

ISSN 1732-0437

Biuletyn Informacyjny ITS

3-2010
Zeszyt 3 (39)



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.waw.pl

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2010

ISSN 1732 - 0437

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw
Instytutu Transportu Samochodowego
Druk ukończono w czerwcu 2010 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 8/2010

Spis treści

	str.
Fundusze europejskie – perspektywa finansowa 2007-2013. M. Łepkowski.	5
Kreowanie kultury jakości kluczem do pokonania konkurencji. S. A. Andrzejewski.	16
Fakty i opinie.....	22
Nowe przepisy.....	30
Z życia ITS.....	31
Przegląd dokumentacyjny.....	39

FUNDUSZE EUROPEJSKIE – PERSPEKTYWA FINANSOWA 2007 -2013

Wprowadzenie

Perspektywa finansowa 2007-2013 będąca kontynuacją polityki finansowej Unii Europejskiej z lat 2004-2006, ukierunkowana jest, poprzez aktywną politykę strukturalną, regionalną i spójności, na działania mające na celu wsparcie procesów prowadzących do stopniowego wyrównania warunków ekonomicznych i społecznych we wszystkich jej regionach i jest to przede wszystkim pomoc w formie dotacji dla regionów w Unii Europejskiej, które odbiegają swoim poziomem rozwoju od pozostałych. Jedną z metod realizacji dążeń strukturalnej polityki Unii Europejskiej jest więc bezpośrednia finansowa pomoc przy restrukturyzacji i modernizacji mechanizmów gospodarczych regionów słabiej rozwiniętych, a cel spójności ekonomicznej i społecznej państw członkowskich ma być osiągnięty poprzez szereg działań mających przyspieszyć te procesy, które właściwie przyczyniają się do zmniejszania dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami Wspólnoty.

Kierując się zasadą mającą na celu wyrównanie różnic gospodarczych między regionami Unii Europejskiej i w efekcie – ich mieszkańcami, UE opiera się na trzech podstawowych politykach:

- **polityce regionalnej**, mającej za zadanie zwiększenie spójności ekonomicznej i społecznej w Unii Europejskiej poprzez pomoc finansową dla regionów poprzez stosowanie podstawowych zasad tj.:
 - a) partnerstwa, gdzie na każdym etapie powinni uczestniczyć wszyscy zainteresowani partnerzy społeczni;
 - b) dodatkowości (uzupełnienia), gdzie fundusze Unii Europejskiej są uzupełniane krajowymi środkami finansowymi;
 - c) subsydiarności, gdzie podejmowanie działań odbywa się na możliwie najniższym szczeblu zdolnym do realizacji;
 - d) koncentracji, gdzie wsparcia będzie udzielane wyłącznie działaniom mającym podstawowe znaczenie dla spójności społeczno-gospodarczej Unii;
 - e) programowania, gdzie występuje pełna unijna kontrola i monitoring wykorzystania środków wsparcia;
 - f) koordynacji, gdzie regulowane są działania funduszy strukturalnych.
- **polityce strukturalnej** stanowiącej mechanizm interwencji unijnej,
- **polityce spójności**, która ma na celu zmniejszenie różnicowań we Wspólnocie i polega na wspieraniu wzrostu gospodarczego, społecznego i przestrzennego (działania infrastrukturalne) poprzez realizację trzech podstawowych celów, tj.:
 - a) konwergencji, czyli spójności, w ramach którego Unia Europejska wspiera infrastrukturalnie i gospodarczo te regiony które wymagają największego wsparcia (ponad 80% wszystkich wydatków w ramach funduszy europejskich);
 - b) podniesienia konkurencyjności regionów i zatrudnienia poprzez wsparcie Unii Europejskiej w zakresie działań innowacyjnych i badań naukowych oraz szkolenia

zawodowe w słabiej rozwiniętych regionach (fundusz wsparcia to około 16% wszystkich wydatków w ramach funduszy europejskich);

- c) europejskiej współpracy terytorialnej, ze szczególnym naciskiem na wsparcie, promocję oraz realizację międzynarodowych projektów, w tym badawczo-rozwojowych.

Instrumentami służącymi realizacji celu są fundusze europejskie przeznaczane na działania mające doprowadzić w długim okresie do faktycznej spójności ekonomicznej i społecznej Unii. Stanowią one szczególnie istotne instrumenty polityki gospodarczej Unii Europejskiej. Jedną z metod realizacji dążeń polityki spójności Unii Europejskiej jest bezpośrednia finansowa pomoc przy restrukturyzacji i modernizacji mechanizmów gospodarczych regionów słabiej rozwiniętych.

Pozyskiwanie funduszy europejskich jest nie lada wyzwaniem dla przedsiębiorstw, w tym małych i średnich, instytucji naukowo-badawczych i innych podmiotów gospodarczych.

Można śmiało stwierdzić, że otwarcie europejskiego zaplecza finansowego dla jednostek badawczo-rozwojowych w sposób znaczący przyczyniło się do wzrostu poziomu potencjału badawczego w polskich placówkach badawczych, które do tej pory borykały się z problemami finansowymi. Fundusze strukturalne stworzyły nie tylko możliwości wyrównania potencjału finansowo-organizacyjnego jednostek w stosunku do ich europejskich odpowiedników i konkurentów, ale poprzez zwiększenie wymagań organizacyjnych, technicznych i finansowych stawianych placówkom badawczym korzystającym z tego typu funduszy, powodują konieczność intensyfikacji ich wysiłków intelektualnych. Rolą jednostek naukowo badawczych na tym rynku jest nie tylko poddawanie się działaniom czynników konkurencyjnych, ale także wykorzystanie kooperacyjnych możliwości podniesienia poziomu realizowanych badań i efektów wdrażanych innowacji. Utrzymanie pozycji na rynku badawczym w szeroko rozumianej gałęzi transportu samochodowego, wymaga ogromnych nakładów wiedzy, techniki oraz zaplecza kapitałowego.

Fundusze europejskie są jednym z podstawowych instrumentów wsparcia finansowego dla tych podmiotów, którym samodzielnie trudno by było zrealizować przedsięwzięcia naukowe, czy to ze względów finansowych, technicznych bądź też z niewystarczających możliwości kadrowych. Znaczna część krajowych ośrodków naukowych już dziś potrafi doskonale korzystać z pomocy unijnej i dzięki pozyskanym środkom jest w stanie realizować szereg działań badawczych, jak również szkoleniowych, których podjęcie do tej pory nie było możliwe właśnie ze względu na niemożność pozyskania wystarczających środków z budżetów publicznych.

Dokumenty strategiczne

Dokument Unii Europejskiej regulujący zagadnienia związane z funduszami przeznaczonymi na wsparcie unijnych regionów słabiej rozwiniętych to przede wszystkim **Strategiczne Wytyczne Wspólnoty (SWW)**. Dokument ten określa w sposób precyzyjny zakres pomocy i wyszczególnia obszary, które wg opinii ekspertów wymagają dotacji unijnych. Jednocześnie stanowi on podstawę do opracowywania przez poszczególne kraje członkowskie dokumentów wewnętrznych, tzw. Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia.

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO) zwane inaczej Narodową Strategią Spójności (NSS), to najważniejszy krajowy dokument dotyczący dotacji unijnych, określający celowość przeznaczenia i wydatkowania środków finansowych otrzymanych przez Polskę ze źródeł Unii Europejskiej w ramach następujących funduszy:

- Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR),
- Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS)
- Funduszu Spójności (FS).

Europejskie Fundusze

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego jest instrumentem obejmującym zdecydowanie największy obszar przeznaczony do dofinansowania, bowiem zakłada wspieranie regionów zapóźnionych gospodarczo, doprowadzenie do zniwelowania różnic w stosunku do regionów lepiej rozwiniętych oraz tworzenie nowych miejsc pracy. Umożliwia on współfinansowanie inicjatyw na rzecz rozwoju regionalnego, w tym w wyniku realizacji działań mających na celu rozwój działalności małych i średnich przedsiębiorstw, tworzenie/utrzymanie zatrudnienia w wyniku powstawania nowych inwestycji produkcyjnych, rozwoju szeroko rozumianej infrastruktury oraz turystyki i inwestycji w dziedzinie kultury, rozwoju sfery badawczo-rozwojowej, ochrony i poprawy stanu środowiska, rozwoju społeczeństwa informacyjnego.

Europejski Fundusz Społeczny jest instrumentem wpływającym na rozwój przedsiębiorczości poprzez wsparcie działań Unii Europejskiej w zakresie przedsięwzięć przeciwdziałających bezrobociu, promujących aktywną politykę rynku pracy. Fundusz ten wpływając na zwiększenie poziomu zatrudnienia, ma jednocześnie przeciwdziałać zjawisku wykluczenia społecznego, zapewniać zwiększenie dostępu i uczestnictwa kobiet na rynku pracy, powodować trwały rozwój oraz spójność gospodarczą i społeczną. Znaczna część środków Funduszu przeznaczona jest na doskonalenie kadr i kształcenie ustawiczne.

Fundusz Spójności mimo, że nie zalicza się do funduszy strukturalnych jest instrumentem polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ma na celu wzmocnienie gospodarczej i społecznej spójności państw UE. Pomoc z Funduszu Spójności otrzymują poszczególne państwa, a nie regiony, tak jak to jest w przypadku pozostałych funduszy. Z Funduszu Spójności współfinansowane są wydatki o charakterze infrastrukturalnym w dziedzinie transportu oraz na rzecz ochrony środowiska naturalnego w krajach, w których PKB na jednego mieszkańca nie przekracza 90% średniounijnej wartości tego wskaźnika. Na środki w ramach tego funduszu mogą liczyć przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego, tworzone przez nie związki gmin lub inne podmioty publiczne, np. przedsiębiorstwa komunalne będące własnością gminy.

W ramach Funduszu Spójności realizuje się działania zmierzające do:

- poprawy jakości wód powierzchniowych,
- polepszenia jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do picia,
- racjonalizacji gospodarki odpadami i ochrony powierzchni ziemi,
- poprawy jakości powietrza,
- zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
- zapewnienia spójności sieci komunikacyjnej kraju i poszczególnych regionów z innymi krajami Europy,]
- rozwoju bezpiecznej infrastruktury drogowej.

Narodowa Strategia Spójności na lata 2007–13 nastawiona na osiągnięcie efektów w zakresie zarówno wzrostu poziomu spójności społecznej, gospodarczej, jak i przestrzennej, zakłada wsparcie finansowe realizacji horyzontalnych celów szczegółowych, takich między innymi jak podniesienie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, wzrost konkurencyjności polskich regionów, budowę i modernizację infrastruktury technicznej oraz społecznej.

Istotnym elementem Narodowej Strategii Spójności jest także aspekt społeczny, bowiem zakłada się, że wsparcie unijne ma przyczynić się do zaktywizowania działań na rynku pracy, podniesienia świadomości społecznej związanej z podnoszeniem kwalifikacji i w efekcie ma działać na rzecz wzrostu zatrudnienia.

Programy Operacyjne

Cele Narodowej Strategii Spójności (NSS) realizowane są poprzez szereg narzędzi w postaci programów operacyjnych, regionalnych i projektów współfinansowanych ze strony instrumentów strukturalnych, tj.:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) w ramach EFRR i FS,
- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka (POIG) w ramach EFRR,
- Program Operacyjny Kapitał Ludzki (POKL) w ramach EFS,
- 16 programów regionalnych w ramach EFRR,
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PORPW) w ramach EFRR,
- Program Operacyjny Pomoc Techniczna (POPT) w ramach EFRR,
- Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej w ramach EFRR.

Polityce regionalnej Unii Europejskiej towarzyszą programy sektorowe dotyczące rolnictwa, rybołówstwa, a mianowicie:

- Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”,
- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013.

Dokonany podział na szereg programów operacyjnych miał przede wszystkim za zadanie precyzyjne ujęcie obszarów, które mają być wsparte w takim zakresie, który będzie umożliwiał prawidłową realizację zadań założonych w dokumentach strategicznych. Poniżej przedstawiono najważniejsze z punktu widzenia rozwoju gospodarczego, jak i wpływu na rozwój zasobów ludzkich programy operacyjne, będące podstawowymi narzędziami do osiągnięcia założonych w Narodowej Strategii Spójności (NSS) celów strategicznych:

1) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (POIiŚ) związany z rozwojem infrastruktury technicznej i energetycznej, gospodarką wodną transportem oraz gospodarką odpadami, ochroną i poprawą stanu środowiska, zdrowiem, zachowaniem tożsamości kulturowej i rozwijaniem spójności terytorialnej.

