r. sprzedaż nowych aut spadła o 10 proc.

Gazeta Wyborcza z 04.09.2008

Wakacyjna fala sprowadzonych samochodów, wywołana głównie coraz tańszym euro i zmianą przepisów dotyczących naliczania akcyzy, spowodowała spadek cen aut używanych. Staniały przede wszystkim auta z tzw. segmentu premium i auta młode w wieku od 1 do 3 lat. Również ceny nowych aut zanotowały znaczące spadki. Importerzy zdecydowali się na obniżki ze względu na coraz słabsze euro, które na koniec sierpnia tego roku kosztowało tylko 3,35 zł. Wielu klientów kupuje nowe auta w zagranicznych salonach. W niektórych przypadkach, zwłaszcza przy kupnie samochodów wyższych klas, można zaoszczędzić na takiej operacji nawet do kilkudziesięciu tysięcy złotych, w porównaniu do ceny zakupu identycznego pojazdu w kraju.

Gazeta Wyborcza z 09.09.2008

Włoski koncern i rząd Serbii zainwestują ponad 1 mld euro, w zakłady motoryzacyjne Zastava. Fabryka stanie się wtedy jednym z największych producentów samochodów na Bałkanach. Fiat z rozmachem wraca do tej firmy po prawie dwóch dekadach nieobecności: w nowej spółce włoski koncern będzie miał 67 proc. udziałów, a resztę zachowa rząd serbski. Wspólnicy zapowiadają, że już pod koniec 2010 r. spółka będzie produkować 200 tys. aut rocznie, 10 razy więcej niż teraz. Docelowo produkcja ma wzrosnąć do 300

tys. sztuk rocznie. Według nieoficjalnych informacji Fiat chce produkować w Serbii nowy model taniego auta - konkurenta Dacii Logan montowanej przez francuskie Renault w Rumunii. Uruchomienie produkcji nowego auta w Zastavie kosztować będzie 700 mln euro, z czego 200 mln euro wyłoży budżet Serbii - połowę gotówką, a resztę w postaci ulg podatkowych. Fiat wyda pół miliarda euro. Będzie to największa zachodnia inwestycja w Serbii. Nowa inwestycja Fiata zwiększy konkurencję szczególnie na rynkach motoryzacyjnych w Europie Środkowej i Południowej.

Gazeta Wyborcza z 29.09.2008

Czeska firma motoryzacyjna Skoda Auto, należąca w całości do niemieckiego Volkswagena, zapowiedziała na początku października b.r. okresowe wstrzymanie produkcji z powodu spadku popytu na samochody. Trzy fabryki w Czechach staną w ostatnim tygodniu października. Będzie to oznaczać zmniejszenie produkcji o 13 tysięcy samochodów. Ograniczenie produkcji wymusiła na Skodzie w pierwszym rzędzie stagnacja na zachodnioeuropejskich rynkach samochodowych. W 2007 roku Skoda sprzedała 630 tys. samochodów, a w pierwszej połowie 2008 roku - 366 tys. samochodów.

Gazeta Wyborcza z 06.10.2008

Fabryka Opla w Gliwicach ogranicza produkcję samochodów, ale nie przewiduje zwolnień, ani ograniczenia płac. Od początku października na trzy tygodnie montaż samochodów został wstrzymany także w zakładach Opla w Eisenach oraz w zakładach w Bochum. W obliczu spadku popytu również inne koncerny motoryzacyjne ograniczają produkcję. Już od połowy września Toyota ograniczyła z dwóch do jednej zmiany produkcję silników Diesla w fabryce w Jelczu-Laskowicach. Japończycy zapowiadali, że ograniczenie produkcji potrwa do listopada. Wiadomo już jednak, że ograniczenia te potrwają dłużej. Robotnicy

z głównej fabryki Mercedesa w Sindelfingen już od połowy grudnia rozpoczną świąteczne ferie i nie wiadomo jeszcze, kiedy wrócą do pracy. W Rosji wstrzymanie produkcji zapowiedział na początku października producent ciężarówek GAZ.

Gazeta Wyborcza z 07.10.2008

W ciągu paru tygodni kryzysu finansowego koncerny samochodowe w Europie zapowiedziały już zwolnienie 20 tys. pracowników. We wrześniu kierowcy w UE kupili 1 mln 304,5 tys. nowych samochodów osobowych, o 8,2 proc. mniej niż przed rokiem. Dla sprzedawców aut był to najgorszy miesiąc od dziesięciu lat. Najmocniej kryzys dotknął rynek samochodowy w Hiszpanii, gdzie kierowcy kupili we wrześniu o 32 proc. aut mniej niż przed rokiem, i w Wlk. Brytanii, gdzie rynek motoryzacyjny spadł o 21 proc. Sprzedaż nowych aut w Europie spada już piąty miesiąc z rzędu. We wrześniu Renault zapowiedziało zwolnienie 6 tys. pracowników w Europie. W październiku cięcia zapowiedział Nissan, japońska firma z grupy Renault. Z powodu spadku sprzedaży samochodów terenowych Nissan zwolni prawie 1,7 tys. pracowników w swojej hiszpańskiej fabryce w Barcelonie. W Hiszpanii z pracą w motoryzacji pożegna się też 1250 pracowników Seata, czyli jedna dziesiąta zatrudnionych w tej firmie z grupy Volkswagena. Latem Volvo zapowiedziało zwolnienie prawie 3 tys. pracowników, a na początku października - dodatkowo 3,3 tys. osób. Pod koniec września koncern Volvo zapowiedziało ponadto, że zwolni 1,4 tys. pracowników zatrudnionych przy produkcji autobusów i ciężarówek. Kryzys dotknął również fabryki Daimlera, największego producenta ciężarówek na świecie. Do połowy przyszłego roku niemiecki koncern zamknie dwie fabryki ciężarówek w USA i Kanadzie. Pracę straci tam w sumie ponad 3,5 tys. robotników.

Gazeta Wyborcza z 15.10.2008

Podczas gdy sprzedaż nowych aut osobowych w Europie spada, w Polsce jak na razie wzrasta. Od początku tego roku do końca września w Europie (kraje UE+EFTA) zarejestrowano 11 mln 713 tys. 937 nowych samochodów osobowych, o 4,4 proc. mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Natomiast w Polsce w ciągu 9 miesięcy 2008 roku sprzedaż nowych aut wzrosła w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego o 8,8 proc. do 235 tys. 717 egzemplarzy. Natomiast we wrześniu, w stosunku do września roku ubiegłego była ona większa tylko o 1,8 proc. i zamknęła się liczbą 23 tys. 153 pojazdów. Najwięcej nowych aut sprzedano w omawianym okresie w Niemczech - 2 mln 371 tys. 473, o 1,3 proc. więcej niż przed rokiem. Drugie miejsce w tym rankingu zajęła W. Brytania ze sprzedażą 1 mln 794 tys. 419 aut, ale było to o 7,5 proc. mniej niż w 2007 r. Również dużo, bo aż o 11,3 proc. do 1 mln 709 tys. 377 egzemplarzy spadła rejestracja nowych aut we Włoszech. Największe tempo wzrostu sprzedaży aut odnotowano w Słowacji - o 19,8 proc. do 52 tys. Największy spadek miał miejsce na Łotwie - o 35,9 proc. do 16 tys. pojazdów oraz w Hiszpanii - o 22 proc. do 948 tys. samochodów.

Gazeta Wyborcza z 15.10.2008

Z powodu kryzysu finansowego Ford chce sprzedać swoje akcje Mazdy, czwartego co do wielkości producenta aut w Japonii. Odkupieniem od Forda akcji Mazdy jest zainteresowane konsorcjum firm japońskich. Konsorcjum tworzą Bank of Hiroshima, pięć japońskich spółek ubezpieczeniowych oraz Denso, jeden z największych producentów części samochodowych na świecie. Od 12 lat Ford ma 34 proc. akcji Mazdy, co zapewnia Amerykanom kontrolę nad japońską firmą. Na sprzedaży tych akcji Ford zarobiłby prawie 1,5 mld dol. Taki zastrzyk gotówki byłby znaczącym wsparciem dla Forda, który z powodu kryzysu na rynku motoryzacyjnym USA

w drugim kwartale b.r. miał 8,7 mld dolarów strat.

Gazeta Wyborcza z 23.10.2008

Niemieckie koncerny samochodowe BMW i Daimler oraz dostawca części samochodowych Bosch poinformowały w drugiej połowie października o czasowym wstrzymaniu produkcji w części zakładów. Przyczyną tych decyzji jest spadek popytu na samochody, będący konsekwencją kryzysu finansowego oraz wysokich cen paliw. Fabryka BMW w Lipsku została zatrzymana w połowie października na cztery dni. Koncern zaplanował ograniczenie produkcji w tym roku o 25.000 aut. We wrześniu zbyt marek BMW, Mini oraz Rolls-Royce był o 14,6 procenta mniejszy niż przed rokiem. Daimler planuje wstrzymanie produkcji na cztery tygodnie. Koncern wysłała 150 tysięcy pracowników na dłuższą niż zazwyczaj przerwę świąteczną, która potrwa cztery zamiast dwóch tygodni. Celem Daimlera jest zmniejszenie produkcji o 45 tysięcy samochodów. W tym tygodniu nie pracuje także fabryka dostawcy części samochodowych Bosch w Reutlingen-Rommelsbach, zatrudniająca 400 osób. Firma zapewnia, że przestoje w produkcji nie spowodują spadku wynagrodzeń personelu.

Gazeta Wyborcza z 27.10.2008

Z powodu spadku popytu, japoński koncern motoryzacyjny Honda zapowiedział w końcu października b.r. zmniejszenie produkcji w zakładach Swindon w pld. Anglii o ok. 10 proc. w okresie od grudnia 2008 do marca 2009 r. Produkcja popularnego modelu Hondy Civic będzie niższa o 22 tys. aut wobec zakładanego wcześniej rocznego planu produkcyjnego - 228 tys. pojazdów. Obok modelu Civic, Honda produkuje w Anglii również model CRV z napędem na cztery koła. Większość produkcji sprzedawana jest na brytyjskim rynku, część we Włoszech, Niemczech i Hiszpanii. Decyzja nie pociąga za sobą redukcji zatrudnienia. Zakłady w Swindon (Wiltshire) zatrudniają

4,8 tys. osób. Zapowiedź zmniejszenia produkcji zbiega się z opublikowaniem wyników finansowych Hondy za II. kw. b.r. wskazujących na spadek zysków o 41 proc.