POIiŚ podzielony został na 15 osi priorytetowych:

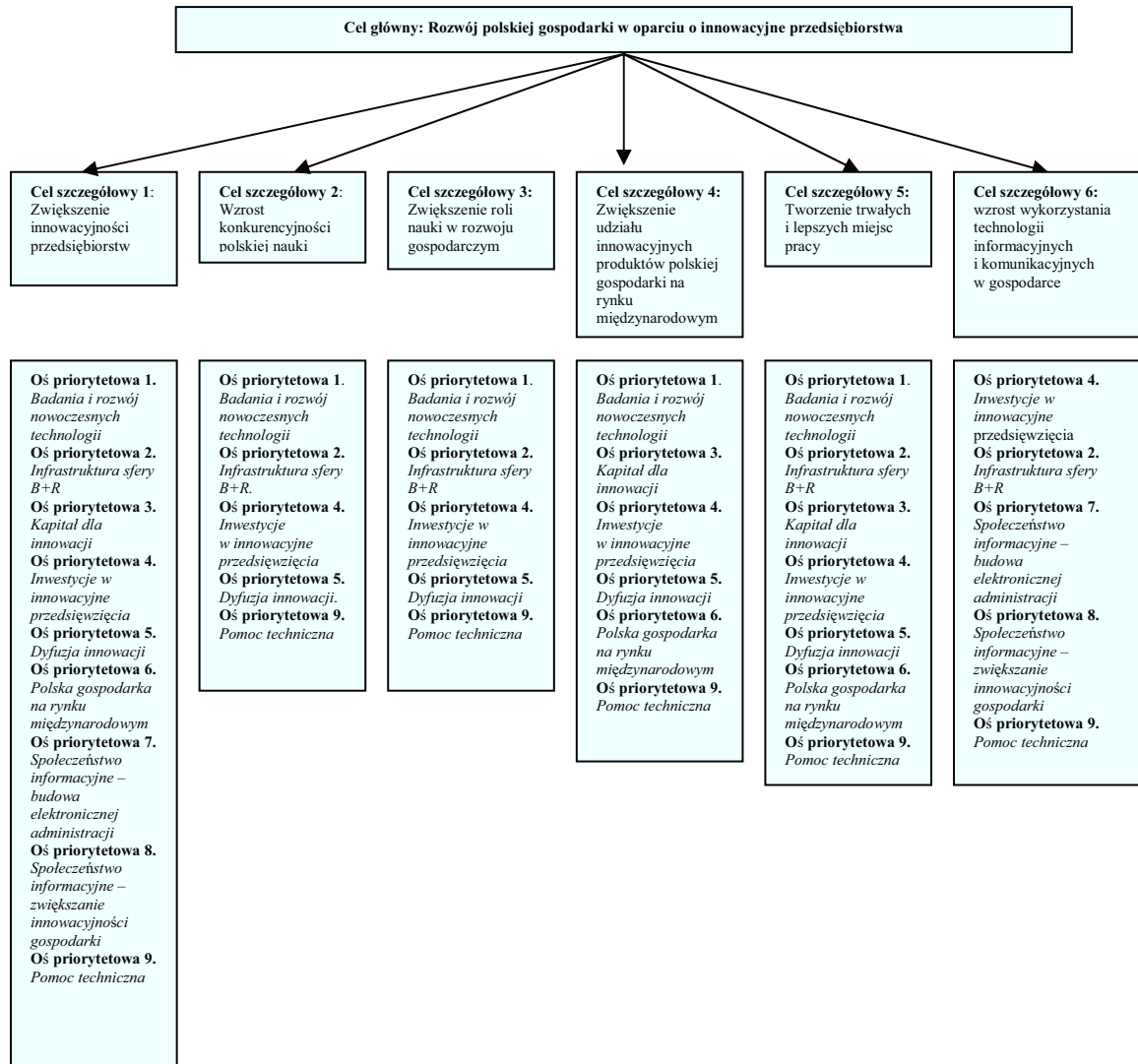
- Oś Priorytetowa I: gospodarka wodno-ściekowa,
- Oś Priorytetowa II: gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi,
- Oś Priorytetowa III: zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska,
- Oś Priorytetowa IV: przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska,
- Oś Priorytetowa V: ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych,
- Oś Priorytetowa VI: drogowa i lotnicza sieć ten-t,
- Oś Priorytetowa VII: transport przyjazny środowisku,
- Oś Priorytetowa VIII: bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe,
- Oś Priorytetowa IX: infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna,
- Oś Priorytetowa X: bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii,
- Oś Priorytetowa XI: kultura i dziedzictwo kulturowe,
- Oś Priorytetowa XII: bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia,
- Oś Priorytetowa XIII: infrastruktura szkolnictwa wyższego,
- Oś Priorytetowa XIV: pomoc techniczna – europejski fundusz rozwoju regionalnego,
- Oś Priorytetowa XV: pomoc techniczna – fundusz spójności.

2) Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka (POIG) związany ze wspieraniem działań proinnowacyjnych mających pozytywny wpływ na rozwój przedsiębiorczości i gospodarki narodowej. Cel ten zostanie osiągnięty w wyniku zwiększenia innowacyjności przedsiębiorstw, wzrostu konkurencyjności polskiej nauki, zwiększenia roli nauki w rozwoju gospodarczym, zwiększenia udziału innowacyjnych produktów polskiej gospodarki w rynku międzynarodowym, tworzenia trwałych i lepszych miejsc pracy, wzrostu wykorzystania technologii informacyjnych i komunikacyjnych w gospodarce.

Beneficjentami programu są przede wszystkim przedsiębiorstwa, instytucje otoczenia biznesu oraz jednostki naukowe, mające na celu wsparcie firm we wdrażaniu najnowszych rozwiązań technologicznych. W przypadku POIG istotą jest więc innowacyjność:

- produktowa polegająca na wytworzeniu nowego i lepszego technologicznie produktu,
- procesowa związana z zastosowaniem nowocześniejszego procesu technologicznego wytwarzania produktu,
- marketingowa lub organizacyjna.

Podejmowane działania powinny mieć charakter ogólnokrajowy, bowiem projekty regionalne finansowane są ze szczególnych i specjalnie do tego przeznaczonych Regionalnych Programów Operacyjnych.



Źródło: Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka, 2007-2013, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, 2007, s. 83.

- 3) **Program Operacyjny Kapitał Ludzki (PO KL)** realizowany całkowicie ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego, ma na celu podjęcie działań umożliwiających wykorzystanie istniejącego potencjału zasobów ludzkich (zmniejszenie bezrobocia, wzrost roli edukacji oraz aktywizacji zawodowej, podnoszenie kwalifikacji, zmniejszenie obszarów wykluczenia społecznego, zwiększenie spójności społecznej i terytorialnej). Działania te w długim okresie, poprzez organizację szkoleń, seminariów, warsztatów i innych form podnoszenia kwalifikacji i uświadamiania społecznego mają przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości. Program Operacyjny Kapitał Ludzki składa się z 10 Priorytetów realizowanych na poziomie centralnym i regionalnym:
- Priorytet I: Zatrudnienie i integracja społeczna,
 - Priorytet II: Rozwój zasobów ludzkich i potencjału adaptacyjnego przedsiębiorstw oraz poprawa stanu zdrowia osób pracujących,
 - Priorytet III: Wysoka jakość systemu oświaty,
 - Priorytet IV: Szkolnictwo wyższe i nauka,
 - Priorytet V: Dobre rządzenie,
 - Priorytet VI: Rynek pracy otwarty dla wszystkich,
 - Priorytet VII: Promocja integracji społecznej,
 - Priorytet VIII: Regionalne kadry gospodarki,
 - Priorytet IX: Rozwój wykształcenia i kompetencji w regionach,
 - Priorytet X: Pomoc techniczna.
- 4) **Regionalne Programy Operacyjne (RPO)** to 16 programów przygotowanych na potrzeby poszczególnych województw uwzględniających ich specyficzne uwarunkowania i potrzeby. Wsparcie dotyczy przede wszystkim proinnowacyjnego podejścia do inwestycji i rozwoju nowoczesnych technologii, w tym informatycznych, powiązania biznesu z instytucjami badawczymi, promocji eksportu i udziału w targach i misjach gospodarczych oraz rozwoju turystyki. RPO są ściśle powiązane z krajowymi programami operacyjnymi (PO IiŚ i PO IG) stanowiąc często ich uzupełnienia. W przypadku projektów, które nie otrzymają dofinansowania krajowego występuje możliwość wsparcia w ramach programu regionalnego.
- 5) **Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 (PO PRW)** nastawiony na przyspieszenie tempa rozwoju województw: lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko – mazurskiego. W ramach programu realizowane są działania mające na celu modernizację i rozwój infrastruktury drogowej, informatycznej oraz turystyki, zmniejszenie bezrobocia między innymi poprzez tworzenie nowych podmiotów gospodarczych.
- 6) **Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2007-2013 (PO PT)** wspierający sprawną realizację procesu wydatkowania środków unijnych przez powołane do tego narodowe instytucje.
- 7) **Europejska Współpraca Terytorialna (EWT)**, którego założeniem jest finansowanie różnorodnych projektów w ramach programów współpracy:
- *transgranicznej* (realizacje partnerskich inicjatyw lokalnych i regionalnych polegające na obopólnym oddziaływaniu i wzajemnych korzyściach jakie uzyskują partnerzy),
 - *transnarodowej* (realizacja nieinwestycyjnych projektów w ramach współpracy partnerskiej w postaci opracowania dokumentacji strategicznej - inwestycyjnych o znaczeniu ponadnarodowym, w tym koncepcji nowoczesnych rozwiązań z dziedziny transportu, rozwoju miast, ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, tworzenia sieci współpracy, wymiany doświadczeń),
 - *międzyregionalnej* (realizacja przez program INTERREG IV C obejmujący 27 państw UE oraz Norwęgę i Szwajcarię, działań związanych z innowacyjnością, badaniami

i rozwojem technologii, przedsiębiorczością, propagowaniem społeczeństwa informacyjnego, zwiększaniem zatrudnienia i podnoszeniem kwalifikacji, ochroną środowiska naturalnego, gospodarką wodną, gospodarką odpadami, różnorodnością biologiczną oraz zachowaniem dziedzictwa naturalnego, energetyką, zrównoważonym transportem, dziedzictwem kulturowym i krajobrazem.).

8) **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013**, którego celem jest wzmocnienie sektora rolnictwa.

9) **Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”**, którego celem jest poprawa stanu polskiego sektora rybołówstwa oraz otoczenia tego sektora.

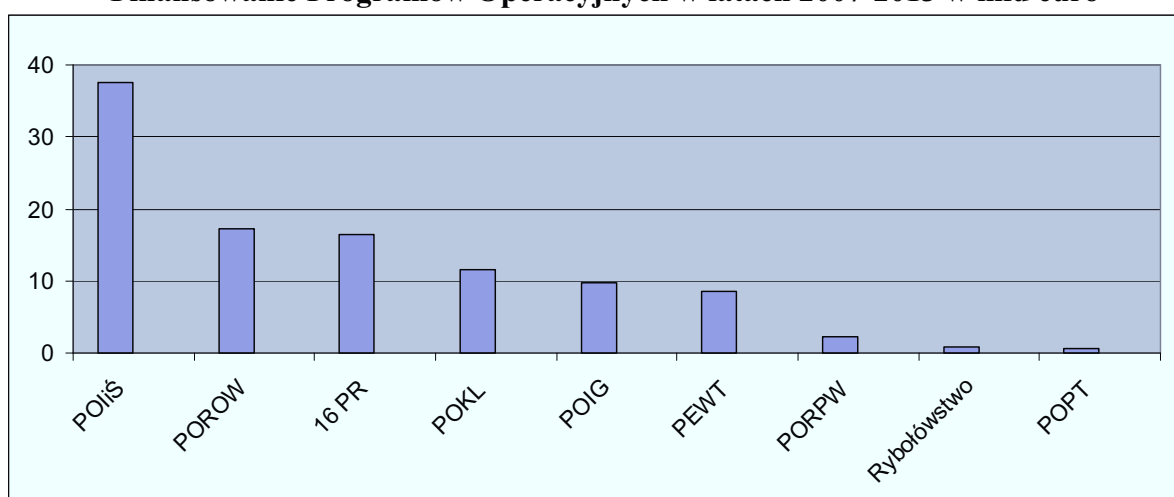
Finansowanie

Na realizację Narodowej Strategii Spójności przeznaczono około 85,6 mld euro, z czego 67,3 mld euro będzie pochodziło z budżetu UE, 11,9 mld euro z krajowych środków publicznych (w tym ok. 5,93 mld euro z budżetu państwa) oraz ok. 6,4 mld euro kapitałów prywatnych. Poniżej przedstawiono podział tych środków na niektóre fundusze w układzie programów operacyjnych:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) – 37,6 mld euro,
- Program Operacyjny Rozwoju Obszarów Wiejskich (POROW) – 17,2 mld euro,
- 16 programów regionalnych (PR)– 16,5 mld euro,
- Program Operacyjny Kapitał Ludzki (POKL)– 11,5 mld euro,
- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka (POIG) – 9,7 mld euro,
- Europejska Współpraca Terytorialna (EWT)- 8,5 mld euro,
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PORPW)– 2,3 mld euro,
- Program Operacyjny Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich - 0,9 mld euro,
- Program Operacyjny Pomoc Techniczna (POPT)- 0,6 mld euro.

Tabela 1

Finansowanie Programów Operacyjnych w latach 2007-2013 w mld euro



Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z zasadą dodatkowości dotacje przyznawane podmiotom realizującym projekty w ramach funduszy europejskich pochodzą zarówno ze środków Unii Europejskiej, jak i ze środków krajowych, co oznacza, że beneficjent otrzymuje dofinansowanie z dwóch źródeł.

W perspektywie finansowej na lata 2007-2013 wkład krajowy wynosi 15% (przy 25% wkładzie krajowym w latach na lata 2004-2006)

Działania Instytutu Transportu Samochodowego w zakresie pozyskiwania środków finansowych na realizację projektów współfinansowanych przez Unię Europejską

Aktywność aplikacyjna ITS o środki z funduszy unijnych uległa w ostatnim czasie istotnemu zaktywizowaniu. Zdobyte doświadczenie w zakresie planowania, zarządzania, rozliczania i monitorowania realizacji prac dofinansowanych z budżetu UE, ma wymierną wartość. Wybór kolejnych przedsięwzięć badawczych, przygotowanie wniosków aplikacyjnych czy opracowanie niezbędnych załączników, oparte na praktycznej znajomości zagadnień i oczekiwań agend Komisji Europejskiej przyznających środki finansowe, są podstawowymi przesłankami powodzenia podejmowanych inicjatyw. Zdobyte umiejętności pozyskiwania i skutecznego wykorzystania funduszy europejskich są warunkiem utrzymania wysokiej pozycji ITS w europejskiej przestrzeni badawczej.

W perspektywie finansowej 2007-2013 dotychczas złożono wnioski aplikacyjne w ramach:

1. Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 Priorytet 2 "Infrastruktura sfery B+R" Działanie 2.1. Rozwój ośrodków o wysokim potencjale badawczym - II konkurs - 5 wniosków

- a) Kompleksowa baza urządzeń i aparatury naukowo-badawczej do kształtowania i oceny charakterystyk materiałowych.
- b) Modernizacja laboratorium do badania emisji zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych (zgodnie z wymogami Euro 5 i 6 oraz Euro VI).
- c) Budowa i kompleksowe wyposażenie wzorcowego laboratorium techniczno-eksploatacyjnego pojazdów.
- d) Modernizacja infrastruktury laboratorium badawczego urządzeń oświetleniowych pojazdów.
- e) Modernizacja i wyposażenie międzylaboratoryjnej pracowni badawczej przeznaczonej do pomiarów parametrów interakcji człowiek-droga-pojazd.

2. Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 Priorytet 1 "Badania i rozwój nowoczesnych technologii", Działanie 1.3. Wsparcie projektów B+R na rzecz przedsiębiorców realizowanych przez jednostki naukowe, Poddziałanie 1.3.1 Projekty rozwojowe - 1 wniosek:

- a) Kompozyty i nanokompozyty ceramiczno-metalowe dla przemysłu lotniczego i Samochodowego (Akronim KomCerMet).

3. Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013 Priorytet VIII Regionalne Kadry Gospodarki 8.1 Rozwój pracowników i przedsiębiorstw w regionie, Poddziałanie 8.1.1 Wspieranie rozwoju kwalifikacji zawodowych i doradztwa dla przedsiębiorców – Projekty Konkursowe – I konkurs - 7 wniosków:

- Wzrost kompetencji Ośrodków Szkolenia Kierowców w Województwie Dolnośląskim
- Wzrost kompetencji Ośrodków Szkolenia Kierowców w Województwie Kujawsko – Pomorskim
- Wzrost kompetencji Ośrodków Szkolenia Kierowców w Województwie Mazowieckim
- Szerokiej drogi - - program szkoleń okresowych kierowców zawodowych Mazowska

- Wzrost kompetencji kadry Ośrodków Szkolenia Kierowców w Województwie Kujawsko-Podkarpackim
- Wzrost kompetencji Ośrodków Szkolenia Kierowców w Województwie Śląskim
- Wzrost kompetencji Ośrodków Szkolenia Kierowców w Województwie Zachodniopomorskim.

4. Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013, Priorytet II Rozwój Zasobów Ludzkich i Potencjału Adaptacyjnego Przedsiębiorstw oraz Poprawa Stanu Zdrowia Osób Pracujących, 2.1 Rozwój Kadr Nowoczesnej Gospodarki, Poddziałanie 2.1.1 Rozwój Kapitału Ludzkiego W Przedsiębiorstwach – Projekty Konkursowe – I i II konkurs - 2 wnioski:

- Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców.
- Psychologia w systemie działań na rzecz trzeźwości kierujących pojazdami.

5. Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013, Priorytet IX Rozwój wykształcenia i kompetencji w regionach, 9.4 Wysoko wykwalifikowane kadry systemu oświaty – I konkurs - 7 wniosków:

- Bezpieczna droga do szkoły – wzrost kompetencji nauczycieli wychowania komunikacyjnego województwa mazowieckiego.
- Bezpieczna wycieczka - wzrost kompetencji dyrektorów szkół w zakresie organizacji wycieczek szkolnych województwa mazowieckiego.
- Bezpieczna droga do szkoły – wzrost kompetencji nauczycieli wychowania komunikacyjnego, województwo Zachodniopomorskie.
- Bezpieczna wycieczka – wzrost kompetencji dyrektorów szkół w zakresie organizacji wycieczek szkolnych, województwo Zachodniopomorskie.
- Bezpieczna droga do szkoły - wzrost kompetencji nauczycieli wychowania komunikacyjnego.
- Bezpieczna wycieczka - wzrost kompetencji dyrektorów szkół w zakresie organizacji wycieczek szkolnych województwa śląskiego.
- Bezpieczna droga do szkoły – wzrost kompetencji nauczycieli wychowania komunikacyjnego województwa śląskiego.

Trudno dziś wyobrazić sobie funkcjonowanie podmiotu gospodarczego bez wyodrębnionego zespołu zajmującego się pozyskiwaniem funduszy europejskich. Z drugiej strony powstało wiele podmiotów gospodarczych, które zajmują się przygotowaniem dokumentacji aplikacyjnej w imieniu beneficjenta. Przygotowanie wniosku aplikacyjnego wraz ze wszystkimi załącznikami jest procedurą pracochłonną, czasochłonną i kosztowną przy jednoczesnym braku pewności co do powiedzenia działania. Nawet prawidłowe i staranne przygotowanie wniosku nie gwarantuje niestety pozytywnego wyniku aplikacji.

Pomimo skomplikowanej procedury aplikacyjnej i wysokich wymagań stawianych przez instytucje oceniające wartość wniosków, staranie się o pozyskanie środków w ramach funduszy jest obecnie strategią wielu jednostek, w tym badawczo-rozwojowych. Wiele wniosków nie otrzymuje wsparcia finansowego ze względu na wyczerpanie dostępnych środków finansowych w ramach pojedynczych konkursów.

Liczba wniosków aplikacyjnych, które składa Instytut Transportu Samochodowego stale rośnie. Rośnie też liczba wniosków, które znajdują uznanie ekspertów i kierowane są do realizacji. Dalsze sukcesy na tym polu wymagają wzrostu zaangażowania wszystkich pracowników Instytutu. Należy mieć przy tym świadomość, że utrzymanie i rozwój

potencjału naukowo-badawczego Instytutu jest ściśle i bezpośrednio związane z jego pozycją na europejskim rynku badawczym

Podsumowanie

Perspektywa finansowa 2007-2013 mająca na celu zniwelowanie różnic w poziomie rozwoju gospodarczego pomiędzy unijnymi państwami wysokorozwiniętymi a nowymi członkami stanowi kontynuację polityki gospodarczej i społecznej Unii Europejskiej z okresu 2004-2006.

Określenie w narodowych dokumentach strategicznych celu, zakresu i stopnia dofinansowania w ramach funduszy europejskich nie wyczerpuje oczywiście potrzeb poszczególnych dziedzin gospodarki narodowej. Koniecznym wydaje się jednak skupienie na tych elementach, które wpływają obecnie najmocniej na rozwój gospodarczy, takich między innymi jak transport, ochrona środowiska, podnoszenie kwalifikacji zawodowych i przeciwdziałanie bezrobociu oraz wspieranie badań naukowych i upowszechnianiu nowych technologii.

Największym beneficjentem perspektywy finansowej 2007-2013 jest Polska, która otrzymała ok. 85,6 mld euro. Stopień wykorzystania tych środków zależy oczywiście od sprawności postępowania strony polskiej.

Dzięki funduszom europejskim umożliwiono również efektywniejszą współpracę partnerską zarówno podmiotów gospodarczych, jak i ośrodków badawczych, a także przedsiębiorstw wdrażających wyniki pracy jednostek badawczo-naukowych.

Członkostwo Polski w UE stwarza szanse rozwoju krajowego zaplecza naukowo-badawczego, ale jednocześnie stawia przed placówkami naukowo-badawczymi niezwykle wysokie wymagania. Znaczna część krajowych ośrodków naukowych już dziś potrafi dobrze korzystać z pomocy unijnej. Do grupy tej należy również ITS, a świadczy o tym liczba składanych przez Instytut wniosków aplikacyjnych, a przede wszystkim liczba wniosków kierowanych do realizacji. Nie zmienia to faktu, że silnie konkurencyjne środowisko wymusza dalszą intensyfikację przedmiotowych wysiłków Instytutu.

LITERATURA:

- [1]. Portal współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Pomoc Techniczna 2008 Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- [2]. www.funduszeuropejskie.gov.pl
- [3]. www.efs.gov.pl
- [4]. www.parp.gov.pl

KREOWANIE KULTURY JAKOŚCI KLUCZEM DO POKONANIA KONKURENCJI

Projektowanie jakości

Istotną zaletą projektu jest zapewnienie jakości projektowanego wyrobu. Zadowolenie klienta jest niezależne od:

- jakości projektu;
- stopnia zgodności wyrobu z projektem.

W literaturze na ten temat znacznie więcej uwagi poświęcono zgodności z projektem niż jakości projektu. Jest to zaskakujące, gdyż z dwóch wymienionych uwarunkowań projekt jest ważniejszy, ponieważ:

- projekt określa specyficzne cechy wyrobu, które satysfakcjonują, lub nie satysfakcjonują klienta;
- zgodność z projektem łatwiej jest osiągnąć, gdy projekt jest dobry, niż kiedy jest zły.

W tym miejscu wystarczy powiedzieć, że najwyższy nawet stopień staranności w produkcji i dostarczaniu wyrobu do klienta nie jest w stanie zrekompensować złej jakości jego projektu. Wiele błędów projektowych jest niemożliwych do naprawienia.

Uzyskanie atrakcyjnego, dobrego projektu na papierze (np. w postaci rysunku technicznego) to jedna kwestia; przełożenie go na rzeczywisty wyrób to odrębna sprawa. Jakkolwiek doświadczenie jest jedyną ścisłą wiedzą dostępną człowiekowi, prawdopodobieństwo uzyskania dobrego projektu może być istotnie zwiększone przez zastosowanie odpowiednich koncepcji i technik.

Dobry jakościowo projekt zaczyna się od minimalizacji strat. Celem dobrego projektu jest minimalizacja strat klienta od momentu, kiedy wejdzie on w posiadanie wyrobu.

Niektóre rodzaje strat są skandaliczne. Producenci czasami próbują utrzymywać cenę wyrobu przez rozluźnienie "po cichu" jego parametrów, np. niewielkie przesunięcie zakresu tolerancji określonej cechy wyrobu. Taka praktyka jest gorsza od kradzieży, ponieważ jeżeli środkowa wartość zakresu tolerancji zostanie przesunięta, producent naraża klienta na znacznie większe straty, niż osiągnie z tego tytułu zysk.

Straty powstają na skutek odchyłeń w funkcjonowaniu, albo na skutek ubocznych niekorzystnych efektów. Inny sposób przedstawienia koncepcji strat to kalkulacja całkowitych kosztów wyrobu i ich części składowych.

Rzeczywisty koszt wyrobu to nie tylko cena jego zakupu, ale wszystko, co z tym zakupem jest związane. Pokazuje to, że jakość jest środkiem do celu: projektowanie wyrobu lub urządzenia, które redukuje straty, opłaca się zarówno producentowi, jak i klientowi. Korzyści z takiego projektowania są dwojakie.

Po pierwsze, redukcja strat powoduje, że wyrób staje się atrakcyjniejszy i przez to bardziej konkurencyjny.

Po drugie, obie strony (producent i klient) uzyskują bezpośrednio korzyści finansowe.

Atrybuty dobrego projektu

Dobry projekt odzwierciedla optymalny kompromis pomiędzy kosztem wyrobu a jego właściwościami. Dobrze zaprojektowany wyrób powinien być:

- tani;
- dobrze funkcjonujący w szerokim zakresie warunków;
- kompatybilny do projektów (urządzeń), z którymi ma współpracować.

Łatwo jest uczynić projekt bardziej złożonym; potrzeba jednak geniusza, aby go uprościć. Prostota ma wiele cech dodatnich. Proste projekty (wzory) są tańsze w produkcji niż projekty bardziej złożone; złożoność wymaga większej precyzji, którą trudniej jest osiągnąć. Prostota oznacza minimalizację liczby części, z których składa się wyrób. Liczba części w nowoczesnych samochodach została znacznie ograniczona, w niektórych przypadkach aż do 2/3 w porównaniu z analogicznymi wyrobami wcześniej projektowanymi. Również ich konstrukcja została uproszczona.