Gazeta Wyborcza z 28.10.2008

Mimo złej sytuacji gospodarczej na Węgrzech, Daimler podpisał z rządem Węgier umowę o budowie w mieście Kecskemet fabryki samochodów osobowych Mercedesa – pierwszej w Europie poza granicami Niemiec. W zakład położony 80 km od Budapesztu niemiecki koncern zainwestuje 800 mln euro. W fabryce znajdzie zatrudnienie 2,5 tys. osób, które od 2012 r. będą produkować małe modele Mercedesów - początkowo do 100 tys. sztuk rocznie, a docelowo 200 tysięcy sztuk rocznie. Inwestycja renomowanego koncernu, jednego z największych producentów aut na świecie, będzie wielkim wsparciem dla gospodarki węgierskiej. W ostatnich tygodniach węgierski forint stracił ponad 30 proc. na wartości. Spadek wartości forinta pogłębił chroniczny deficyt budżetowy. O prestiżową fabrykę aut Mercedesa z Węgrami rywalizowały Rumunia i Polska.

Gazeta Wyborcza z 28.10.2008

Winiety zostaną utrzymane do 2011 roku kiedy to ma być wdrożony elektroniczny system poboru opłat za użytkowanie dróg krajowych i autostrad. Maksymalną roczną opłatę zryczałtowaną za korzystanie z dróg przez pojazdy powyżej 3,5 tony ustalono na poziomie 1,8 tys. euro. Maksymalną stawkę opłat w systemie elektronicznym zaproponowano na poziomie 2zł/ kilometr. Poselskie propozycje wysokości opłat są oceniane negatywnie przez przewoźników.

Polska Gazeta Transportowa nr 42/2008

Po latach dynamicznego wzrostu polski rynek LPG kurczy się. Sprzedaż LPG wynosząca w 2007 roku 2440 tys. ton była niższa o 0,4% niż w roku 2006. Tendencja spadkowa utrzymała się również w okresie pierwszego półrocza 2008 roku. Wpływ na

taki stan rzeczy miały zapowiedzi istotnego wzrostu akcyzy. Ostatecznie w projekcie ustawy o podatku akcyzowym przyjętym przez Radę Ministrów 30 września założono utrzymanie obowiązującej dziś stawki akcyzy od LPG w wysokości 695zł od tony oraz zwolnienie z akcyzy gazu ziemnego CNG do 2013 roku. Rynek autogazu stanowi ponad 70% całego polskiego rynku LPG.

Gazeta Prawna nr 197/2008

Zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz Rozporządzeniu Ministra spraw wewnętrznych i administracji z 18 lipca 2008 roku w sprawie kontroli ruchu drogowego, kontrola ruchu drogowego w gminach lub miastach, które utworzyły straż gminną (miejską) może być wykonywana przez strażników gminnych (miejskich) w tym przy wykorzystywaniu urzędzeń samoczynnie ujawniających i rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego przez osoby kierujące pojazdami.

Gazeta Prawna nr 197/2008

Dotychczasowe prognozy Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego zakładają na 2008 rok wzrost popytu na paliwa płynne w wysokości 4%. Łączne zużycie benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego oraz lekkiego oleju opałowego określono na 19,835 mln ton. Szczególnie silny wzrost popytu obserwuje się w segmencie oleju napędowego, którego zużycie w okresie 2002-2007 wzrosło o 15%. Z krajowej produkcji pochodzi jedynie 75% zużywanego oleju napędowego. Import tego paliwa (głównie z Niemiec) stanowi 4% całkowitego importu paliw płynnych.

Gazeta Prawna nr 197/2008

Według Krajowej Izby Biopaliw wprowadzenie biokomponentów w 2010 roku na poziomie 5,75% objętościowo spowoduje ograniczenie importu ropy naftowej do ok.2,5 mln ton, co pozwoli na zmniejszenie wydatków importowych

o ponad 4,5 mld zł. Wykorzystanie biopaliw w pierwszym półroczu 2008 roku przekroczyło 3% (przy 0,7% w 2007 roku) i wynika z dolnego progu wyznaczonego w Narodowym Celu Wskaźnikowym na rok 2008 określonego na poziomie 3,45 procenta. Koncerny naftowe ze względu na nieopłacalność produkcji biopaliw dodają z reguły tylko taką ilość biododatków, by spełnić wymogi ustawy. Stąd w Polsce dominuje paliwo z 5% zawartością biokomponentów przy śladowych ilościach czystego bioestru (B100) i oleju napędowego z 20% zawartością bioestru (B20).

Gazeta Prawna nr 197/2008

W okresie styczeń-wrzesień 2008 roku Inspekcja Handlowa skontrolowała jakość paliw na 1730 stacjach. Niezgodności z obowiązującymi normami wykryto w 112 przypadkach (8,17%). Jest to wynik gorszy od otrzymanego przy okazji analogicznych badań z roku 2007. Wbrew opinii branżowców liczba badanych przez Inspekcję parametrów paliw nie uległa zasadniczej zmianie i nie tłumaczy ponad dwukrotnie gorszych wyników badań.

Gazeta Prawna nr 202/2008

Wszystkie nowo produkowane samochody ciężarowe muszą spełniać obowiązujące od października 2005 roku normy emisji spalin Euro IV. Aby spełnić te wymagania pojazdy muszą być wyposażone w specjalne katalizatory używające AdBlue – 32,5 procentowego roztworu mocznika. W Polsce dystrybucją AdBlue jako pierwsza zajęła się holenderska firma Greenchem Polska. W 2007 roku sprzedano w Polsce na ok. 400 stacjach wyposażonych w instalacje umożliwiające dozowanie preparatu 10-12 mln litrów preparatu, a w 2008 roku sprzedaż ta osiągnąć może 23 mln litrów, tj. ok. 20 tys. ton. Pomimo 50-80% rocznych wzrostów sprzedaży AdBlue rynek polski rozwija się słabiej niż rynki zachodnie.

Gazeta Prawna nr 202/2008

Zebrał i opracował: MM

Z ŻYCIA ITS

VII Lubelska Wojewódzka Konferencja BRD

W dniach 4-6 września 2008 roku w Kazimierzu Dolnym odbyła się VII Lubelska Wojewódzka Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod hasłem: **BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO NA POLSKICH DROGACH** Zagrożenia - Skutki - Działania. Konferencję zorganizował Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie. Współorganizatorzy: WORD w Białej Podlaskiej, WORD w Chełmie, WORD w Zamościu, Politechnika Lubelska oraz Wyższa Szkoła Ekonomii i Innowacji w Lublinie.



Przedstawicielami ITS na konferencji byli: Maria Dąbrowska-Loranc z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wygłaszająca referat: Technika jazdy - ważny element bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Krzysztof Olejnik z Zakładu Homologacji i Badań Pojazdów wygłaszający referaty: Wybrane problemy funkcjonowania systemu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz prawidłowość pojęć bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Rok 2008 to okres, w którym świętują swój jubileusz 10-lecia pracy Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Polsce, powołane do zorganizowania i przeprowadzania egzaminów na prawo

jazdy dla kandydatów na kierowców, jak również do działań w zakresie podnoszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



Zorganizowana konferencja miała za zadanie przyczynić się do poszerzenia wiedzy dotyczącej stanu bezpieczeństwa na polskich drogach, stanowiła platformę wymiany doświadczeń, formułowania nowych potrzeb i planu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

EUROPEAN KONES 2008 CONGRESS

W dniach 7-10 września 2008 roku w hotelu Anders w Starych Jabłonkach odbył się 34. Międzynarodowy Kongres Napędów i Środków Transportu EUROPEAN KONES 2008 (34th International Congress on Powertrain and Transport Means EUROPEAN KONES 2008). Organizatorami kongresu byli Instytut Transportu Samochodowego, Instytut Lotnictwa i Polska Akademia Nauk. EUROPEAN KONES to forum skupiające ludzi nauki zajmujących się badaniem, projektowaniem oraz eksploatacją napędów i środków transportu.



W kongresie udział wzięło ponad 300 uczestników z całego świata, prezentując referaty na najwyższym poziomie merytorycznym i naukowym. Wydarzenie to, zaowocowało nawiązaniem współpracy pomiędzy przedstawicielami różnych środowisk naukowych z całego świata. Patronat honorowy nad EUROPEAN KONES 2008 objął Minister Infrastruktury Pan Cezary Grabarczyk.

Gośćmi specjalnymi kongresu byli:

- o Guenter Hohl - Prezydent Europejskiej FISITY i vice Prezydent Światowej FISITY
- o Marek Ślęzak i Mieczysław Zając - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
- o Wojciech Przetakiewicz - Vice Przewodniczący Rady Naukowej ITS oraz Członek Rady Nauki Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego
- o Witold Wiśniowski - Vice Przewodniczący Rady Głównej Instytutów Naukowych oraz Dyrektor Generalny Instytutu Lotnictwa
- o Jerzy Sobczak - Dyrektor Generalny Instytutu Odlewnictwa
- o Józef Żurek - Przedstawiciel Prezydium SIMP, Przewodniczący Rady Naukowej Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych oraz organizator jubileuszowego KONGRESU 2009
- o Jacek Zalewski - Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji
- o Tadashide Kawakami - Reprezentant Japońskiego Towarzystwa Naukowego
- o Jerzy Merkisz - Przewodniczący Rady Naukowej ITS oraz Prezes Polskiego Towarzystwa Naukowego Silników Spalinowych
- o Ryszard Krystek - Politechnika Gdańska
- o Zbigniew Smalko - Polska Akademia Nauk
- o Tadeusz Niezgoda - Wojskowa Akademia Techniczna
- o Andrzej Teodorczyk - Politechnika Krakowska, Przewodniczący Polskiego Instytutu Spalania

- o Andrzej Niewczas - Politechnika Lubelska, Przewodniczący Polskiego Towarzystwa Eksploatacji
- o Zbigniew Pawelski - Politechnika Łódzka
- o Jerzy Chomiak - Uniwersytet Chalmers, Szwecja
- o Tadeusz Jaroszczyk - KAMINS Institution, USA
- o Jan Czerwiński - BIEL University, Szwajcaria
- o Eiji Tomita - OKAYAMA University, Japonia
- o Bronisław Sendyka - Politechnika Krakowska
- o Michael Durst - Dyrektor Mann+Hummel



EUROPEAN KONES 2008 odbył się dzięki wsparciu firm: Toyota, Wielton, Grupy Image, Autosan, Mechatronika, 3M, Tabal, AutoGuard, Mann Hummel oraz Mann Filter.



XXXVII Ogólnopolska Konferencja Zastosowań Matematyki

W dniach 8-16 września 2008 roku w Zakopanem-Kościelisku odbyła się XXXVII Ogólnopolska Konferencja Zastosowań Matematyki. Organizatorem był Komitet Matematyki PAN Centrum Zastosowań Matematyki Instytutu Matematycznego PAN. Konferencji przewodniczył prof. dr hab. Tadeusz Rzeżuchowski. Ze strony Instytutu Transportu Samochodowego w obradach wzięli udział: prof. dr hab. Tadeusz Dorosiewicz i doc. dr hab. Sławomir Dorosiewicz.