Koszty są obniżone w wyniku:

- mniejszej liczby dostawców, administracji i nadzoru nad dostawcami, mniejszej liczby problemów związanych z dostawcami;
- szybszego montażu i produkcji;
- podwyższonej odporności (w różnych warunkach działania);
- korzyści wynikających ze standaryzacji;
- w rezultacie - większego zadowolenia klienta.

Mniejsza liczba części połączonych w podzespoły, powoduje, że łatwiej jest je produkować oraz że są one bardziej przystosowane do zmienności w procesie produkcyjnym.

Wyroby odporne na różne warunki łatwiej jest produkować. Wyrób (urządzenie), który funkcjonuje poprawnie w szerokim zakresie (zmiennych) warunków, jest bardziej użyteczny od takiego, który funkcjonuje perfekcyjnie, ale tylko w określonych warunkach.

Dobry projekt (wzór) wyrobu wymaga nie tylko wyraźnego skoncentrowania się na potrzebach konsumenta, ale musi uwzględnić również technologie stosowane w przedsiębiorstwie, kulturę produkcji, znajomość wymagań rynku itd. Projektowanie wyrobu winno stanowić dla przedsiębiorstwa okazję do umocnienia jego pozycji. Oznacza to, że projektanci powinni brać pod uwagę możliwości produkcyjne (przetwarzania) jakimi firma dysponuje. Możliwości produkcyjne zawierają się w odpowiedzi na pytanie: Czy jesteśmy w stanie to wykonać?

Odpowiedni czas na stwierdzenie czy takie możliwości istnieją, to stadium projektowania. Wydaje się oczywiste, a jednak jest zaskakujące, jak wiele wyrobów i usług pojawia się bez zapewnienia podstawowych możliwości ich dalszego wykonywania.

Tam gdzie mamy do czynienia z nowymi wyrobami lub usługami, kwalifikacje i wiedza są czynnikami podstawowymi; takie zdolności muszą być pielęgnowane jak ogród. Same zainwestowane pieniądze to za mało.

Sprawą najbardziej istotną jest zagwarantowanie przez kierownictwo przedsiębiorstwa niezbędnej zdolności realizacji procesu (produkcji lub usług) lub upewnienie się, że może być ona stworzona we właściwym czasie. Tylko konkretne informacje są istotne. Prosty, ale skutecznym podejściem jest rozróżnienie trzech kategorii informacji:

- znana;
- niejasna;
- zakładana.

Na przykład istnieje różnica pomiędzy otrzymaniem potwierdzenia, że bank pożyczyci pieniądze na sfinansowanie projektu - a założeniem, że postąpi on w ten sposób. Założenia takie są często nieuniknione przy podejmowaniu decyzji o możliwości uruchomienia procesu, ale stają się niebezpieczne, jeśli zaczynają być traktowane jako informacje znane. Przypomnienie, co jest tylko założeniem, stanowi jedną z najbardziej istotnych ról, jakie może odegrać menedżer w analizie możliwości przeprowadzenia procesu. Ludzie często i łatwo zapominają, że ich "wiedza" jest właściwie założeniem.

Zmienność, jaka występuje podczas procesu produkcyjnego, jest nieznaczną w porównaniu ze zmianami warunków, w jakich wyrób powinien spełniać poprawnie swoje funkcje u klienta.

Projektowanie, które ma na celu zniwelowanie szansy niewłaściwego działania wyrobu w eksploatacji, jednocześnie zmniejsza prawdopodobieństwo występowania defektów w procesie produkcji

Konsekwencje zmienności elementów (części) w produkcji złożonego urządzenia mogą być katastrofalne. Skomplikowany wyrób wyprodukowany zgodnie z dozwolonymi limitami tolerancji może mieć znaczny udział elementów, które, choć zmieściły się w granicy dozwolonych limitów, w rzeczywistości są wadliwe. Rezultat takiej sytuacji znany jest pod nazwą kumulacji tolerowanych odchyłeń (stack-up) polegającej na tym, iż niegroźna zmienność jednego elementu wzmacnia zmienność innego elementu itd. Katastrofalne rezultaty mogą wystąpić wtedy, gdy ogólna zmienność, będąca skumulowanym wynikiem współdziałania odchyłeń w wielu częściach i elementach, znajdujących się na granicy tolerowanego przedziału zmienności osiągnie punkt krytyczny, wówczas całe urządzenie rozpada się.

Zgodny kierunek odchyłeń elementów zmniejsza prawdopodobieństwo stack-up, ponieważ wszystkie elementy zmieniają się w ten sam sposób, nawet jeśli żaden z nich nie ma charakterystyki bliskiej zadanej wartości. I odwrotnie, gdy mają one odchylenia in plus oraz in minus, urządzenie jest mniej odporne, ponieważ odchylenia występują losowo, a więc są nieprzewidywalne.

Proces projektowania

Starzenie się wyrobu jest ważnym problemem dla wielu przedsiębiorstw. Olbrzymi nacisk na innowacje i wprowadzenie na rynek nowych wyrobów we względnie krótkim czasie powodują, że niebezpieczeństwo produkowania według źle przygotowanego projektu jest wysokie. Koszty rosną wykładniczo, gdy wyrób przechodzi z fazy projektowania do fazy testowania i następnie produkcji. Wiąże się to z zaangażowaniem całego przedsiębiorstwa: rosną nakłady finansowe, planuje się kampanię reklamową, zakupuje urządzenia, przyjmuje z wyprzedzeniem zamówienia na nowy wyrób itd. Bardzo trudno jest się wycofać z tego procesu; im dłużej ona trwa, tym bardziej prawdopodobne, że złe projekty staną się złymi wyrobami. Stąd ważną dla przedsiębiorstwa kwestią jest szybkie, ale jednak rozsądne wprowadzanie innowacji.

Skłanianie projektantów, aby pracowali szybciej, jest zupełnie niewskazane, bo w rezultacie, obniża to ich produktywność. Chociaż osiągnięta droga praktyki sprawność organizacyjna może być pomocna w pewnym przyspieszeniu procesu projektowania, to realnie należy uznać, że tylko niektóre fragmenty procesu projektowania mogą być przyspieszone, inne zaś wymagają dłuższego czasu.

Projekt koncepcyjny jest najistotniejszą fazą i najmniej podatną na naciski, ponieważ wymaga oryginalności kreatywnego myślenia. Projektanci bez inwencji nie są nikomu

potrzebni. Projektantów winno się zachęcać do inspirowania intelektu i twórczej wyobraźni przez podejmowanie podróży studialnych i innych tego typu przedsięwzięć, choć nie należy się spodziewać z tego tytułu natychmiastowych korzyści. Co więcej powinni oni pracować w atmosferze, w której błędy rozpatruje się jako potencjalne źródło postępu, a wysoko kwalifikowana i staranna praca jest ceniona.

Wybór strategii

Niektóre gałęzie przemysłu, aby przeżyć, powinny prowadzić politykę zdecydowanej innowacyjności. Inne mogą wybierać pomiędzy strategią wysokiej innowacyjności a strategią systematycznego, stopniowego unowocześniania już istniejących wyrobów.

Zasadnicza zmiana jest fascynująca i może dać następujące korzyści:

- objęcie zdecydowanej pozycji lidera rynku;
- wprowadzenie "świeżej krwi";
- przy tej strategii niewiele zależy od zaangażowania zatrudnionych, ponieważ niewiele osób ma znaczący udział w tworzeniu koncepcji nowych produktów lub zasadniczych innowacji; w istocie takie zaangażowanie mogłoby tylko hamować postęp.

Istnieją jednakże i minusy takiej strategii. Powiedzenie, że nigdy nie jest się pierwszym z jakimkolwiek nowym wynalazkiem, ma swoje głębokie uzasadnienie. Prestiż ma swoją cenę. Cena ta obejmuje:

- duże inwestycje;
- wysokie ryzyko;
- dużą nieciągłość (w działalności przedsiębiorstwa).

Innowacje z reguły wymagają dużych nakładów inwestycyjnych w badania i rozwój, bez gwarancji ich zwrotu. Do tego trzeba doliczyć dodatkowy koszt wciągnięcia całego przedsiębiorstwa w to zadanie. Innowacje i jakość nie są synonimami. Nowe rozwiązania mogą okazać się nie tak popularne, jak tego się spodziewano, albo nie tak dobrze funkcjonujące, jak to zakładano. Zasadnicze duże zmiany organizacyjne i technologiczne wymagane przy opracowywaniu i wprowadzaniu nowych wyrobów i usług mogą być realizowane stopniowo i oznaczają tylko niewielką poprawę jakości, ponieważ energia przedsiębiorstwa jest absorbowana przez proces powracania do równowagi. W tym czasie konkurenci wykorzystują sukces innowatora i opracowują ulepszone wersje nowego wyrobu bez ponoszenia ryzyka i kosztów na badania i rozwój.

Alternatywną strategią jest skupienie się nad dokonywaniem we wszystkich dziedzinach drobnych ulepszeń: w metodach produkcji, niezawodności wyrobu, technik marketingowych, szybkości dostaw itp. Interesujące jest, że chociaż radykalne innowacje są nieporównywalne z ciągłymi ulepszeniami, strategia małych kroków nie wyklucza skokowych zmian. Sugeruje się, że w istocie poprawia ona zdolność przedsiębiorstwa do radykalnych innowacji.

Edukacja dwukierunkowa

Najlepszy na świecie projekt jest bezużyteczny, jeśli klient nie ma dostatecznej wiedzy, aby ocenić zalety, lub też jeśli projekt nie odpowiada jego potrzebom. Edukowanie klienta jest więc istotną częścią polityki sprzedaży, która zazwyczaj bywa niedoceniana. Edukowanie klienta oznacza coś więcej niż wyliczanie specjalnych cech wyrobu, jak np. światła pod siedzeniami w samochodzie. Edukowanie to obejmuje:

- upewnienie się, dlaczego klient życzy sobie konkretnego wyrobu;
- dostarczenie danych technicznych o wyrobie wraz z prospektami reklamowymi;

- zainteresowanie klienta takimi danymi;
- wyjaśnienie w prosty i jasny sposób znaczenia danych technicznych;
- zwrócenie uwagi na ulepszenia wyrobu i wyjaśnienie ich znaczenia;
- przygotowanie personelu handlowego do inicjowania rozmów z klientami i odpowiadania na pytania dotyczące danych technicznych.

Dobre produkty są często sprzedawane po niższych cenach, ponieważ ich rzeczywista wartość nie jest w pełni doceniana. Rzeczywista wartość wyrobu zawiera się nie w sloganach reklamowych, lecz w parametrach i innych danych technicznych. Jednakże klientowi trudno jest uzyskać dane techniczne, zwłaszcza jeśli chodzi o towary konsumpcyjne. Co więcej, klient powinien domagać się ich, lecz nawet jeśli je otrzyma, a nie jest zaznajomiony z terminologią techniczną, nie może ich właściwie wykorzystać. Rzadko sprzedawcy mogą mu w tym pomóc. Często pytania powodowały jedynie zakłopotaną minę sprzedawcy i brak konkretnej odpowiedzi. Takie uchybienia oznaczają, że produkty poparte potężną reklamą opanowują rynek, podczas gdy wyroby nieraz lepsze i tańsze nie są kupowane, bo klient po prostu nie wie o ich zaletach.

Sprzedawanie wyrobów nie dostosowanych do potrzeb klienta – celowo lub niecelowo – jest nadzwyczaj krótkowzroczne. W ten sposób podrywa się zaufanie klienta, a z nim perspektywę powtórnych zakupów i rekomendacji innym potencjalnym klientom.

Percepcja jakości

Najważniejszym nauczycielem projektanta jest klient. Chociaż dużo uwagi i starań poświęca się projektowi wyrobu, rzeczywiście ważne jest, jak wyrób zachowuje się w użytkowaniu. Testowanie na małą skalę jest przydatne szczególnie we wstępnych fazach opracowywania wyrobu. Ale tylko przebadanie prototypu w warunkach, w jakich ma on pracować, tworzy rzeczywiście niezawodny test. Zasadnicze znaczenie ma testowanie przed rozpoczęciem produkcji.

Percepcja jakości przez konsumenta jest kształtowana nie tylko przez sam produkt, ale szereg innych czynników. Stąd projektanci powinni wiedzieć, jak wyrób jest traktowany, kiedy opuści fabrykę. Testowanie wyrobu w czasie użytkowania i przekazywanie wynikających stąd uwag stanowią dalsze ważne źródła informacji dla przyszłych projektów. Przyjrzenie się, w jaki sposób wyrób jest użytkowany przez klienta, może stymulować innowacje. Obserwacje zachowań klientów-użytkowników mogą zaoszczędzić projektantom dużo czasu i wysiłku.