Doc. dr hab. Sławomir Dorosiewicz przygotował i wygłosił referat nt.: „Potoki w sieciach transportowych. Równowaga i dynamika”. Rozważany problem dotyczył dynamicznego zagadnienia przydziału ruchu (Traffic Assignment) - oszacowania przestrzennego rozkładu potoków na poszczególnych drogach i łukach sieci transportowej przy zadanym lub przewidywanym popycie na przewozy. Praca zawiera propozycję metody wyznaczania sumarycznego rozkładu potoków. U jej podstawy leży mikroekonomiczna analiza zachowań przewoźników i założenie, że tworzą oni populację graczy (proceduralnie) racjonalnych. Całkowanie potoków powstałych w wyniku indywidualnych decyzji przewoźników pozwala na otrzymanie rozkładu sumarycznych potoków, równań ich ewolucji oraz rozkładów równowagowych. Te ostatnie wydają się jednym z możliwych uogólnień klasycznych wyników teorii równowagi sieci transportowych, mianowicie zasady Wardropa. Uzyskane wyniki zostały zilustrowane kilkoma przykładami procedur wykonywanych przez jednorodną populację przewoźników. Dla przypadków tych zbadane zostały własności dynamiczne odpowiadających im rozkładów potoków w sieci transportowej.

VIII Konferencja BRD DROGI KRAJOWE - DROGAMI ZAUFANIA

W dniach 10-12 września 2008 roku w Józefowie odbyła się VIII Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod hasłem „Drogi Krajowe - Drogami Zaufania”, zorganizowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Patronat honorowy nad konferencją objął Minister Infrastruktury Pan Cezary Grabarczyk. W konferencji uczestniczyli przedstawiciele administracji drogowej, instytucji projektowo-badawczych, samorządów, uczelni wyższych oraz producentów urządzeń BRD.

Tematami sesji były: polityka Polski i innych krajów Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa drogowego, ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, techniczne i organizacyjno-prawne środki i działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rola i środki komunikacji społecznej. W programie konferencji znalazła się ponadto dyskusja panelowa na temat współpracy różnych podmiotów zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Maria Dąbrowska-Loranc i Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS podczas Konferencji zaprezentowały referaty:

- Nowy komputerowy system rejestracji danych o wypadkach i kolizjach drogowych. Doświadczenia użytkowników po dwóch latach funkcjonowania systemu

- Nowoczesne technologie służące poprawie bezpieczeństwa ruchu

- Promowanie bezpiecznych zachowań na drogach na przykładzie europejskiej kampanii EUCHIRES.

Ponadto Maria Dąbrowska-Loranc przewodniczyła Sesji IV poświęconej komunikacji społecznej.

Incident Management Summit 2008

W dniach 11-12 września 2008 roku w hotelu Radisson SAS w Amsterdamie, odbyła się Międzynarodowa Konferencja - Incident Management Summit 2008. Jednym z powodów zorganizowania konferencji była ogólnoświatowa kampania Zgromadzenia Ogólnego ONZ i Światowej Organizacji Zdrowia na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ze względu na dużą liczbę ofiar śmiertelnych (w latach 2000 - 2015 w wypadkach drogowych na świecie zginęło 20 milionów osób, a 200 milionów zostało rannych).



Celem konferencji była wymiana doświadczeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dotycząca m.in. zarządzania wypadkami drogowymi, wykorzystania inteligentnych systemów transportowych oraz współpracy pomiędzy służbami: policją, strażą pożarną i pogotowiem ratunkowym.

W konferencji udział wzięli dwaj pracownicy ITS: Tomasz Kamiński i Gabriel Nowacki, który wygłosił referat: Current state of road accidents in Poland and future trends.

W trakcie obrad okrągłego stołu omówiono wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych, które mogą się przyczynić do zmniejszenia liczby wypadków drogowych oraz potencjalnych zagrożeń w ruchu drogowym poprzez:

- o automatyczne powiadamianie o wypadku i miejscu jego lokalizacji,

- o powiadamianie o innych sytuacjach na drodze (korek, gołoledź, zerwany most), z automatyczną lokalizacją pojazdu powiadamiającego,
- o ostrzeżenie np. o możliwości niedostosowania się do sygnalizacji świetlnej, możliwości kolizji na skrzyżowaniu, o zbliżającym się pojeździe uprzywilejowanym, o niskich wiaduktach.

PIŁEŚ - NIE JEDŹ!

W dniach 17-19 września 2008 roku w Starych Jabłonkach odbyły się warsztaty projektu PIŁEŚ? NIE JEDŹ! oraz seminarium EDUKACJA KOMUNIKACYJNA zorganizowane przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego przy współudziale Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Przedstawicielem ITS na seminarium oraz warsztatach była: Maria Dąbrowska-Loranc z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS prowadząca grupę tematyczną dotyczącą Programów społecznych.



Punktem kulminacyjnym projektu było podpisanie przez wszystkich partnerów porozumienia. Celem wspólnych działań jest między innymi zmniejszenie dużej liczby kierowców prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu i lepsze egzekwowanie prawa w tym zakresie oraz zmiana zachowań społeczeństwa poprzez przeprowadzenie regionalnej kampanii społeczno-informacyjnej, uświadamiającej negatywną rolę alkoholu w wypadkach drogowych.

Projekt PIŁEŚ? NIE JEDŹ! jest częścią międzynarodowej kampanii prowadzonej przez organizację Global Road Safety Partnership. Głównym celem projektu jest przyczynienie się za pomocą kampanii społeczno-informacyjnej oraz skutecznej egzekucji prawa w danym regionie do zmniejszenia liczby wypadków z udziałem kierowców prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu. Projekt pilotażowy ma też na celu powstanie organizacji skupiającej instytucje rządowe, pozarządowe i biznesowe zdolne do kontynuowania inicjatyw zmierzających do rozwiązania problemu nietrzeźwych użytkowników dróg.

10-lecie Stowarzyszenia Forum Recyklingu Pojazdów

W dniach 25-26 września 2008 roku w Łochowie odbyły się obchody 10-lecia Stowarzyszenia Forum Recyklingu Pojazdów. Ze strony Instytutu Transportu Samochodowego w spotkaniu jubileuszowym uczestniczyli: prof. dr hab. inż. Cezary Bocheński z Centrum Ochrony Środowiska, mgr inż. Ryszard Michalski z Centrum Badań Materiałowych oraz mgr inż. Ewa Kamińska z Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu.



Obchody były połączone ze zwiedzaniem jednej z największych w Polsce stacji demontażu pojazdów, prezentacją procesów, którym powinien być poddawany każdy pojazd wycofany z eksploatacji (w myśl Ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z dnia 20 stycznia 2005

roku). Przedstawiciele przedsiębiorstw związanych z działalnością w tej branży, jak również przedstawiciele władz i administracji państwowej mieli okazję podsumować dziesięcioletni okres prowadzonej współpracy z zakresie ochrony środowiska i recyklingu.



Spotkanie poświęcone było problemom związanym z funkcjonowaniem systemu recyklingu pojazdów w Polsce, aspektem prawnym i organizacyjnym.

Pojazdy dla budownictwa i górnictwa skalnego

W dniach 25-26 września 2008 roku we Wrocławiu na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej odbyła się konferencja, której tematem były **POJAZDY DLA BUDOWNICTWA I GÓRNICTWA SKALNEGO**. Współorganizatorzy: Sekcja Główna Maszyn Roboczych Ciężkich i Transportu Bliskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich, Instytut Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn Politechniki Wrocławskiej oraz Ośrodek Doskonalenia Kadr SIMP. W konferencji ze strony Instytutu Transportu Samochodowego udział wzięli dr inż. Krzysztof Olejnik oraz mgr Grzegorz Woźniak. Wygłosili dwa referaty:

- o System bezpieczeństwa maszyn i pojazdów dla budownictwa skalnego w zakresie ograniczeń przekazu wizualnego
- o Krytyka warunków technicznych dla samochodów samowyladowczych

w zakresie wyposażenia w belkę przeciwnajazdową



Była to pierwsza konferencja poświęcona tej tematyce. Uczestniczyli w niej naukowcy z ośrodków uczelnianych oraz praktycy z firm działających w tym obszarze. Celem konferencji było stworzenie forum wymiany myśli i doświadczeń dla konstruktorów, producentów i użytkowników maszyn i pojazdów stosowanych w budownictwie i górnictwie skalnym. Organizatorzy konferencji chcieli połączyć stan i możliwości nauki z potrzebami przemysłu oraz gospodarki. Konferencja umożliwiła wymianę informacji i poglądów na temat osiągnięć, badań i doświadczeń jednostek badawczych i firm produkujących maszyny i pojazdy dla przemysłu.

Citizens and Mobility Management 2008

W dniach od 28 września do 1 października 2008 roku w Madrycie odbył się Międzynarodowy Kongres Naukowy - Citizens and Mobility Management „Towards a new culture for urban mobility”, zorganizowany przez Dyrektora Generalnego Fundacji Transportu (Fundación Movilidad), Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Miejskiego, Uniwersytet w Grenadzie oraz Politechnikę w Madrycie. Celem konferencji była wymiana doświadczeń na temat kluczowych zagadnień, dotyczących mobilności transportu miejskiego m.in.

płynnego ruchu w miastach, bardziej inteligentnej mobilności oraz bezpiecznego i odpowiednio ochranianego transportu miejskiego, dostępnego dla wszystkich obywateli Europy.

Konferencja odbywała się w trzech sesjach tematycznych:

- o bardziej efektywny transport miejski,
- o inteligentny transport miejski,
- o wymiana doświadczeń w zakresie bezpieczeństwa transportu miejskiego.



W konferencji z ramienia ITS udział wziął Gabriel Nowacki, który wygłosił referat: „Commercial driver monitoring in Poland with digital tachographs and computer program”.

Spotkanie Ekspertów dotyczące nowej wersji europejskiego zbioru zasad (ESoP)

W dniu 30 września 2008 roku z-ca Dyrektora ITS ds. Techniki - Wojciech Przybylski wziął udział w Spotkaniu Ekspertów na temat wdrożenia zalecenia Komisji Europejskiej z dnia 22 grudnia 2006 roku w sprawie bezpieczeństwa i ergonomii samochodowych systemów informacyjnych i systemów łączności: nowa wersja europejskiego zbioru zasad (ESoP) dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami (HMI) (zalecenie KE 2007/78/WE). W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele następujących krajów członkowskich: Austrii, Belgii, Bułgarii, Czech, Finlandii, Hiszpanii, Malty, Niemiec, Polski, Włoch, Węgier i Wielkiej

Brytanii oraz przedstawiciele Unit G.4 - ICT in Transport, DG INFSO KE.