Jakość pomocy, jaką może otrzymać klient już po zakupie wyrobu jest istotną cechą projektu. Taka pomoc może zawierać: nauczanie właściwego użytkowania wyrobu, zapewnienie efektywnej pomocy serwisowej, szkolenie zespołu dokonującego napraw, zapewnienie – bez oczekiwania – części zamiennych w rozsądnych cenach i korzystne gwarancje wyrobu. Dobrym sposobem na ogarnięcie całego tego zakresu jest wyobrażenie sobie siebie samego w niedzielne popołudnie sam na sam z urządzeniem, którego nie można uruchomić, a które jest niezbędnie potrzebne. Jakiego typu starań i uwagi oczekiwałbyś w takiej sytuacji? Wreszcie setki ludzi, którzy kupili określony wyrób, są oczywiście ważne. Ale co z tysiącami ludzi, którzy odchodzą do konkurencji? Najważniejszym klientem jest ten, który jeszcze nie dokonał zakupu.

Niebezpiecznie jest polegać tylko na powtarzających się transakcjach. Klienci przestają kupować, bo starzeją się rozwodzą, emigrują, ich upodobania i dochody zmieniają się itd. W rezultacie z biegiem czasu klienci stopniowo odpadają. Na przykład, w ostatnim przeglądzie małych firm dokonany przez doradców prawnych stwierdzono, że te, które

skupiły się na określonych usługach dla specyficznego kręgu klientów, upadły z braku zamówień na skutek konkurencji innych firm. Poznanie powodów odrzucenia wyrobu przez klientów może być bolesne, ale takie nieprzyjemne doświadczenia najczęściej stymulują dalsze uczenie się i wzrost produkcji.

Podsumowanie

Konkurencja dotyczy obecnie nie tylko jakości, ale również kosztów, możliwości dokonywania wyboru przez klienta oraz czasu dostawy. Tworzenie kultury jakości nie polega na ustalaniu przesadnych wymagań od pracowników, lecz na usuwaniu przestarzałych działań i założeń dotyczących zarządzania. Najważniejszym nauczycielem projektanta jest klient. Natomiast najważniejszym klientem jest ten, który jeszcze nie dokonał zakupu.

FAKTY I OPINIE

W Polsce funkcjonuje 900 niezależnych producentów części motoryzacyjnych, którzy zatrudniają około 110 tys. pracowników. Kolejne 10 tys. pracowników pracuje w 600 hurtowniach zajmujących się obrotem częściami motoryzacyjnymi. W ponad 18 tys. niezależnych warsztatach naprawczych zatrudnionych jest ponad 85 tys. osób. Łącznie w sektorze niezależnych podmiotów motoryzacyjnych zatrudnienie w Polsce znajduje ponad 200 tys. osób. Wg danych Federacji Konsumentów w 2009 roku statystyczny polski kierowca wydał na części i usługi motoryzacyjne ok. 1,5 tys. zł, co w ujęciu globalnym oznacza 25 mld zł.

Gazeta Prawna z 17.03.2010r.

Od maja 2010 roku weszły w życie obowiązujące na terytoriach wszystkich państw unijnych jednolite zasady wykonywania drogowych przewozów kabotażowych. Zgodnie z art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1072/2009 z 21 października 2009 roku każdy przewoźnik wykonujący zarobkowo przewóz rzeczy posiadający licencję wspólnotową jest uprawniony do wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium państw członkowskich UE. Generalnie można wykonać do trzech przewozów kabotażowych w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w państwie członkowskim, w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.

Polska Gazeta Transportowa nr 21/2000

Zamiast 3,2 mld zł 75 km odcinek autostrady A1 z Torunia do Łodzi kosztować będzie 2,4 mld zł. Pierwszy 30 km odcinek do Sojek wybuduje za 800 mln zł konsorcjum z irlandzką spółką SRB, a drugi z Sojek do Kotliskiej liczący 15,2 km wykona za 542 mln zł konsorcjum polsko-czeskie, trzeci z Kotliskiej do

Piątek liczący 9 km wybuduje za 512 mln zł konsorcjum polsko-hiszpańskie, a ostatni 21 km za 570 mln zł wybuduje konsorcjum polsko-niemieckie.

Polska Gazeta Transportowa nr 22/2000

Dwudziestolecie powstania obchodził największy polski spedytor Trade Trans. Firma zatrudniająca w 9 oddziałach i 11 terminalach logistycznych 400 osób, posiada ponad 20 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni magazynowych oraz ponad 90 tys. metrów kwadratowych powierzchni składowych. W okresie 20 lat firma obsłużyła 19 tys. klientów i 300 mln ton ładunków. Przychody firmy w 2009 roku przekroczyły 590 mln zł (od 2000 roku pod względem przychodów firma zajmuje pierwsze miejsce wśród polskich spedytorów). Dążąc do stałego rozwoju firma przekształciła się ze spedytora w operatora logistycznego.

Polska Gazeta Transportowa nr 22/2000

Majowa powódź zniszczyła wiele dróg krajowych i regionalnych szczególnie na południu kraju. W chwili obecnej straty drogownictwa w całym kraju ocenia się na 800 mln zł, z tego ponad 100 mln zł tylko na Śląsku. Nie są to niestety szacunki ostateczne, gdyż brak rozlewiska na jezdni nie oznacza, że nie wymaga naprawy nasiąknięty wodą korpus i podbudowa drogi. W wyniku konieczności wstrzymania prac opóźnieniu ulegnie oddanie do użytku szeregu nowobudowanych odcinków dróg.

Polska Gazeta Transportowa nr 24/2000

Tańszy, szybszy i bardziej punktualny transport drogowy w coraz większym zakresie zastępuje transport kolejowy w obsłudze lądowej. Od 2000 roku udział transportu drogowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin Świnoujście, a więc portów nastawionych na ładunki masowe wzrósł z 3 do 36%. Wskaźnik udziału transportu kolejowego w portach drobnicowych spadł do 20-30%

w przypadku terminalu kontenerowego w Gdańsku i do 10% w przypadku terminalu kontenerowego w Gdyni. Trudno się temu dziwić, jeżeli średnia prędkość przewozu kolejowego do i z portów nie przekracza obecnie w Polsce 25-30 km na godzinę.

Polska Gazeta Transportowa nr 24/2000

Francuski koncern PSA (w skład którego wchodzi Peugeot i Citroen) do roku 2013 zainwestuje 175 mln euro w produkcję nowej rodziny trzycylindrowych silników benzynowych. Będą się na nią składały jednostki o pojemności 1,0 do 1,2 litra. Silnik o pojemności 1,2 litra zostanie zaoferowany w dwóch odmianach: wolnossącej i turbodoładowanej.

Motor 16/2010

W marcu b.r. zarejestrowano w Polsce 29 606 nowych samochodów, aż o 37,67 proc. więcej niż w lutym i o 35,72 proc. więcej niż w marcu 2009 roku. Ten bardzo dobry wynik jest efektem nie tylko tradycyjnego wiosennego polepszenia koniunktury, ale także dość dużych zakupów samochodów przez firmy. W marcu najwięcej zarejestrowano aut Skody. Wzrost sprzedaży odnotowały wszystkie z 15 najpopularniejszych marek w Polsce. Największą dynamikę rejestracji w marcu notował VW – wyniosła ona aż blisko 160 proc. Doskonale radzili sobie też Ford (o 50,70 proc. więcej rejestracji) i Toyota (47,87 proc.).

Motor 16/2010

Kolejny producent samochodów ogłasza wadliwość swoich produktów. Niektóre egzemplarze Chevroleta Captiva wyprodukowane w latach 2006-2008 mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników. W 750 autach może dojść do rozłączenia elementów układu kierowniczego i wałka kolumny kierowniczej. Z kolei w 65 egzemplarzach modelu Cruze może dojść do wycieku paliwa.

Motor 16/2010

Ford Fiesta jest obecnie najchętniej kupowanym samochodem w Europie. Wyprzedził Volkswagena Golfa, który długo utrzymywał się na pozycji lidera. W marcu br. Fiestę wybrało 68630 klientów, a Golfa 56845, czyli aż o 1785 osób mniej. W całym pierwszym kwartale 2010 roku sprzedano 140496 Fiest – o 5448 egzemplarzy więcej niż kompaktowego Volkswagena. Dalsze miejsca w rankingu najpopularniejszych modeli zajmują Renault Clio, Opel/Vauxhall Corsa oraz Peugeot 207.

Motor 17-18/2010

W pierwszym kwartale br. w Europie zarejestrowano 3,67 mln nowych aut, o 9,2 proc. więcej niż rok temu. Sam marzec był jeszcze bardziej udany – liczba rejestracji wzrosła o 10,8 proc. W pierwszym kwartale największymi rynkami były kolejno: Niemcy, Włochy, Wielka Brytania, Francja i Hiszpania. W kategorii marek pierwsze miejsce zajął Volkswagen, drugie Ford, trzecie Renault, czwarte Peugeot, zaś piąta pozycja przypadła Fiatowi.

Motor 17-18/2010

W marcu sprowadzono do Polski 74 894 używanych aut, aż o 41 proc. więcej niż w lutym br. Najpopularniejszą marką importowanych samochodów pozostaje Volkswagen. W pierwszej dziesiątce znalazła się tylko jedna marka z Japonii – Toyota (dziewiąte miejsce). Najpopularniejszą prestiżową marką jest Audi (piąte miejsce). W gronie 15 najpopularniejszych marek największy wzrost importu w stosunku do lutego odnotował Citroen (51 procent).

Motor 19/2010

Mitsubishi i koncern PSA (Peugeot i Citroen) rozszerzają współpracę. Do tej pory francuski koncern korzystał z rozwiązań Mitsubishi oferując pod swoimi markami Outlandera. Teraz planuje zaadaptować rozwiązania z nowego modelu Mitsubishi ASX (m.in. płytę

podłogową), by stworzyć jeszcze mniejszego SUV-a. Auto zadebiutuje w Europie na początku 2012 roku, będzie miało napęd na dwa lub cztery koła, a pod maską m.in. silnik 1.6 Hdi.

Motor 19/2010

Sprzedaż nowych samochodów osobowych jest często traktowana jako barometr gospodarki. Patrząc na statystyki sprzedaży aut w USA, tamtejsza gospodarka najgorsze ma już za sobą. W kwietniu br. Amerykanie kupili o 20 proc. aut więcej niż przed rokiem i był to już czwarty z rzędu miesiąc ożywienia na rynku motoryzacyjnym USA. W kwietniu GM sprzedał na rodzimym rynku 184 tys. aut, o 6,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Ford w kwietniu br. sprzedał w USA 167,5 tys. samochodów - o jedną czwartą więcej niż przed rokiem. Firma już piąty miesiąc z rzędu zwiększa sprzedaż aut o co najmniej 20 proc., licząc rok do roku. Toyota, która w marcu tylko nieznacznie ustępowała GM, w zeszłym miesiącu wyraźnie zwolniła tempo. Japoński koncern spadł na trzecią pozycję na amerykańskim rynku, ustępując pola i GM, i Fordowi. Chrysler w kwietniu br. zwiększył sprzedaż aut o 25 proc. Na poprawie koniunktury korzystają też banki samochodowe. W pierwszym kwartale br. GMAC - największy amerykański bank samochodowy, który należał do GM, a w zeszłym roku został znacjonalizowany - miał 162 mln dol. czystego zysku, pierwszy raz od końca 2008 r.

Gazeta Wyborcza z 04.05.2010

Kryzys dotarł do polskich fabryk autobusów. W pierwszym kwartale br. prawie o połowę spadł eksport tych pojazdów z Polski, która jest ich trzecim producentem w UE. To pierwszy od sześciu lat tak znaczący spadek eksportu autobusów z Polski. W zeszłym roku polskie fabryki autobusów pobiły rekord, wysyłając zagranicznym klientom prawie 4 tys. pojazdów.

Eksport autobusów podtrzymywał koniunkturę branży, gdy krajowy rynek tych pojazdów przeżył głębokie załamanie. Polscy przewoźnicy kupili 953 autobusy, prawie połowę mniej niż w 2008 r. Był to najgorszy od dekady wynik sprzedaży tych pojazdów w kraju. Z powodu kryzysu gminy oszczędzały na zakupie nowego taboru dla miejskiej komunikacji, firmy przewozowe nie kwapiły się z odnową swojego parku autobusów między-miastowych i turystycznych, a Ministerstwo Edukacji wstrzymało zakupy autobusów szkolnych. Zmniejszenie portfela zamówień eksportowych natychmiast doprowadziło do ograniczenia produkcji. W pierwszym kwartale fabryki sprzedały 689 autobusów, o dwie piąte mniej niż przed rokiem. Sytuacji nie poprawiło nieznaczne ożywienie na krajowym rynku, na którym sprzedano 184 autobusy, czyli 22 sztuki więcej niż przed rokiem. To i tak skromny wynik w porównaniu z latami 2006-2008, kiedy przez pierwsze trzy miesiące roku krajowi przewoźnicy odbierali średnio 291 autobusów.