Trzy kraje członkowskie (Niemcy, Finlandia i Wielka Brytania) przedstawiły swoje wcześniej zgłoszone prezentacje, z których wynika, że:

- o Niemcy - utworzyli grupę roboczą zajmującą się HMI z szerokim udziałem przemysłu samochodowego. W wyniku prac grupy stwierdzono istnienie w tekście ESoP szeregu błędów formalnych i językowych wymagających korekty,

- o Finlandia - poinformowała o działaniach propagujących i środkach prawnych dotyczących ESoP HMI. Planuje się organizację 2 krajowych warsztatów, powołanie grupy roboczej, przygotowanie materiałów promocyjnych (artykuły, broszury, prezentacje). Szkoły kierowców oferują już obecnie, ochotniczo, kursy właściwego używania urządzeń nomadycznych (ND) w pojazdach,

- o Wielka Brytania - rozpowszechniła ESoP w formie warsztatów oraz działań w ramach międzynarodowego Komitetu IHRA (obecnie nieaktywnego). Uważa się, że właściwą formą wdrożenia ESoP jest dobrowolna deklaracja, a nie sztywne prawo.

W wyniku dyskusji eksperci sformułowali następujące zalecenia odnośnie dalszych działań:

- o eSafety Forum powinno odtworzyć Grupę Roboczą HMI i zapewnić w niej możliwie szeroki udział kompetentnych stron, w szczególności przemysłu samochodowego i urządzeń nomadycznych (ND), ale także usługodawców, przedstawicieli użytkowników, instytutów badawczych, władz itd.

- o Grupa Robocza (WG HMI) powinna pracować na podstawie Warunków Działania (ToR), które powinny zawierać:

- o sprawdzenie potrzeby uaktualnienia ESoP w terminie do jesieni 2009,

- o przegląd stanu wiedzy i techniki od czasu przyjęcia ESoP,

- o uwzględnienie problematyki poruszonej na niniejszym spotkaniu ekspertów,

- o przegląd zasad w odniesieniu do zróżnicowanych wymagań użytkowników,

- o rozważenie problemów związanych z niefabrycznymi urządzeniami (ND),

- o przedyskutowanie problemów związanych z niewłaściwym użyciem i manipulacjami - we współpracy z Grupą Roboczą eSecurity (w ramach eSafety Forum).

- o Zebranie od przewodniczących WG do spraw urządzeń nomadycznych informacji dotyczących wdrażania ESoP HMI w ich pracach i planach.

- o eSafety Forum powinno sprawdzić, czy ścisła współpraca pomiędzy WG ND i WG HMI spowoduje efekt synergii.

Włączenie się naszego kraju do w/w działań umożliwi wpływanie na zakres prac dotyczących ESoP HMI i niezależnie od promocji zaangażowania polskich władz w sprawy bezpieczeństwa pojazdów stworzy także możliwość pozyskania nowych zleceń badawczych.

Spotkanie partnerów EUROPEJSKIEGO PROJEKTU MODULE-CLOSE-TO

W dniach 2-4 października 2008 roku w Hiszpanii odbyło się czwarte spotkanie partnerów EUROPEJSKIEGO PROJEKTU MODULE-CLOSE-TO. Spotkanie miało na celu przedyskutowanie założeń koncepcyjnych projektu, omówienie raportów z poszczególnych faz jego realizacji i materiałów do podręcznika MODULE-CLOSE-TO oraz ewaluacji całego przedsięwzięcia. Uczestnicy spotkania z 11 krajów partnerskich mieli okazję do wymiany doświadczeń nabytych podczas realizacji poszczególnych zadań. Stronę polską w projekcie reprezentuje Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego.

**10-lecie Krajowego Stowarzyszenia
Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków
Ruchu Drogowego oraz Polskiej
Federacji Stowarzyszeń Szkół
Kierowców**

W dniu 3 października 2008 roku w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie odbyło się seminarium „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - wspólna misja nauczycieli jazdy i egzaminatorów” połączone z sesją jubileuszową z okazji 10-lecia Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

Podczas uroczystości Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski przekazał na ręce prezesów Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców gratulacje i życzenia dalszego pomyślnego rozwoju. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców uhonorowała przedstawicieli ITS odznakami honorowymi: złotą Dyrektora Andrzeja Wojciechowskiego oraz Marię Dąbrowską-Loranc, srebrną Idę Leśniowską-Matusiak.



Więcej informacji o seminarium na stronie www.10-lecie.pl

**Nationwide Automatic System for Toll
Collection 2008**

W dniach 5-8 października 2008 roku odbyły się międzynarodowe warsztaty „Nationwide Automatic System for Toll

Collection”, zorganizowane przez firmę Satellic oraz Instytut Transportu Samochodowego. W skład delegacji weszli pracownicy ITS: Gabriel Nowacki, Izabella Mitraszewska, Tomasz Kamiński, Paweł Masikowski (Politechnika Warszawska) oraz pracownicy firmy AutoGuard S.A.: Jerzy Berezowski, Tomasz Garbacz, Marian Kopecki.

Celem warsztatów była wymiana doświadczeń w zakresie elektronicznego pobierania opłat drogowych oraz nawiązanie wstępnej współpracy z firmą Satellic i Toll Collect.

W pierwszym dniu pobytu w firmie Satellic zostały wygłoszone następujące referaty:

- o Gabriel Nowacki - Pilot Project Introduction - The National Automatic Toll Collection System,
- o Martin Biallowons - GPS Based Tolling System: OBU functionalities, Central System, Next Generation,
- o Patricia Wrześniewska - Pilot Project Concept.



W drugim dniu pobytu delegacja zapoznała się z Centrum Kontroli Toll Collect. Poszczególne prezentacje (Presentation -Tour Toll Collect, Weekly statistics and toll data processing, Enforcement presentation, Enforcement center), zostały przed-stawione przez A. Klencza, F. Rottingera, T. Jestädta, S. Klara. Następnie odbył się techniczny pokaz Demo-Tour (OBU, BAG), zademonstrowany przez R. Schrötera oraz S. Klara.

W trzecim dniu pobytu delegacja zapoznała się z Centrum Operacyjnym Systemu w Monachium.

Spotkanie przedstawicieli władz homologacyjnych państw członkowskich UE (TAAM)

W dniach 8-10 października 2008 roku przedstawiciele Instytutu Transportu Samochodowego, mgr inż. Jerzy W. Kownacki, Kierownik Zakładu Homologacji i Badań Pojazdów oraz mgr inż. Filip Skibiński, Kierownik Pracowni Przepisów Homologacyjnych w tym samym Zakładzie, wzięli udział w spotkaniu przedstawicieli władz homologacyjnych państw członkowskich UE (TAAM) oraz użytkowników europejskiej bazy danych homologacji WE (ETAES), które odbyło się w Edynburgu (Szkocja).

Spotkania odbywają się co pół roku, za każdym razem w innym państwie i mają na celu rozwiązywanie bieżących problemów interpretacyjnych w stosowaniu do przepisów homologacyjnych w celu ujednolicenia ich stosowania.

Podczas ostatniego spotkania w porządku obrad było ponad 40 pytań, zgrupowanych w czterech kategoriach, odpowiadających poszczególnym dyrektywom ramowym: motocykle i motorowery, samochody osobowe oraz ciągniki rolnicze i leśne. Osobno ujęto zagadnienia związane z problemami implementacyjnymi nowej dyrektywy ramowej (2007/46/WE).

W posiedzeniu TAAM, mimo wcześniejszych zapowiedzi nie uczestniczył przedstawiciel polskiego Ministerstwa Infrastruktury.

Przedstawiciel ITS inż. Jerzy Kownacki przedstawił prezentację budzącego wątpliwości przypadku homologacyjnego 19-osobowego autobusu, w którym - zdaniem ITS - nie zapewniono wystarczającej liczby drzwi bezpieczeństwa w celu ewakuacji pasażerów po wypadku, pomimo że od strony formalnej - wymagania zostały spełnione. Problem więc dotyczył precyzji sformułowań zawartych w dyrektywie 2001/85/WE. Uczestnicy spotkania, mimo podzielonych zdań na ten temat, poparli

wniosek, by strona polska złożyła wniosek o nowelizację odpowiednich przepisów do Światowego Forum ds. Harmonizacji Przepisów dot. Konstrukcji Pojazdów (WP.29), działającego pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Spotkanie ETAES poświęcono było omówieniu problemów technicznych związanych z zastosowaniem nowego interfejsu oraz propozycji mechanizmu kształtowania opłat za korzystanie z systemu.

System bezpieczeństwa w samochodach ciężarowych, sympozjum w Neumünster

W dniach 9-10 października w miejscowości Neumünster w Niemczech odbyło się sympozjum dotyczące systemów bezpieczeństwa w samochodach ciężarowych zorganizowane przez DEKRA Automobil GmbH oraz ATZ live. Zaprezentowane referaty w głównej mierze odnosiły się do najnowszych rozwiązań w dziedzinie systemów bezpieczeństwa czynnego i biernego w pojazdach ciężarowych, jak np. systemy wykrywania zmęczenia kierowcy, kontroli odległości przed pojazdem czy kontroli zmiany pasa ruchu za pomocą radaru. Przedstawione zostały aktualne statystyki dotyczące wypadków i kolizji na drogach.



W ośrodku zderzeniowym DEKRA uczestnicy sympozjum mieli okazję obejrzeć dwa „Crash-Test’y”. Pierwszy to potrącenie pieszego przez samochód przy prędkości której wartości wyniosła 20 km/h. Samochód ciężarowy

o nowatorskim kształcie przodu. Specjalnie ukształtowano przednią część samochodu która miała zmniejszyć możliwość „wciągnięcia” pieszego pod koła samochodu. W rezultacie pieszy zostaje odepchnięty na bok.



Drugi test to zderzenie ciągnika siodłowego ze stojącą przyczepą przy prędkości której wartość wyniosła 30km/h. Kierowca miał zapięte pasy, pasażer nie (fot. 2). Pasażer doznał znacznych obrażeń ciała. Przez dwa dni sympozjum niezwykle mocno podkreślano wagę zapinania pasów przez podróżujących samochodami ciężarowymi (np. kampania „Did it click?”) przedstawiając jednocześnie niepokojące statystyki w tym zakresie.

Międzynarodowa Konferencja Motoryzacyjna KONMOT- AUTOPROGRES

W dniach 9-11 października 2008 roku w Szczawnicy odbyła się Międzynarodowa Konferencja Motoryzacyjna KONMOT-AUTOPROGRES pod hasłem: MOTORYZACJA W DOBIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU ŚWIATA. Została zorganizowana przez Instytut Pojazdów Samochodowych

i Silników Spalinowych Politechniki Krakowskiej. Współorganizatorzy: Przemysłowy Instytut Motoryzacji w Warszawie, Komisja Motoryzacji Krakowskiego Oddziału Polskiej Akademii Nauk, Polskie Towarzystwo Naukowe Motoryzacji oraz Polskie Towarzystwo Naukowe Silników Spalinowych. Na konferencji pokazano osiągnięcia naukowe krajowych i zagranicznych ośrodków naukowych z zakresu konstrukcji, technologii i eksploatacji pojazdów samochodowych oraz silników spalinowych nad ograniczeniem tego niekorzystnego oddziaływania samochodów.

Na konferencji pracownicy ITS dr inż. Krzysztof Olejnik oraz mgr Grzegorz Woźniak z Zakładu Homologacji i Badan Pojazdów wygłosili dwa referaty: „Ocena implementacji dyrektyw UE do wymagań obowiązujących w Polsce pojazdy samochodowe” oraz „Krytyka obowiązujących w Polsce przepisów o warunkach technicznych w zakresie identyfikacji pojazdu”.



Jednym z elementów zrównoważonego rozwoju świata jest ochrona jakości środowiska naturalnego poprzez ograniczenie szkodliwego wpływu produkcji i konsumpcji na stan tego środowiska. Liczba samochodów eksploatowanych na świecie stale wzrasta i poprzez istotę swojego funkcjonowania oddziałują one niekorzystnie na środowisko naturalne.

Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

W 2008 roku Komisja ds. Polityki Spójności Regionalnej Unii Europejskiej prowadzi kampanię uświadamiającą mieszkańców Europy o zagrożeniach związanych z wypadkami drogowymi. Wychodząc naprzeciw inicjatywie Komisji Europejskiej Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Warszawie, Instytutem Transportu Samochodowego oraz Automobilklubem Polski zorganizowano w dniu 12 października 2008 roku polską edycję „Dnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”.



Była to znakomita okazja do zwrócenia uwagi użytkownikom dróg na podstawowe problemy, z jakimi mogą spotkać się na drogach, a także do podejmowania działań edukacyjnych skierowanych zarówno do osób dorosłych, jak też dzieci i młodzieży. Jednym z ważnych elementów obchodów Polskiego Dnia BRD było zorganizowanie otwartej imprezy plenerowej o charakterze edukacyjnym na autodromie Automobilklubu Polski w Warszawie, przy ul. Powstańców Śląskich 127. Na festynie można było zarówno dobrze się bawić, ale też poznać zasady bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym m.in. poprzez liczne konkursy oraz zawody.

Ograniczenia prędkości ratują życie

W dniu 13 października 2008 roku w siedzibie Banku Światowego w Warszawie z okazji Europejskiego Dnia Bezpieczeństwa Drogowego odbyła się konferencja prasowa inaugurująca kampanię OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI RATUJĄ ŻYCIE. Konferencja została zorganizowana przez Krajową Radę BRD, Komendę Główną Policji oraz Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. O problemach bezpieczeństwa na polskich drogach w kontekście działań ogólnoeuropejskich mówili Zbigniew Rapciak - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, insp. Jacek Zalewski - Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz Andrzej Grzegorzczak - Dyrektor Sekretariatu KRBRD.

W spotkaniu uczestniczył Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski oraz Kierownik Centrum BRD ITS Maria Dąbrowska-Loranc.



Więcej o kampanii na stronie: www.krbrd.gov.pl

Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Paryż

W dniu 13 października 2008 roku pracownicy Instytutu Transportu Samochodowego uczestniczyli w obchodach Europejskiego Dnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W tym roku obchodzono go pod hasłem

"Bezpieczne drogi w naszych miastach". Zwieńczeniem obchodów była konferencja poświęcona tematyce Dnia, która odbyła się w Grand Arche w Paryżu.

Konferencję otworzył Antonio Tajani - Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, Komisarz ds. Transportu oraz Isabelle Kardacz - Przewodnicząca Sekcji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Komisji Europejskiej. W obchodach Europejskiego Dnia BRD brało udział ponad 600 delegatów z całej Europy. Burmistrzowie wielu europejskich miast opowiadali o działaniach podejmowanych na rzecz poprawy BRD w swoim regionie. Podczas uroczystości zaprezentowano wystawę na temat osiągnięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Instytut Transportu Samochodowego został zaproszony do uczestniczenia w wystawie w ramach projektu Vamos - Volunteers always on the move for better road safety, w którym CBR ITS uczestniczy od 2007 roku. Więcej informacji na www.cbr.home.pl oraz www.ec.europa.eu

Debata o bezpieczeństwie ruchu drogowego

Dnia 17 października 2008 roku magazyn Auto Świat zorganizował pierwszy Panel Bezpieczeństwa pod hasłem „Oddajmy drogi rozsądnym kierowcom. Pozwólmy im na bezpieczną jazdę”. Uczestnikami debaty byli Zbigniew Rapciak Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Andrzej Grzegorzczak Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Dorota Bąk-Gajda Instytut Transportu Samochodowego, Alvin Gajadhur rzecznik prasowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Marek Kąkolewski Komenda Główna Policji oraz dziennikarze Auto Świata. Uczestnicy spotkania rozmawiali o problemach bezpieczeństwa zauważanych na polskich drogach oraz o projektach nowych rozwiązań prawnych.

Poruszano tematy związane m.in. z elektronicznym nadzorem nad ruchem drogowym, skutecznością kar w ruchu drogowym, kształceniem kierowców, psychologicznymi badaniami kierowców.



Europejska Noc Bez Wypadku

Fundacja KRZYŚ oraz Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego - Browary Polskie wspólnie z partnerami m.in. Instytutem Transportu Samochodowego zorganizowali V. edycję kampanii „Europejska Noc Bez Wypadku”. Obok Polski w akcji uczestniczyły: Belgia, Francja, Niemcy, Holandia, Luksemburg, Hiszpania, Litwa, Łotwa, Estonia, Szwecja oraz Szwajcaria. Akcja odbyła się jednocześnie we wszystkich krajach 18 października 2008 roku.

Celem tego międzynarodowego przedsięwzięcia, zainspirowanego przez belgijską fundację Responsible Young Drivers jest ograniczenie liczby nietrzeźwych kierowców na drogach. V. edycja kampanii „Europejska Noc Bez Wypadku” odbyła się w trzecią sobotę października m.in. dzięki zaangażowaniu 180 wolontariuszy. Ochotnicy byli obecni w 54 klubach, 18-tu polskich miast: Warszawy, Rzeszowa, Katowic, Opola, Olsztyna, Szczytna, Mrągowa, Gdańska, Sopotu, Kościerzyna, Gdyni, Chełma, Lublina, Wrocławia, Krakowa, Bydgoszczy, Kielc oraz Poznania.

Podczas wieczoru wolontariusze namawiali kierowców, aby wykazali się odpowiedzialnością i nie spożywali alkoholu po to, by bezpiecznie odwieźć swoich znajomych do domu. Uczestnicy kampanii, na znak przyłączenia się do

akcji, zakładali rozpoznawalną, jednorazową niebieską opaskę. Bransoletka miała przypominać i informować, że oznaczone osoby, nie będą piły alkoholu. W momencie opuszczania klubu osoby z opaskami miały możliwość przebadania się alkomatem. Konsekwentni kierowcy zostali nagrodzeni upominkami - koszulką, smyczą oraz brelokami i naklejkami DRIVER'a czyli Dyżurnego Ruchu Imprezowego.



Natomiast osoby, u których został wykryty alkohol w wydychanym powietrzu, zachęcane były do pozostawienia pojazdu i skorzystania z alternatywnej formy transportu.

Wsparcia tegorocznej kampanii udzieliły Komisja Europejska oraz Ministerstwo Infrastruktury. Patroni medialni: Radio ESKA, Wirtualna Polska oraz tygodnik Moto Biznes.

RELSTAT 2008

W dniach 15-18 października 2008 roku w Rydze, odbyła się VIII Międzynarodowa Konferencja - RelStat 2008 (Reliability and Statistics in Transportation and Communication), zorganizowana przez Instytut Transportu i Telekomunikacji (Ryga) oraz Fundację Charytatywną prof. K. Kordońskiego (Boston, USA), przy współpracy Łotewskiego Towarzystwa Rozwoju i Edukacji Transportu, Litewskiej Akademii Nauk oraz Bałtyckiego Towarzystwa Badań Operacyjnych. Celem konferencji była wymiana doświadczeń naukowców i ekspertów

z całego świata w zakresie następujących tematów:

- o teoria i praktyka zastosowania statystyki,
- o niezawodność i bezpieczeństwo systemów transportowych,
- o zarządzanie ryzykiem,
- o modelowanie i symulacja,
- o telematyczne systemy transportowe,
- o logistyka w transporcie,
- o programy edukacyjne i badania statystyczne.



Podczas ceremonii otwarcia konferencji, dyrektor techniczny Instytutu Transportu Samochodowego - Wojciech Przybylski oraz rektor Instytutu Transportu i Telekomunikacji - prof. Eugeniusz Kopytov, podpisali porozumienie w zakresie współpracy.

Z ramienia Instytutu Transportu Samochodowego zostały ogłoszone następujące referaty:

- o Gabriel Nowacki - Research of infrasound noise in heavy goods vehicles and busses,
- o Izabella Mitraszewska - Professional driver`s labour market in Poland according to directive 2003/59,
- o Tomasz Kamiński - Video register picture evaluation to support drivers training and examination.

Ryzyko nieakceptowalne

W dniach 16-17 października 2008 roku w Łopusznej k. Nowego Targu odbyła się Pierwsza Ogólnopolska Konferencja Miesięcznika ATEST nt. Ryzyko

nieakceptowalne. Uczestnikami konferencji byli naukowcy, pracodawcy i specjaliści z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy. Dr Jadwiga Bąk z Zakładu Psychologii Transportu Drogowego ITS w swoim referacie wygłoszonym podczas sesji plenarnej "Psychologiczne czynniki zachowań ryzykownych na podstawie badań dotyczących ruchu drogowego" przedstawiła wciąż aktualny problem dotyczący niewłaściwych zachowań kierowców na drodze. W konferencji uczestniczyło około 100 osób.

Bogusław Liberadzki POSŁEM ROKU 2008

Członek Rady Naukowej Instytutu Transportu Samochodowego Pan Profesor Bogusław Liberadzki został wybrany POSŁEM ROKU 2008 w kategorii transport przez niezależną, pozarządową organizację wydającą PARLIAMENT MAGAZINE z siedzibą w Wielkiej Brytanii.

W konkursie tym startują właściwie wszyscy posłowie, gdyż jest ona miernikiem zaangażowania i skuteczności w pracach Parlamentu Europejskiego oraz umiejętności skutecznych negocjacji przy formułowaniu konkretnych rozwiązań legislacyjnych, z reguły o skutkach finansowych dla państw, a także konkretnych przedsiębiorców czy grup interesu. Zaangażowanie i skuteczność w pracach PE oceniają, poprzez głosowanie z uzasadnieniem, wszyscy zainteresowani pracami konkretnej Komisji PE - wyjątkiem instytucji rządowych - a więc wszyscy „pozarządowi” - przedsiębiorcy, organizacje międzynarodowe, narodowe, stowarzyszenia, branże, ośrodki naukowo-badawcze itp. Po tym głosowaniu, posłowie otrzymują nominacje – w zależności od liczby głosów, jakie na nich oddano.