Gazeta Wyborcza z 06.05.2010

W kwietniu br. Chińczycy kupili 1,11 mln nowych aut, o jedną trzecią więcej niż przed rokiem. Nikt nie ma jednak wątpliwości, że Państwo Środka otrzyma tytuł największego rynku samochodowego, który Chińczycy w zeszłym roku odebrali Amerykanom. W 2009 r. Chińczycy po raz pierwszy w historii kupili w ciągu roku ponad 10 mln samochodów osobowych, zwiększając zakupy aut o ponad 50 proc. w stosunku do 2008 r. Boom motoryzacyjny wspierają działania władz w Pekinie, które na wsparcie gospodarki w czasie kryzysu przeznaczyły ponad 600 mld dol. Z gigantycznych rezerw walutowych Chin. Zdaniem analityków w tym roku Chińczycy kupią co najmniej 15-17 proc. aut więcej niż przed rokiem. Na razie te prognozy zostały znacznie przekroczone. Od stycznia do kwietnia br. Chińczycy kupili już 6,2 mln samochodów

osobowych i ciężarowych, czyli o 61 proc. więcej niż przed rokiem.

Gazeta Wyborcza z 10.05.2010

W ostatnim roku obrotowym Nissan zarobił netto 460 mln dol. przy 2,5 mld dolarów strat w roku 2008. Na poprawę wyników Nissana, który jest trzecim co do wielkości producentem aut w Japonii, w dużej mierze wpłynął boom motoryzacyjny w Chinach. W zeszłym roku Nissan sprzedał Chińczykom 756 tys. swoich aut, o 39 proc. więcej niż rok wcześniej - ogłosił koncern kontrolowany przez francuskie Renault.

Gazeta Wyborcza z 12.05.2010

Kierowcy w Polsce ponownie masowo przerabiają swoje auta na zasilanie autogazem. Spowodowane to jest gwałtowną zwyżką cen benzyny, która w okresie wakacji może przekroczyć barierę 5zł za litr. Tymczasem ceny autogazu są najniższe od czterech miesięcy i nie powinny już rosnać. Cena litra tego paliwa (2,16zł) jest o ponad dwa i pół złotego niższa od benzyny. Warsztaty montujące instalacje LPG przeżywają obłęzenie. Na razie zanotowały wzrost obrotów o 40 procent - a to dopiero początek. Rosnący popyt na autogaz nie wywoła wzrostu cen tego paliwa, bowiem na rynku autogazu istnieje bardzo silna konkurencja.

Gazeta Wyborcza z 12.05.2010

W kwietniu kierowcy w Unii Europejskiej kupili 1 mln 134,7 tys. nowych aut, o 7,4 proc. mniej niż przed rokiem. Sprzedaż aut w UE maleje, bo rządy ograniczyły przyznawanie premii na zakup nowych pojazdów dla kierowców oddających na złom stare samochody. Najwyraźniej widać to w Niemczech i na Słowacji. Za Odrą koncerny samochodowe sprzedały w kwietniu 259,4 tys. nowych aut, to jest o 32 proc. mniej niż przed rokiem, kiedy niemieckim kierowcom rząd dawał 2,5 tys. euro na nowe auto. Na Słowacji sprzedaż aut była o połowę mniejsza niż w zeszłym

roku, kiedy za złomowane auto rząd w Bratysławie dawał kierowcom 1 tys. euro na nowy samochód. We Włoszech, gdzie premie także się skończyły, kierowcy kupili w kwietniu 160 tys. aut - o 16 proc. mniej niż przed rokiem. We Francji, gdzie w tym roku premie obcięto o jedną trzecią, sprzedaż aut w kwietniu była tylko o 2 proc. wyższa niż przed rokiem. Z premii korzystają jeszcze kierowcy w Hiszpanii i tam koncerny motoryzacyjne sprzedały w kwietniu 93,6 tys. samochodów, o 40 proc. więcej niż przed rokiem. Cały czas widać też, że rynki motoryzacyjne nowych państw UE z Europy Środkowej odczuwają kryzys boleśniej niż rynki starych państw UE w Europie Zachodniej. W zeszłym miesiącu w 10 nowych państwach UE sprzedaż aut spadła o 20 proc., a w krajach Piętnastki tylko o 6,5 proc.

Gazeta Wyborcza z 17.05.2010

Chrysler spłacił już 1,9 mld dol. z 4 mld dol. ratunkowego kredytu, który koncernowi dał rząd USA na początku 2009 roku. Waszyngton ma nadzieję, że Chrysler spłaci jeszcze 500 mln dol. z tej ratunkowej pożyczki. Ale według Departamentu Skarbu amerykańscy podatnicy prawdopodobnie nie odzyskają 1,6 mld dol. wydanych na podtrzymanie działalności Chylera. W sumie na ratowanie Chylera rząd USA wydał 15,5 mld dol., z których odzyskał dotąd 3,9 mld dol. Z kolei GM ogłosił, że w pierwszym kwartale br. zarobił na czysto 0,9 mld dol. - pierwszy raz od trzech lat. Pod koniec kwietnia br., pięć lat przed terminem, GM zwrócił rządowi USA i Kanady część (8,1 mld dol.) ratunkowych kredytów.

Gazeta Wyborcza z 18.05.2010

W 2009 roku światowa produkcja samochodów osobowych i użytkowych na poziomie 61 mln aut była o 10 mln pojazdów niższa od produkcji w 2008 roku. Liderem światowego rynku motoryzacyjnego pozostały Chiny z produkcją 13,79 mln aut wobec 12,8 mln

pojazdów w 2008 roku, na drugim miejscu utrzymała się Japonia z produkcją 7,93 mln pojazdów wobec 11,58 mln pojazdów w 2008 roku, a na trzecim USA z produkcją : 5,71 mln pojazdów wobec 8,69 mln pojazdów w 2008 roku. Najbardziej spektakularny spadek produkcji odnotowała Rosja: z 1,79 mln samochodów w 2008 roku do 720 tys. pojazdów w 2009 roku

Gazeta Wyborcza z 18.05.2010

W 2009 r. z polskich fabryk wyjechało 879 tys. aut, o 7 proc. mniej niż rok wcześniej. W ciągu roku Polska przesunęła się z 20. na 15. miejsce na liście największych producentów samochodów świata. Po kryzysowych przetasowaniach Polska wyprzedziła Rosję, która w zeszłym roku wyprodukowała 722 tys. aut, czyli ponad 1 mln sztuk mniej niż w 2008 r. Jeszcze lepiej niż Polacy radzą sobie Czesi, którzy w czasie kryzysu zwiększyli produkcję aut. Konsekwentnie stawiając na rozwój przemysłu samochodowego, przyciągnęli inwestycje Toyoty i Hyundaia. Tymczasem Polska od początku dekady przegrała z sąsiadami Europy Środkowej rywalizację już o pięć fabryk samochodów. Ostatnią spektakularną porażkę odnieśliśmy w 2008 r., kiedy przegraliśmy rywalizację o fabrykę aut Mercedesa ze stojącymi na skraju bankructwa Węgrami. Na dodatek Fiat, który był dotąd największym producentem aut w Polsce, zapowiedział, że ograniczy o jedną czwartą produkcję aut w Tychach - swoich największych dotąd zakładach w Europie.

Gazeta Wyborcza z 18.05.2010

W kwietniu br. Polacy sprowadzili 65,9 tys. używanych samochodów osobowych. W ciągu sześciu lat od akcesji do UE Polacy sprowadzili w sumie ponad 5,5 mln używanych samochodów, w lwiej części z UE. Przeciętnie od akcesji Polski do UE w 2004 roku Polacy sprowadzają ponad 920 tys. używanych aut, niemal osiem razy więcej niż wynosi przeciętna za 14 lat od transformacji gospodarczej w 1990 r. do

akcesji do UE. Gdy wchodziliśmy do Unii, dochód narodowy na głowę przeciętnego Polaka przekraczał 10 tys. euro. Teraz jest to już 14 tys. euro. Ten wzrost zamożności Polaków po akcesji do UE nie przełożył się jednak na większy ruch w salonach z nowymi autami. Przez sześć lat naszego członkostwa w UE ani razu sprzedaż nowych samochodów nie osiągnęła poziomu sprzed akcesji. A rekord z 1999 r., kiedy Polacy kupili 632 tys. nowych aut, wydaje się zupełnie nieosiągalny. W zeszłym roku kryzys dodatkowo uderzył w polski rynek - Polacy kupili ok. 270 tys. nowych samochodów, najmniej od czterech lat. Polska jako jedyny kraj UE w okresie kryzysu zwiększyła obciążenia fiskalne związane z zakupem samochodów.

Gazeta Wyborcza z 24.05.2010

Fala powodziowa obok istniejącej infrastruktury drogowej zalała także place budowy nowych autostrad i dróg ekspresowych, które miały być przygotowane na mistrzostwa piłkarskie Euro 2012. Harmonogram wielu tych inwestycji jest zagrożony. Niektóre drogi zostaną oddane z opóźnieniem od jednego do dwóch miesięcy. Ale są takie inwestycje, na których poślizgi prac po powodzi wyniosą nawet do pół roku. Według danych GDDKiA powódź zatrzymała 23 ważne inwestycje drogowe, np. na budowie autostrady A1 Bełk - Świerklany podtopione zostały budowane tam mosty, osunęły się skarpy, a wały pod ekrany akustyczne zostały podmyte lub zniszczone. Na terenie budowy węzła autostrady A1 Sośnica - Maciejów woda zalała sprzęt budowlany. Na kolejnym budowanym odcinku A1 Piekary Śląskie - Pyrzowice zagrożone są wszystkie fundamenty pod mosty i przepusty. Na drodze ekspresowej S7 ze Skarżyska-Kamiennej do Występnego trzeba będzie ponownie wykonać podbudowy z kruszywa pod nawierzchnię. Wstrzymano też wbijanie pali pod estakadę na tej

drodze, a to był krytyczny punkt w harmonogramie tej inwestycji.

Gazeta Wyborcza z 25.05.2010

Grupa robocza Międzyresortowego Zespołu ds. Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego ma przygotować rozwiązania zachęcające Polaków do kupowania samochodów przyjaznych dla środowiska. Służyć temu ma między innymi wprowadzenie nowego podatku. Zakłada się, że nie powinien on przekraczać 250 zł rocznie. Tyle maksymalnie mieliby płacić właściciele aut 15-letnich i starszych. Posiadacze nowszych modeli płaciliby odpowiednio mniej. Wprowadzenie ekopodatku wcale nie musi oznaczać likwidacji obecnego podatku akcyzowego. W ten sposób w Polsce moglibyśmy mieć dwa podatki dla właścicieli samochodów: akcyzę wliczaną w cenę i płacony podatek ekologiczny.

Gazeta Wyborcza z 27.05.2010

Amerykańskie władze wzięły pod lupę auta marki Ford, w których według kierowców pedał gazu blokuje się w dywaniku. Śledztwo amerykańskiej rządowej agencji bezpieczeństwa ruchu drogowego NHTSA dotyczy najnowszej wersji aut Ford Fusion i Mercury Milans. To jedne z najpopularniejszych modeli Fordów w USA. Od stycznia do kwietnia koncern sprzedał 70 tys. aut Fusion i 11,5 tys. sztuk Milans. Badanie NHTSA obejmuje w sumie ćwierć miliona takich samochodów. Koncern twierdzi, że problem pojawia się w autach, w których kierowcy na fabryczną tapicerkę kładą dodatkowy dywanik, oferowany wśród akcesoriów Forda.

Gazeta Wyborcza z 01.06.2010

O 46 proc. wzrósł w maju br. eksport niemieckich samochodów w porównaniu z analogicznym miesiącem 2009 r. Popyt wewnętrzny natomiast nadal jest słaby. W maju Niemcy wyeksportowały 367 tys. samochodów. Choć eksport w Niemczech

konsekwentnie rośnie, to popyt wewnętrzny utrzymuje się na niskim poziomie, odkąd wygasł rządowy program dopłat do nowych samochodów. W maju zarejestrowano 253 tys. samochodów, 34 proc. mniej niż rok wcześniej. W ciągu pięciu pierwszych miesięcy 2010 r. eksport wzrósł o 49 proc. i wyniósł 1,77 mln samochodów. Produkcja wzrosła natomiast o 26 proc., ale liczba nowo rejestrowanych samochodów w Niemczech zmniejszyła się o 28 proc.

Gazeta Wyborcza z 02.06.2010

Do końca 2010 roku koncern Ford zakończy produkcję aut marki Mercury. Marka ta została stworzona przez Edsela Forda, syna założyciela koncernu w czasach Wielkiego Kryzysu. Samochody tej marki były produkowane dla średniozamożnych Amerykanów, którzy chcieli jeździć pojazdem odróżniającym się od pospolitego Forda, a jednocześnie nie mieli dość pieniędzy na Lincoln - auto luksusowej marki Forda. Dni największej sławy Mercury przeżyło w 1978 r., kiedy Amerykanie kupili 580 tys. aut tej marki. Potem nastąpiły spadki sprzedaży, a kolejny kryzys położył kres popularności marki. W 2009 roku Amerykanie kupili tylko 92 tys. aut Mercury, za mało, by opłacało się utrzymanie ich produkcji. Ford uznał, że lepiej inwestować w rozwój aut Lincoln. Mercury to kolejna słynna amerykańska marka samochodów, którą eliminuje kryzys. W 2009 roku General Motors zlikwidował już swoje marki Pontiac i Saturn, a w tym roku Hummera.