Głosowanie to można uznać za moralny tytuł - wszak głosują ci, których to prawo bezpośrednio dotyczy. Z przyjemnością

należy zauważyć, że poseł Liberadzki, jako jedyny polski poseł, zdobył największą liczbę głosów, plasując się na pierwszym miejscu w swojej kategorii. W kolejnym etapie głosują już tylko posłowie do PE – a więc brana jest pod uwagę umiejętność skutecznych negocjacji na różnych forach i w kularach - przy redakcji konkretnych zapisów prawa. Również w tym głosowaniu poseł Bogusław Liberadzki zwyciężył otrzymując elegancką szklaną statuetkę.

Zwycięstwo to jest tym bardziej cenne, iż po raz pierwszy konkurs objął nową kategorię - transport, a więc poseł Bogusław Liberadzki został historycznym liderem oceny tej kategorii, stając się naturalnym wzorem, do którego będą odnosić się kolejni zwycięzcy w kolejnych latach. Konkurs w liczbach:

- o liczba kategorii 16,
- o nominacje otrzymali przedstawiciele 21 narodowości,
- o reprezentujących 7 grup politycznych PE,
- o wśród zwycięzców było reprezentowanych 14 narodowości.

Seminarium Naukowe Komisji Motoryzacyjnej PNTTE i ITS

W dniu 20 października 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się Seminarium Naukowe nt. PROBLEMY EKSPLOATACYJNE W MOTORYZACJI. Zorganizowane zostało wspólnie z Komisją Motoryzacyjną Polskiego Naukowo-Technicznego Towarzystwa Eksploatacyjnego.

Wygłoszono trzy referaty:

- o Metalowe materiały kompozytowe - perspektywy ich zastosowania w przemyśle samochodowym - Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski
- o Nowa koncepcja wymagań dla fotelików dziecięcych - mgr inż. Piotr Stasiak
- o Charakterystyki prędkościowe silnika spalinowego w warunkach dynamicznych - mgr inż. Tomasz Szczepański.

Seminarium przyczyniło się do poszerzenia wiedzy dotyczącej eksploatacji w motoryzacji oraz stanowiło platformę wymiany doświadczeń. Następne spotkanie z tego cyku w ITS jest zaplanowane na 19.12.2008 r.



Konferencja z cyklu EFEKTYWNE NARZĘDZIA OPTIMALIZACJI KOSZTÓW TRANSPORTU DROGOWEGO

W dniu 21 października 2008 roku w hotelu Novotel Airport w Warszawie odbyła się konferencja z cyklu „Efektywne narzędzia optymalizacji kosztów transportu drogowego” zorganizowana przez Truck&Business Polska. Uczestnikami konferencji byli praktycy - głównie przedsiębiorcy transportowi w liczbie ok. 350 osób. Instytut Transportu Samochodowego od kilku lat jest patronem merytorycznym konferencji.



W roku bieżącym w konferencji uczestniczyła dr Izabella Mitraszewska - Kierownik Zakładu Zarządzania i Telematyki Transportu wygłaszając referat pt. Prognozy cen frachtów na

podstawie aktualnej sytuacji w transporcie drogowym, który spotkał się z dużym zainteresowaniem słuchaczy.

Po raz pierwszy zostały w nim zaprezentowane wyniki ankiet dotyczących rynkowych cen za przewozy dla poszczególnych grup tonażowych taboru samochodowego i ich prognozy w najbliższej przyszłości na tle aktualnej sytuacji gospodarczej w Polsce i na świecie.

Posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu RP

W dniu 22 października 2008 roku odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu RP. Posiedzenie poświęcone było rozpatrzeniu rządowego sprawozdania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2007 roku. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Zbigniew Rapciak przedstawił podstawowe trendy w wypadkowości w 2007 roku. Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorzczak omówił działania podejmowane w Polsce w roku ubiegłym na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji insp. Jacek Zalewski przedstawił statystykę wypadków, jakie wydarzyły się w 2007 roku na polskich drogach i porównał podstawowe wskaźniki bezpieczeństwa do innych krajów. Na końcu dr Kazimierz Jamroz z Politechniki Gdańskiej przedstawił założenia programu poprawy bezpieczeństwa na drogach krajowych.

Posłowie przyjęli przedstawiony raport. Wyrazili swoje poparcie dla podejmowanych działań, zaznaczając jednocześnie, że prowadzone działania są niewystarczające i należy poszukiwać skutecznych metod i środków poprawy bezpieczeństwa pozwalających na efektywne wydawanie pieniędzy. Nieodzownym elementem działań na rzecz bezpieczeństwa jest edukacja. Szczególną rolę odgrywa tu telewizja i dlatego

powinno się zobowiązać telewizję publiczną do emisji treści z tego zakresu w porach największej oglądalności. Posłowie wskazali również na konieczność opracowania jednej polityki rządowej w tym zakresie, polityki ponadpartyjnej i długofalowej.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego dr inż. Andrzej Wojciechowski przekazał posłom informacje o inicjatywie budowy Centrum Edukacji BRD Dzieci i Młodzieży przez Instytut oraz zadeklarował możliwość przedstawienia założeń tego projektu edukacyjnego.

Spotkanie Europejskiego Komitetu Szeroko Pojętego Bezpieczeństwa Pojazdów (EEVC)

W dniach 23-24 października 2008 roku w ITS odbyło się 67. Spotkanie (już drugie w Polsce) Europejskiego Komitetu Szeroko Pojętego Bezpieczeństwa Pojazdów (EEVC). Ze strony Polski w EEVC od 2003 roku uczestniczy z-ca Dyrektora ITS ds. Techniki - Wojciech Przybylski. EEVC został utworzony w 1970 roku i jak dotychczas uczestniczą w nim Francja, Grecja, Niemcy, Włochy, Holandia, Hiszpania, Polska, Szwecja oraz Wielka Brytania. EEVC prowadzi:

- o niezależne badania naukowe w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdowego,
- o koordynację europejskich prac naukowych z tego zakresu.

Wyniki tych prac są przekazywane do Komisji Europejskiej i do WP.29 EKG ONZ w celu wspomagania ich działań prawodawczych. Komitet przeprowadził badania podstawowe, które posłużyły do ustanowienia Dyrektyw UE poprawiających ochronę w przypadku zderzenia czołowego i bocznego (np. rozwój konstrukcji manekinów, biomechanika i procedury badawcze) oraz ochronę pieszych. Obecnie prace dotyczą zagadnień takich jak ochrona dzieci w pojazdach, nowych metod badania tzw. bezpieczeństwa „wirtualnego” i dedykowanych statystyk wypadkowych.

Uczestnictwo w EEVC umożliwia dostęp do programów EU związanych z poprawą bezpieczeństwa konstrukcyjnego pojazdów pozwalając, w ten sposób na lepsze wykorzystanie krajowych możliwości badawczych w tym zakresie. W w/w działania są zaangażowane także inne polskie jednostki badawcze m.in. PIMot i Politechnika Warszawska.

Więcej informacji o EEVC można uzyskać na: <http://www.eevc.org/>



Inauguracja VII edycji Studiów Podyplomowych Psychologia Transportu i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

W dniu 25 października 2008 roku odbyła się uroczysta inauguracja VII edycji Studiów Podyplomowych Psychologia Transportu i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Studia prowadzone są przez Instytut Transportu Samochodowego we współpracy z Szkołą Wyższą Psychologii Społecznej w Warszawie. Celem studiów jest przygotowanie psychologów do przeprowadzania psychologicznych badań kierowców oraz przygotowanie do tworzenia i wdrażania programów zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego. W roku akademickim 2008/2009 przyjęto 47 osób. Kierownikiem naukowym studiów jest dr Jadwiga Bąk z Zakładu Psychologii Transportu Drogowego ITS.

O Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach

We wrześniu i październiku 2008 r. o ITS między innymi pisano w prasie:

- Trailer Magazine z dn. 01.09.2008r. „**Miało być tak pięknie**” aut. Grzegorz Rutka;
- Nowoczesny Warsztat z dn. 01.09.2008r. „**Oferta dla SKF**”;
- Polska Gazeta Transportowa z dn. 03.09.2008r. „**Bezpieczeństwo i partnerstwo na drodze**” aut. Janusz Kajda;
- Przekrój z dn. 04.09.2008r. „**Odchudzić portfele piratom**” aut. Aleksandra Pawlicka;
- Gazeta Lubuska z dn. 05.09.2008r. „**Ta akcja ma głęboki sens**” aut. Mariusz Gubernat;
- Głos Koszaliński z dn. 05.09.2008r. „**Fotoradar nie zastąpi policjanta**” aut. Bartosz Gubernat;
- Polska Dziennik Bałtycki z dn. 30.09.2008r. „**Bezpieczeństwo na drodze tylko na trzeźwo**” aut. Agata Cymanowska;
- Ekopartner z dn. 01.10.2008r. „**Ultralekkie aluminiowe tarcze hamulcowe ALFA zbrojone popiołami lotnymi o wysokich parametrach użytkowych**”;
- Polski Traker z dn. 01.10.2008r. „**Egzamin teoretyczny**” aut. Marek Górny;
- Super Warsztat z dn. 01.10.2008r. „**Centrum Badań Materiałowych**”;
- Super Warsztat z dn. 01.10.2008r. „**European KONES 2008**”;
- Super Warsztat z dn. 01.10.2008r. „**Umowa o współpracy pomiędzy Instytutem Transportu Samochodowego a firmą MANN+HUMMEL**”;
- Super Warsztat z dn. 01.10.2008r. „**Na granicy światła i cienia**” aut. Tomasz Targosiński;
- Magazyn Autostrady z dn. 01.10.2008r. „**Pomiary eksploatacyjne oznakowania dróg**” aut. Tomasz Targosiński;
- Truck auto.pl z dn. 01.10.2008r. „**Co dalej z polskim transportem drogowym?**” aut. Piotr Grześ;
- Spedycja Transport Logistyka z dn. 01.10.2008r. „**Spoleczne koszty wypadków drogowych**” aut. Klaudiusz Madeja;
- Warszawska Gazeta z dn. 03.10.2008r. „**UE o wprowadzeniu obowiązku montowania świateł dziennych**” aut. ko;
- Życie Warszawy z dn. 07.10.2008r. „**Pomyśl już o zimowych gumach**” aut. Robert Przybylski;
- Polska Gazeta Wroclawska z dn. 10.10.08r. „**Wiekowi kierowcy na szyby aut dostaną liście dębu**” aut. Janusz Krzeszowski;

- 629.113.001.5 Samochody - badania ITS
ang.
Siemens downsizes cost of CO₂ reduction, Siemens zmniejsza koszty redukcji emisji CO₂, Automotive Engineer, 2007, s. 39.
- TECHNOLOGIA
Firma Lotus oraz VDO Siemens zawiązały współpracę techniczno-naukową, która ma na celu zmniejszenie emisji dwutlenku węgla powstającego w procesie spalania mieszanki paliwowo-powietrznej bez deprecjacji mocy silnika. Jako platforma badawcza posłużył Opel Astra wyposażony w trzycylindrowy silnik o poj. 1.5l dostarczony przez Lotusa z unikalną konstrukcją głowicy cylindrów zintegrowanej z rurą wydechową. Zapewnia to łatwiejszy montaż i zmniejszenie kosztów produkcji fabrycznej. Co najistotniejsze, zmniejszono emisję CO₂ o 15% przy 36% wzroście momentu obrotowego i mocy o 14%. Uzupełnieniem układu napędowego jest tzw. „miękką hybryda”, czyli silnik elektryczny o mocy 12kW chłodzony wodą oraz 60V kondensator. Badawczy Opel Astra spełnia normy emisji Euro5.
101/2008 M. Krupiński
- 629.113.02 Napęd ITS
ang.
Tristan Honeywill, Hybrid hit the brakes, Hybrydy wciskają hamulce, Automotive Engineer, 2007, s. 22-23.
- KAROSERIA
Popularność napędów hybrydowych wzrasta a wraz z nimi powodzeniem cieszą się także systemy odzyskujące energię powstającą w czasie hamowania. Ta energia jest zamieniana na prąd, gromadzony w bateriach i pożytkowany w czasie jazdy. Jednak obecnie stosowane rozwiązania mają istotne wady. Ilość pozyskiwanej energii jest ograniczona prędkością pojazdu, siłą hamowania oraz sprawnością generatora i pojemnością baterii. Dlatego inżynierowie Toyota, Lexusa, TRW i Continental'a opracowują wydajniejsze i tańsze w produkcji systemy hamulcowe odbierające energię.
102/2008 M. Krupiński
- 629.113.002.2 Samochody - budowa ITS
ang.
Simon Bickerstaffe, Wright savings all around, Cała waga oszczędności, Automotive Engineer, 2007, s. 20-21.
- KAROSERIA
Składowe części auta dają ostateczny wynik w postaci jego całkowitej wagi. Aby zminimalizować nadwyżkę masy, inżynierowie firmy Brembo proponują zastąpienie popularnych, żeliwnych tarcz hamulcowych aluminiowo-żeliwnymi. Mieszanka obu stopów, w przeciwieństwie do jednoczęściowego dysku żeliwnego, zapewnia równy rozkład temperaturowy podczas tarcia, zmniejsza zniekształcenia powierzchni i co najważniejsze, poprawia skuteczność i precyzyjność hamowania. Przy tym jest o 20% lżejsza - wpływa również na fakt, iż alternatywne tarcze ceramiczne dobrze rozwiązują zważywszy na fakt, iż alternatywne tarcze ceramiczne nie mają szans na masową produkcję z uwagi na bardzo wysokie koszty. Obecnie takie tarcze występują tylko w autach sportowych lub luksusowych za dopłatą.
103/2008 M. Krupiński
- 629.113.001.5 Samochody - badania ITS
ang.
Open and shut case, Zamknięty i otwarty przypadek, Automotive Engineer, 2007, s. 17-18.
- ROZWÓJ
Wygoda pasażerów to jedno z czołowych zagadnień, uwzględniane w czasie prac rozwojowych nad nowymi autami. Dlatego producenci samochodów oraz poddostawcy gotowych elementów rozwijają technologię automatycznego otwierania drzwi z przeznaczeniem dla aut z niższych segmentów. Obecnie spotykane rozwiązania występują przeważnie w autach Premium. Krokiem w przód będą silowniki elektryczne, które dzięki niewielkim gabarytom i niedużej masie zmieszczą się pod karoserią. Zapewnią możliwość zdalnego zamykania oraz otwierania drzwi z dowolnym kącie rozwarcia, tak aby nie uszkodzić aut stojących obok oraz klapy bagażnika o wystające elementy sufitu.
104/2008 M. Krupiński

658.8 Sprzedaż ITS ang.
Simon Bickerstaffe, Mini Clubman, Mini Clubman, Automotive Engineer, 2007, s. 14 -15.

ROZWÓJ

Koncern BMW zamierza zwiększyć sprzedaż aut do 2 mln sztuk rocznie do końca 2020 roku. Oznacza to zwiększenie produkcji oraz prace nad nowymi, niszowymi konstrukcjami jak również rozwijanie koncepcji obecnie wytwarzanych modeli. Przykładem jest Clubman, który powstał na bazie Mini. W zestawieniu z pierwowzorem, auto ma dłuższą o 240mm karoserię, zwiększony rozstaw osi o 80mm oraz ciężar o 80kg. Clubman odróżnia się także podwójnymi drzwiami bagażnika oraz dodatkowymi drzwiami otwierającymi się „pod wiatr”, po stronie pasażera, które ułatwiają zajmowanie miejsca na tylnej kanapie. Nowa odmiana Mini nie jest ostatnim pomysłem bawarskiego koncernu. W niedalekiej przyszłości powstanie także odmiana SUV.

105/2008 M. Krupiński

656: 073.436 Przewóz towarów niebezpiecznych ITS ang.
Nijole Batarlene, Implementation of advanced technologies and other means in dangerous freight transportation, Wdrażanie zaawansowanych technologii oraz innych rozwiązań w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, Transport, 2007, Nr 4, s. 290 – 295.

PRZEWÓZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH, TRANSPORT
Przedstawiono możliwości wdrożenia nowoczesnych technologii w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. W obecnej chwili systemy namierzające i lokalizujące pojazdy odgrywają wielką rolę w drogowym transporcie towarów niebezpiecznych. Opisanie zostały także aspekty mobilnych rozwiązań teleinformatycznych oraz sposoby przekazywania informacji w transporcie. Na przykładzie konkretnych pojazdów przedstawiony został cały proces i zasady śledzenia pojazdu z niebezpiecznym ładunkiem.

106/2008 P. Pawlak

656: 073.436 Przewóz towarów niebezpiecznych ITS ang.
Ilona Jarzemska, The evolution of intermodal transport research and its development issues, Ewolucja transportu intermodalnego i zagadnienia jego rozwoju, Transport, 2007, Nr 4, s. 296 – 306.

TRANSPORT INTERMODALNY, TERMINAL

Artykuł recenzuje różne prace naukowe związane z rozwojem transportu intermodalnego. Główny nacisk położono na klasyfikację naukową zagadnienia intermodalności. Opisano metody, algorytmy oraz różnego rodzaju modele używane w transporcie intermodalnym. Przedstawiono także prowadzone badania nad tą formą transportu, najciekawsze zagadnienia, a także inne aspekty transportu intermodalnego.

107/2008 P. Pawlak

621.43.057.2 Paliwa - dobór ITS ang.
Simon Bickerstaffe, Racing cells, Wyciągowe ogniwa, Automotive Engineer, 2007, s. 34-35.

PRODUKCJA

W przyszłości źródłem energii do napędzania pojazdów mogą być ogniwa paliwowe. Energia powstaje w procesie reakcji chemicznej wodoru z tlenem a ubytkiem pozostaje woda. Ogniwo paliwowe nie posiada żadnych ruchomych elementów, jest bezgłośnie i nie wymaga dodatkowego ładowania. Jego pracę warunkuje dostarczenie wodoru jako paliwa. O zaawansowaniu prac nad tą technologią przekazuje Ford, który zbudował model Fusion 999. Ważące 3 tony auto, wyposażono w system ogniw paliwowych firmy Ballard, które generują 400kW mocy. Zapewniło to nowatorskiej konstrukcji uzyskanie prędkości ponad 333km/h podczas próby na słynnym jeziorze Bonneville w Stanach Zjednoczonych.

108/2008 M. Krupiński

621.43.057.2 ITS
ang.
Paliwa - dobór
Tristan Honeywill, Go-faster green, Zieleń się szybciej, Automotive Engineer, 2007, s. 28-29.

PALIWO

Szwecja to pierwszy, europejski kraj, który na masową skalę stosuje paliwo E85. Popularny bioetanol składa się w 85% z alkoholu etylowego i w 15% z benzyny. Posiada większą liczbą oktanową i obniża stężenie tlenku węgla o ok.25% i o 10% węglowodorów w spalinach. Niestety nie wszystkie obecnie produkowane silniki są przystosowane do spalania takiej mieszanki. Niezbędne są fachowe modernizacje, w tym większa pompa paliwa czy zmienne czasy zapłonu mieszanki w cylindrach. Fabrycznie przystosowane auta do spalania mieszanki ma Ford: Focus, C-Max, Saab 9-5 (9-3 niebawem). Ofertę poszerzy model: Modeno, Galaxy, S-Max. Szwedzi zamierzają docelowo wybudować 4000 tys. punktów z dystrybutorami E85. Bioetanol E100 jest popularny w Brazylii (100% alkoholu etanolowego) a pozyskiwany jest m.in. z trzciny cukrowej.

111/2008 M. Krupiński

621.43.068 ITS
ang.
Spaliny
Laurencas Raslavicius, Donatas Marksaitis, Research into three - component biodiesel fuels combustion process using a single droplet technique, Badania nad procesem spalania trój komponentowych paliw biodiesel przy użyciu metody kropelkowej, Transport, 2007, Nr 4, s. 312 - 315.

SPALANIE, MECHANIZM ZAPŁONU

Aby zredukować emisję spalin przy zachowaniu wysokiej wydajności silnika, trzeba dokładnie poznać mechanizm spalania. Pomimo badań nad mechanizmem spalania silnika, jednoznaczne opisanie reakcji zachodzących w silniku jest trudne, z powodu skomplikowanych procesów fizycznych i chemicznych procesu spalania. Przeanalizowano wpływ parametrów fizycznych, m.in. takich jak: temperatura, ciśnienie gazów czy prędkość spalania się kropli na opóźnienie czasu zapłonu.

112/2008 P. Pawlak

621.43.057.2 ITS
ang.
Paliwa - dobór
Tristan Honeywill, Biofuel grows up, Biopaliwo rośnie, Automotive Engineer, 2007, s. 32.

PALIWO

Problemem biodiesla jest fakt, iż nie jest węglowodorem a estrem metylowym kwasu tłuszczowego - pochodzi np. z roślin a nie z ropy naftowej. Co za tym idzie zawiera większą ilość tlenu (ok. 10% w oleju ziarna soi), ma niższą wartość grzewczą a dodatkowo potęguje wzrost emisji NO_x. Dlatego inżynierowie poszukują wydajniejszych sposobów rafinacji paliwa podnosząc jego walory użytkowe. Trwają prace z użyciem metody Fischera-Tropscha, w której biorą udział koncerny Mercedes oraz Volkswagen. Amerykańska firma UOP-Honeywell kooperuje z włoską marką Eni. Rezultat przetwarzania olei roślinnych i kwasów zwierzęcych to węglowodór, który zachowuje się jak diesel.