Gazeta Wyborcza z 03.06.2010

Amerykański koncern Chrysler wezwał do warsztatu 600 tys. aut, w których pedał gazu może się zablokować, hamulce - odmówić posłuszeństwa, a krótkie spięcie grozi pożarem.

O fali defektów w autach Chylera poinformowała amerykańska rządowa agencja bezpieczeństwa drogowego NHTSA. Do warsztatu na kontrole i ewentualne naprawy koncern wezwie

właściciele prawie 285 tys. minivanów Chrysler Town and Country oraz Dodge Grand Caravan z roczników 2008-2009. Wada w elektrycznym mechanizmie zamykania bocznych drzwi w tych autach może spowodować krótkie spięcie, które grozi pożarem. Do warsztatów Chrysler wezwie też właściciele prawie 289 tys. aut Jeep Wrangler z roczników 2007-10. Hamulce w tych autach mogą odmówić posłuszeństwa z powodu wycieków płynu hamulcowego. Zaproszenie do warsztatu dostaną też właściciele ponad 25 tys. aut Dodge Caliber i Jeep Compass wyprodukowanych między marcem i majem 2006 r. Według NHTSA w tych autach może się zablokować pedał gazu, grożąc niekontrolowanym przyspieszaniem samochodu. Feralny pedał gazu wyprodukowała amerykańska firma CTS. Ta sama firma dostarczała zacinające się pedały gazu do 2 mln aut Toyoty, które japoński koncern musiał wezwać na początku roku do warsztatów na żądanie NHTSA. Chrysler twierdzi jednak, że pedały do jego samochodów były zaprojektowane inaczej niż w autach Toyoty i przy ich produkcji stosowano inne narzędzia.

Gazeta Wyborcza z 07.06.2010

General Motors wezwie do naprawy 1,3 mln aut, które mogą się zapalić z powodu defektu spryskiwacza przedniej szyby. Usterka dotyczy 18 modeli aut amerykańskiego koncernu, zagrożone są takie marki jak Chevrolet, Cadillac, Buick, Hummer i GMC. W feralnych autach może dojść do wycieku rozgrzanego płynu ze spryskiwacza, co może doprowadzić do zwarcia w pompce spryskiwacza i wywołać pożar. GM stwierdził, że posiada informacje o czterech takich pożarach. Wadliwe urządzenia są w autach produkowanych od 2006 r. i GM wiedział o tym już od września zeszłego roku. Jeszcze bardziej kłopotliwy dla GM jest fakt, że część samochodów wzywanych teraz do warsztatów na naprawy już dwa lata temu miała naprawiany system

elektryczny. Wtedy jednak nie wykryto wady w spryskiwaczu.

Gazeta Wyborcza z 08.06.2010

Ministerstwo Finansów przygotowało projekt ustawy o czasowym ograniczeniu ulg podatkowych dla nabywców kupujących samochody osobowe, które po zamontowaniu kratki rozdzielającej część pasażerską od osobowej są rejestrowane jako samochody ciężarowe. Zgodnie z projektem do końca 2012 r. użytkownicy aut z kratką będą mogli odliczyć maksimum 6 tys. zł VAT od ceny auta i nie będą mogli odpisać VAT od kosztów nabywanego paliwa do tych samochodów. W tym roku ma to przynieść fiskusowi prawie 600 mln zł, w przyszłym - ponad 1,7 mld zł, a w 2012 r. - prawie 2 mld zł. Dodatkowo fiskus chce uporządkować kwestię opodatkowania aut służbowych wykorzystywanych do prywatnych celów. Według nowych zasad osobie korzystającej z auta służbowego pracodawca doliczy do PIT 0,5 proc. wartości samochodu - ale tylko za czas używania auta do celów prywatnych. Podobne przepisy obowiązują w Niemczech i Czechach. Po przywróceniu w zeszłym roku ulg podatkowych dla aut z kratką w Polsce zarejestrowano ponad 45,9 tys. takich nowych samochodów - co stanowiło 17 proc. wszystkich rejestracji nowych aut. Od stycznia do końca kwietnia Polacy zarejestrowali już prawie 22,6 tys. nowych aut z kratką - to prawie jedna czwarta wszystkich rejestracji nowych aut.

Gazeta Wyborcza z 08.06.2010

General Motors nie dostanie od Niemiec 1,1 mld euro gwarancji kredytowych zdecydował na początku czerwca br. rząd Niemiec. To cios dla GM, który od końca 2009 r. zabiegał od państw UE o 1,9 mld euro wsparcia na restrukturyzację Opla. Znaczną część miały przyznać Niemcy, gdzie pracuje połowa z 48 tys. pracowników Opla w Europie. Związkowcy i lokalne władze obawiają

się, że jeśli Berlin nie da pomocy, to Opel znacznie przenieść produkcję aut do innych państw UE. Wielka Brytania już przyznała Oplowi 330 mln euro gwarancji, podobne wsparcie szykuje Hiszpania. Także rząd Polski nie zostawił na lodzie fabryki Opla w Gliwicach. Może dostać pieniądze z funduszy UE. Zakład w Gliwicach jako jeden z trzech w Europie produkuje najnowszą wersję modelu Astra i o zwiększenie produkcji tego auta może konkurować z fabryką w niemieckim Bochum. Pracownicy Opla w całej Europie zgodzili się na ograniczenie swoich zarobków i świadczeń socjalnych o 274 mln euro rocznie, a w zamian Opel ma zainwestować 9 mld euro w rozwój fabryk i uruchomienie produkcji nowych modeli samochodów.

Gazeta Wyborcza z 09.06.2010

W połowie czerwca br. Fiat uzgodnił z włoskimi związkowcami przeniesienie produkcji nowej wersji auta Panda z polskich Tychów do Włoch. Decyzja koncernu jest bezprecedensowa. Jeden z najpopularniejszych modeli Fiata Panda, był dotąd produkowany w polskich zakładach w Tychach. Plan przeniesienia produkcji nowej Pandy do zakładów Pomigliano d'Arco pod Neapolem powstał już w końcu ubiegłego roku. Od połowy przyszłego roku ma tam powstawać 250 tys. sztuk nowej Pandy rocznie. To podstawa planów koncernu z Turynu, który zgodnie z sugestiami włoskich polityków w cztery lata chce zwiększyć o 50 proc. produkcję aut we Włoszech. Przeniesienie produkcji Pandy do Włoch kosztować będzie aż 700 mln euro. Do zatwierdzenia inwestycji brakowało tylko zgody związkowców na warunki pracy zbliżone do warunków w Polsce. Chodzi o pracę na trzy zmiany przez sześć dni w tygodniu (dotąd fabryka pod Neapolem pracowała na dwie zmiany pięć dni w tygodniu), zwiększenie liczby godzin nadliczbowych, skrócenie przerw oraz ograniczenie prawa do absencji i strajku. Wprowadzenie "wschodnioeuropejskich"

warunków pracy koncern z Turynu omawiał z włoskimi związkowcami przez wiele tygodni, grożąc zamknięciem fabryki pod Neapolem, zatrudniającej 5,2 tys. osób. Fabryka w Tychach to największy i najbardziej wydajny zakład włoskiego koncernu w Europie. W zeszłym roku wyprodukowała 605 tys. samochodów - niemal tyle samo, co pięć fabryk Fiata we Włoszech, z czego blisko połowę stanowiły Pandy. Od siedmiu lat auto, cieszące się niesłabnącą popularnością, stanowiło fundament stabilności zakładów w Tychach.

Gazeta Wyborcza z 11.06.2010

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. nr 65 poz. 408).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. nr 65 poz. 409).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 65 poz. 411).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz. U. nr 65 poz. 412).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka pomiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. nr 72 poz. 462).

Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 16 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki (Dz. U. nr 72 poz. 465).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji (Dz. U. nr 75 poz. 476).

Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 12 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kryteriów i trybu przyznawania oraz rozliczania środków finansowych na naukę przeznaczonych na finansowanie współpracy naukowej z zagranicą. (Dz. U. nr 75 poz. 478).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 22 kwietnia 2010 r. w sprawie metod badania jakości biopaliw ciekłych (Dz. U. nr 78 poz. 520).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu. (Dz. U. nr 79 poz. 524).

Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 25 maja 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kryteriów i trybu przyznawania oraz rozliczania środków finansowych na działalność statutową (Dz. U. nr 93 poz. 599).

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 10 marca 2010 r. w sprawie standardów wymagań będących podstawą przeprowadzania egzaminu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe. (Dz. U. nr 103 poz. 652).

Uchwała Centralnej Komisji do spraw Stopni i Tytułów z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia dziedzin nauki i dziedzin sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych (Monitor Polski nr 46 poz. 636).

Z ŻYCIA ITS

II Międzynarodowa konferencja naukowa „Transport 2010”



W dniach 10-12 maja 2010 roku w Kazimierzu Dolnym odbyła się II Międzynarodowa konferencja naukowa „Transport 2010” - Nowe rozwiązania techniczne, organizacyjne i ekonomiczne w transporcie, zorganizowana przez Wyższą Szkołę Ekonomii i Innowacji w Lublinie. Współorganizatorami konferencji były następujące instytucje:

- Uniwersytet w Żylinie (Słowacja),
- Instytut Transportu i Telekomunikacji w Rydze (Łotwa),
- Wydział Mechaniczny Politechniki Lubelskiej,
- Polskie Naukowo-Techniczne Towarzystwo Eksploatacyjne,
- Instytut Transportu Samochodowego.

Celem konferencji była wymiana doświadczeń międzynarodowego środowiska naukowego w obszarze nowych rozwiązań technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych w transporcie oraz realizowanych w tym zakresie prac naukowych, rozwojowych oraz celowych. Obrady toczyły się w następujących sesjach tematycznych:

- Eksploatacja i diagnostyka środków transportu,
- Ekonomia transportu,

- Organizacja i technika transportu,
- Bezpieczeństwo w transporcie,
- Transport na terenie Polski Wschodniej w świetle Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego.

Przedstawiciele ITS zaprezentowali następujące referaty:

- dr Jadwiga Bąk, mgr Dorota Bąk-Gajda "Psychologiczne aspekty kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu",
- dr hab. inż. Gabriel Nowacki "Wybrane problemy interoperacyjności europejskiej usługi opłaty elektronicznej".

Symulator Dachowania i Zderzeń - kampania prewencyjna

W dniu 11 maja 2010 roku Instytut Transportu Samochodowego, wspólnie z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji oraz Towarzystwem Ubezpieczeń Aviva przygotował kampanię prewencyjną z wykorzystaniem Symulatora Dachowania i Zderzeń. Celem kampanii było uświadomienie kierowcom jak ważne jest zapinanie pasów bezpieczeństwa dla ich zdrowia i życia. Kierowcy, którzy przekroczyli dozwoloną prędkość na odcinku Wybrzeża Gdańskiego, poza nieuchronnym spotkaniem z Policją, stanęli przed wyborem przyjęcia mandatu albo wypróbowania symulatorów i w konsekwencji przekonania się co dzieje się z ludzkim ciałem w momencie dachowania lub zderzenia auta.



Długodystansowy Test Flotowy z udziałem Instytutu Transportu Samochodowego

Instytut Transportu Samochodowego uczestniczy w Długodystansowym Teście Flotowym, którego celem jest uzyskanie rzetelnej wiedzy na temat aut, które służą firmom w codziennej eksploatacji. ITS reprezentuje Dyrektor ds. Wdrożeń i Transferu Technologii mgr inż. Wojciech Przybylski, doświadczony kierownik badawczy oraz krajowy i międzynarodowy ekspert w dziedzinie techniki samochodowej. W tej edycji testu przedmiotem wnikliwej analizy jurorów, w tym dziennikarzy motoryzacyjnych, managerów flot, instruktorów doskonalenia techniki jazdy oraz ekspertów branży motoryzacyjnej, jest Hyundai i30 z silnikiem o zapłonie samoczynnym i poj. skokowej 1.6 litra. Poza standardowym wyposażeniem, pojazd jest zaopatrzony w system Keratronik Combo 2.6, za pomocą którego można śledzić on-line co dzieje się z testowanym pojazdem. Test, który rozpoczął się w lutym br. potrwa dwanaście miesięcy. W tym czasie grono kierowców będzie miało sposobność przetestować auto w zmiennych warunkach klimatycznych oraz na drogach krajowych i zagranicznych. Zwieńczeniem testu będzie nota końcowa dla Hyundai i30, wydana na podstawie ankiet uczestników programu.