109/2008 M. Krupiński

62 - 622 ITS
ang.
Paliwa gazowe - wodór
James Griffiths, Hydrogen cases its state, Wodór warunkuje swój stan, Automotive Engineer, 2007, s. 30-31.

PALIWO

Wodór ma być paliwem przyszłości, gdyż pozostałością jego spalania jest para wodna. Mimo to, nie wdrożono do produkcji seryjnej żadnego auta a wybudowania od podstaw wymaga również infrastruktura punktów tankowania. Aby w 70% pokryć siecią dystrybutorów teren USA, należy przeznaczyć 11 mld dolarów. Ma to ścisły związek z problemem magazynowania wodoru w płynnej postaci (ciśnienie 700bar i temperatura 253°C poniżej zera utrzymują wodór w stanie ciekłym). Niezbędna jest właściwa izolacja zbiornika czy pompy paliwa - właściwa osłona cieplna. Nie do końca jest rozwiązany proces parowania (2% na dobę), stąd konieczność parkowania auta w wentylowanych pomieszczeniach.

110/2008 M. Krupiński

- 614.8.001.5 Wypadki - badania ITS ang.
 Jesse Crosse, Look alive, Żywy wygląd, Automotive Engineer, 2007, s. 25-26.
- BEZPIECZEŃSTWO**
 Kierowcy zasypiający za kierownicą stanowią poważny problem. Tylko w USA w 2005 roku, „mikrosen” kierujących był przyczyną 1,544 zabitych i 71 tys. osób rannych. Niemiecki związek ubezpieczycieli podliczył, iż blisko 25% zdarzeń na drodze jest wynikiem zaśnięcia. By przeciw działać negatywnej tendencji Nissan przedstawił system złożony z czterech czujników zamontowanych w kabinie pasażerskiej wspomaganych kamerą umieszczoną na desce rozdzielczej. Sensory są w stanie wychwycić woń alkoholu i odseparować ją np. od wzmoczonego zapachu perfum czy alkoholu we krwi pasażera. Mikrokamera wychwytuje ruchy powieki. Gdy częstotliwość mimiki twarzy spada, komputer uruchamia sygnał dźwiękowy i drgania fotela.
 M. Krupiński
 113/2008
- 656.1.05: 656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.
 B. Crisman, P. Perco, A. Robba, R. Roberti, Deceleration model for two – lane rural roads, Model zmniejszenia prędkości na dwupasmowych drogach przebiegających przez tereny niezabudowane, Advances in transportation studies, An international Journal, April 2007, Vol. XI, s.19 – 32.
- OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI, DROGA DWU PASMOWA**
 Ocena profilu prędkości pojazdów jest ważnym narzędziem przy określaniu bezpieczeństwa dróg. Aby śledzić szacunkową prędkość pojazdów niezbędne jest połączenie elementów przyspieszenia i zwalniania, które reprezentują rzeczywiste doświadczenia kierowców. Dlatego, aby stworzyć model, który mógłby być efektywnie wykorzystany w symulacji prędkości, przeprowadzono badanie reakcji kierowców na odcinku 18 - tu zakrętów dwupasmowej drogi przebiegającej przez teren niezabudowany.
 P. Pawlak
 116/2008
- 656.1.05: 656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.
 B. Crisman, P. Perco, A. Robba, R. Roberti, Deceleration model for two – lane rural roads, Model zmniejszenia prędkości na dwupasmowych drogach przebiegających przez tereny niezabudowane, Advances in transportation studies, An international Journal, April 2007, Vol. XI, s.19 – 32.
- OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI, DROGA DWU PASMOWA**
 Ocena profilu prędkości pojazdów jest ważnym narzędziem przy określaniu bezpieczeństwa dróg. Aby śledzić szacunkową prędkość pojazdów niezbędne jest połączenie elementów przyspieszenia i zwalniania, które reprezentują rzeczywiste doświadczenia kierowców. Dlatego, aby stworzyć model, który mógłby być efektywnie wykorzystany w symulacji prędkości, przeprowadzono badanie reakcji kierowców na odcinku 18 - tu zakrętów dwupasmowej drogi przebiegającej przez teren niezabudowany.
 P. Pawlak
 116/2008
- 656.1.05: 656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.
 C. T. Nodari, L. A. Lindau, Proactive method for safety evaluation of two – lane rural highway segments, Pro – aktywna metoda oszacowania bezpieczeństwa na dwupasmowych odcinkach autostrad, przechodzących przez tereny niezabudowane, Advances in transportation studies, An international Journal, April 2007, Vol. XI, s.51 – 61.
- BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO**
 Artykuł ten prezentuje pro – aktywną metodę oszacowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na dwupasmowych odcinkach autostrady przebiegających przez teren niezabudowany. Metoda ta pozwala na identyfikację podstawowych zagrożeń na autostradach, bez konieczności opierania się na bazie wypadków i kolizji. Dodatkowo metoda ta ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz pomóc w zwiększeniu liczby specjalistów ds. Brd, zwłaszcza w krajach słabiej rozwiniętych pod tym kontem.
 P. Pawlak
 115/2008
- 656.1.05: 656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.
 E. M. Choueiri, G. M. Choueiri, B.M. Choueiri, An overview of road safety in Lebanon with particular attention to non – urban roads, Przeгляд bezpieczeństwa ruchu drogowego w Libanie, ze szczególnym naciskiem na drogi leżące poza granicami administracyjnymi miast, Advances in transportation studies, An international Journal, April 2007, Vol. XI, s.75 – 91.
- BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO, LIBAN, WYPADKI**
 Artykuł opisuje niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Libanie. Liczba wypadków w stosunku do liczby kierowców jest zdecydowanie wyższa, niż w krajach o wysokim stopniu Brd. Ponadto identyfikuje oraz analizuje zły stan Brd na drogach leżących poza granicami administracyjnymi miast. Przedstawiono także propozycję jak zwiększyć bezpieczeństwo na tego typu drogach.
 P. Pawlak
 114/2008
- 656.1.05: 656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.
 C. T. Nodari, L. A. Lindau, Proactive method for safety evaluation of two – lane rural highway segments, Pro – aktywna metoda oszacowania bezpieczeństwa na dwupasmowych odcinkach autostrad, przechodzących przez tereny niezabudowane, Advances in transportation studies, An international Journal, April 2007, Vol. XI, s.51 – 61.
- BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO**
 Artykuł ten prezentuje pro – aktywną metodę oszacowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na dwupasmowych odcinkach autostrady przebiegających przez teren niezabudowany. Metoda ta pozwala na identyfikację podstawowych zagrożeń na autostradach, bez konieczności opierania się na bazie wypadków i kolizji. Dodatkowo metoda ta ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz pomóc w zwiększeniu liczby specjalistów ds. Brd, zwłaszcza w krajach słabiej rozwiniętych pod tym kontem.
 P. Pawlak
 115/2008

- 614.8 Wypadki drogowe ITS ang.
Saulis Nagurnas, Valentinas Mitunevicius, Jan Unarski, Wojciech Wach, Evaluation of veracity of car braking parameters used for the analysis of road accidents, Oszacowanie wiarygodności parametrów hamowania używanych do analiz wypadków drogowych, Transport, 2007, Nr 4, s. 307 – 311.
- WYPADKI DROGOWE, PARAMETRY HAMOWANIA
Podczas analizy wypadków drogowych, prędkość pojazdu jest ustalana na podstawie długości śladów opon, pozostawionych podczas hamowania. Zazwyczaj w takich sytuacjach, wykorzystuje się deklarowane parametry hamowania. Rzadziej przeprowadza się rzeczywisty eksperyment mający na celu określić parametry hamowania dla konkretnego pojazdu przy określonych warunkach. W obu w/w przypadkach ważne jest aby skalkulować prędkość pojazdu w zgodności z uzyskanymi wartościami tak aby oszacować możliwe limity prędkości pojazdu.
117/2008 P. Pawlak
- 614.8 Wypadki drogowe ITS ang.
Aldona Jarasuniene, Grazvydas Jakubauskas, Improvement of road safety using passive and active intelligent vehicle safety systems, Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zastosowanie pasywnych oraz aktywnych inteligentnych systemów bezpieczeństwa w pojeździe, Transport, 2007, Nr 4, s. 284 – 289.
- BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO, WYPADKI, eCALL
Liczba 41 600 zabitych i ponad 1.7 miliona rannych w 2005 roku przypomina, że transport drogowy jest najbardziej niebezpiecznym środkiem transportu. Dane te pokazują, że zamiar zmniejszenia wypadków śmiertelnych o połowę do 2010 roku jest coraz mniej prawdopodobny do wykonania. Dlatego istnieje potrzeba tworzenia inteligentnych systemów bezpieczeństwa stosowanych w pojeździe. W artykule opisano najbardziej obiecujące systemy np. eCall oraz te najpopularniejsze (ABS, ESP).
118/2008 P. Pawlak
- 625.71.001.5 Rodzaje dróg - badanie ITS ang.
A. Loizos, Road deterioration modeling in PMSS: sensitivity and global applicability, Modelowanie pogarszania się stanu dróg według systemu zarządzania nawierzchnią (PMS): wrażliwość i globalna norma Advances in transportation studies, An international Journal, April 2007, Vol. XI, s.5 – 18.
- NAWIERZCHNIA, OSIĄGI, PMS (SYSTEM ZARZĄDZANIA NAWIERZCHNIĄ)
Artykuł opisuje potrzebę wprowadzenia systemu zarządzania nawierzchnią PMS – Pavement Management System, który będzie bazował na dotychczasowych modelach szacujących pogarszanie się stanu nawierzchni dróg. Rezultaty przeprowadzonych badań uwydatniają potrzebę zastosowania i harmonizacji systemu PMS. Omówiono wpływ pogarszania się nawierzchni dróg na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
119/2008 P. Pawlak
- 625.003.12 Budowa dróg ITS ang.
Ivan Dyakov, Valeriy Ivkin, Alexey Popovich, A soil loosening machine for winter earth – moving in transport construction, Maszyna do usuwania ziemi podczas prac prowadzonych przy budowie dróg w okresie zimowym, Transport, 2007, Nr 4, s. 316 – 319.
- BUDOWA DRÓG, MASZYNA DO USUWANIA ZIEMI
Artykuł opisuje podstawowe metody usuwania zmrożonej ziemi podczas budowy dróg z perspektywy ich skuteczności i efektywności. Przedstawiono nowy typ sprzętu, który ułatwi wydobywanie ziemi w warunkach zimowych, podczas budowy konstrukcji związanych z infrastrukturą transportową.
120/2008 P. Pawlak