Auto Mobility Centrum rozpoczyna działalność

Instytut Transportu Samochodowego jest członkiem założycielem Auto Mobility Centrum (AMC) - organizacji powołanej do kompleksowej obsługi sektora kierowców z różnymi dysfunkcjami oraz niepełnosprawnych pasażerów korzystających

z transportu samochodowego. AMC rozpoczyna swoją praktyczną działalność. Zakres naszych usług jest bardzo szeroki i dotyczy wszystkich problemów na jakie napotykają ludzie, chcący mimo dysfunkcji, podjąć trud stawania się samodzielnie mobilnymi. Jesteśmy dla tych wszystkich, którzy pomimo przeciwności losu zdecydowali się na skuteczne realizowanie swoich życiowych planów i marzeń. Poza zapewnieniem o wszechstronności usług i ich możliwie najwyższym poziomie jakości, chcemy zwrócić uwagę na kwestię o znaczeniu zasadniczym. Auto Mobility Centrum jest pierwszą tego rodzaju organizacją w Polsce, która powstała z oddolnej inicjatywy środowiska osób niepełnosprawnych. To właśnie osoby niepełnosprawne, które najlepiej znają katalog swoich codziennych potrzeb w obszarze motoryzacji zgłosiły nam, członkom Konsorcjum AMC, potrzebę powołania podmiotu, który odtąd ma służyć ich indywidualnym i zbiorowym potrzebom. Teraz społeczność osób niepełnosprawnych za pośrednictwem swojego Auto Mobility Centrum może sama i bezpośrednio wskazywać otoczeniu kwestie dla niego najważniejsze i najbardziej oczekiwane w tym obszarze usług. Aby dokładnie zapoznać się z działalnością Auto Mobility Centrum wszystkich zainteresowanych odsyłamy tymczasem na stronę internetową Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnych Kierowców - SPiNKA (www.spinka.org.pl).

Dyrektor Naczelny ITS w składzie Społecznej Rady ds. Narodowego Programu Redukcji Emisji

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 4 Zarządzenia Nr 28 Ministra Gospodarki z dnia 21 października 2009 r. w sprawie powołania Społecznej Rady do spraw Narodowego Programu Redukcji Emisji powołano dr inż. Andrzeja Wojciechowskiego, Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, w skład Społecznej Rady do spraw Narodowego Programu Redukcji Emisji.

Komitet Transportu PAN w ITS



W dniu 24 maja 2010 roku w Instytucie Transportu Samochodowego obradował Komitet Transportu Polskiej Akademii Nauk. Poza sprawami organizacyjnymi, tematem spotkania było omówienie Europejskiej Strategii Rozwoju Transportu, ze szczególnym uwzględnieniem polskiej infrastruktury (transport drogowy, kolejowy oraz śródlądowy). Swoją wiedzą i doświadczeniem na powyższy temat podzielił się Bogusław Libreradzki - poseł Parlamentu Europejskiego.

Po zakończeniu obrad, goście zapoznali się z działalnością naukowo-badawczą ITS.

Piknik z okazji Dnia Dziecka



W dniu 30 maja 2010 roku w Parku Agrykola w Warszawie odbył się piknik rodziny współorganizowany przez Instytut Transportu Samochodowego.

W programie przewidziano wiele atrakcji m.in.:

- plenerowy spektakl teatralny,
- konkurs sprawnościowy na rowerowym torze przeszkód,
- egzaminy na kartę rowerową dla dzieci i młodzieży,

- konkursy z zakresu profilaktyki ruchu drogowego,
- wystawę sprzętu policyjnego.

Piknik na Agrykoli zorganizowany był przez Estradę Stołeczną w związku z obchodami Międzynarodowego Dnia Dziecka. Podczas tegorocznej edycji Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował: Symulator Dachowania, Symulator Zderzeń (znaczenie pasów bezpieczeństwa zapinanych w pojeździe przy zderzeniu z prędkością poniżej 10 km/h), zabezpieczenie dzieci w pojeździe w trakcie jazdy (prawidłowe mocowanie fotelików w pojeździe, zapinanie dzieci w fotelikach, skutki nieprawidłowego zabezpieczania dzieci w trakcie jazdy), widoczność na drodze (działanie materiałów odblaskowych/fluorescencyjnych zwiększających widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego) oraz kaski ochronne dla rowerzystów i motocyklistów (działanie sił na głowę człowieka).

14 Piknik Naukowy Centrum Nauki Kopernik i Polskiego Radia



W dniu 12 czerwca 2010 roku na terenie Parku Marszałka Rydza Śmigłego przy ul. Rozbrat w Warszawie odbył się 14 Piknik Naukowy Centrum Nauki Kopernik i Polskiego Radia, którego współuczestnikiem był Instytut Transportu Samochodowego. Piknik Naukowy to największa w Europie impreza popularyzująca naukę oraz nowe technologie. Biorą w nim udział instytucje naukowe, edukacyjne i kulturalne z Polski i zagranicy. Podczas tegorocznej edycji Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował następujące pokazy: Symulator Dachowania, Symulator Zderzeń (znaczenie pasów bezpieczeństwa

zapinanych w pojeździe przy zderzeniu z prędkością do 10 km/h), widoczność na drodze (działanie materiałów odbłaskowych/fluorescencyjnych zwiększających widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego), alkoholizm (demonstracja upośledzenia zmysłów występujących po spożyciu alkoholu), kaski ochronne dla rowerzystów i motocyklistów (działanie sił na głowę człowieka), kącik dla dzieci oraz konkursy pod hasłem „Niewidzialny Świat”.

Problematyka normalizacji, jakości i kodyfikacji w aspekcie integracji z NATO i EU



W dniach 7 - 9 czerwca 2010 roku w Zakopanem odbyła się X Międzynarodowa konferencja naukowo-techniczna „Problematyka normalizacji, jakości i kodyfikacji w aspekcie integracji z NATO i UE”, zorganizowana przez:

- Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji,
- Zakład Systemów Jakości i Zarządzania MON,
- Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych.

Celem konferencji była wymiana doświadczeń międzynarodowego środowiska naukowego w obszarze zaopatrywania, jakości, kodyfikacji i normalizacji, w szczególności na rzecz obronności państwa oraz producentów i usługodawców. Obrady toczyły się w następujących sesjach tematycznych:

- problemy jakościowe mające zastosowanie w procesach projektowania, produkcji i eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego,
- problemy występujące w zarządzaniu jakością, środowiskiem, BHP,

bezpieczeństwem informacji i bezpieczeństwem żywności w przemyśle, medycynie, budownictwie, edukacji i administracji,

- ocena zgodności wyrobów przeznaczonych na cele obronności i bezpieczeństwa państwa,
- metody doskonalenia jakości,
- ekonomiczność, efektywność i skuteczność systemów zarządzania jakością,
- planowanie jakości,
- zarządzanie ryzykiem,
- zarządzanie konfiguracją wyrobów,
- zarządzanie projektami,
- normalizacja techniczna,
- kodyfikacja wyrobów.

Podczas konferencji odbyło się posiedzenie komitetu naukowego, w którym udział wzięli:

- Dyrektor Naczelny ITS, dr inż. Andrzej Wojciechowski,
- Dyrektor ds. Strategii i Rozwoju, dr inż. Marcin Ślęzak,
- doc. dr hab. Gabriel Nowacki.

Przedstawiciele ITS zaprezentowali następujące referaty:

- Gabriel Nowacki, Anna Niedzicka: Problemy normalizacji i interoperacyjności europejskiej usługi opłaty elektronicznej,
- Piotr Garbarczyk, Andrzej Makarewicz, Ewa Dębicka: Działania zapobiegawcze jako jedno z podstawowych narzędzi doskonalenia systemu zarządzania jakością w przedsiębiorstwie,
- Dariusz Wiśniewski, Zbigniew Jamiołkowski, Grzegorz Bielecki: Użyteczność zaawansowanych funkcji popularnych aplikacji komputerowych, wykorzystywanych przy tworzeniu baz danych w jednostce certyfikującej wyroby.

Studia Podyplomowe Psychologia Transportu i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2009/2010



W dniu 12 czerwca br. odbyło się uroczyste zakończenie studiów podyplomowych Psychologia Transportu i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w roku akademickim 2009/2010, prowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego we współpracy ze Szkołą Wyższą Psychologii Społecznej w Warszawie. 45 słuchaczy otrzymało dyplomy ukończenia studiów z rąk dr Jadwigi Bąk - kierownika naukowego studiów, pracownika ITS oraz dr Zuzanny Smoleńskiej - dyrektora Centrum Kształcenia Praktycznego SWPS. Uroczystość swoją obecnością uświetnili także dr Edward Menes - dyrektor ds. ekonomiki ITS oraz wykładowcy studiów i pracownicy SWPS. Studia podyplomowe są podstawowym kryterium, które należy wypełnić w celu otrzymania uprawnień do wykonywania psychologicznych badań osób kierujących pojazdami, uzyskane świadectwa potwierdzają zdobytą wiedzę teoretyczną i praktyczną z zakresu psychologii transportu. Absolwenci złożyli podziękowania za wkład włożony w edukację, osobiste zaangażowanie i wszelką pomoc uzyskaną od wykładowców. Przede wszystkim dziękowano za bogatą ofertę programową i życzliwe podejście opiekunowi studiów dr Jadwidze Bąk oraz prowadzącej zajęcia praktyczne w ITS mgr Dorocie Bąk-Gajdzie. Dr Jadwiga Bąk, gratulując i życząc studentom powodzenia w dalszej, samodzielnej pracy psychologa uprawnionego do badań kierowców, zapewniła także o nieustającym wsparciu ITS i o dalszej współpracy.

Dyrektor Naczelny ITS odznaczony medalem Nauka i Kultura



Dyrektor Naczelny Instytutu Transportu Samochodowego, dr inż. Andrzej Wojciechowski został odznaczony za zasługi dla nauki i kultury przez Fundację "Kultura" i Parafię Polskokatolicką w Toruniu. W imieniu Kapituły, medal przyznał Ks. prof. nadzw. dr hab. M. A. Michalski.

Walne Zebranie Ośrodków Szkolenia Kierowców pod Patronatem ITS

Dnia 22 czerwca 2010 r. odbyło się w Instytucie Transportu Samochodowego Walne Zebranie Ośrodków Szkolenia Kierowców pod Patronatem ITS. Obecni byli liczni przedstawiciele ośrodków szkolenia kierowców z całego kraju. Z ramienia ITS-u uczestniczyli w nim: Maria Dąbrowska-Loranc - Kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, Ida Leśniowska-Matusiak i Piotr Rybicki. Podczas spotkania zaprezentowany został projekt pt: „Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców” oraz omówiono możliwości włączenia się w jego realizację. W dalszej części ustępująca Rada Patronatu przedstawiła sprawozdanie z prac w mijającej kadencji. Członkowie Patronatu wybrali spośród swojego grona nową Radę Patronatu w składzie: Jan Domasik - przewodniczący, Wojciech Kaczmarek - wice-przewodniczący, Ryszard Mazurek - wice-przewodniczący, Marek Górny - sekretarz, Zenon Butkiewicz - członek, Andrzej Biel - członek, Witold Samsel -

członek. Zebrani określili nowy wizerunek OSK objętych Patronatem ITS oraz przyjęli wstępny harmonogram prac Rady.

Pokaz samochodu elektrycznego Peugeot iOn w ITS

W dniu 25.06.2010 r. w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie odbył się pokaz samochodu z napędem elektrycznym - Peugeot iOn. Zaproszeni goście i specjaliści z ITS mieli okazję przyjrzeć się z bliska rozwiązaniom technicznym zastosowanym w elektrycznym aucie podczas prezentacji statycznej na stanowisku diagnostycznym. W ramach pokazu odbywały się także jazdy testowe w symulowanych warunkach drogowych.



Celem spotkania była chęć zwrócenia uwagi na podejmowane przez Instytut działania na rzecz ograniczania szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Jednym z priorytetów ITS jest stworzenie podstaw prawno-administracyjnych oraz przychylnych warunków do wprowadzenia na polski rynek pojazdów zasilanych alternatywnymi źródłami napędu, w tym aut elektrycznych.



Firma Peugeot zaprezentowała także koncepcyjny pojazd miejski o nazwie BB1. Ten elektryczny samochód jest makietą nowoczesnych rozwiązań, które mogą znaleźć zastosowanie w autach seryjnych za kilka lat. W przyszłości planowane są prezentacje aut elektrycznych innych producentów. Partnerem spotkania była firma Peugeot Polska oraz Polskie Towarzystwo Pojazdów Ekologicznych.

Bezpieczne Wakacje

W dniu 27 czerwca 2010 roku na rzeszowskim rynku, posłowie Elżbieta Łukacijewska oraz Zbigniew Rynasiewicz wraz z Instytutem Transportu Samochodowego zorganizowali piknik pod hasłem „Bezpieczne Wakacje”. Podczas pikniku odbyły się pokazy sprzętu policyjnego oraz akcji ratowniczej Straży Pożarnej. Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował Symulator Dachowania (w pokazie wziął także udział Minister Infrastruktury Cezary Grabarczyk), Symulator Zderzeń (ilustrujący znaczenie zapinania pasów bezpieczeństwa w pojeździe przy zderzeniu z prędkością do 10 km/h) oraz szereg pokazów, prezentacji i konkursów m.in. widoczność na drodze (działanie materiałów odblaskowych/fluorescencyjnych zwiększających widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego) i alkogogle (demonstracja upośledzenia zmysłów występującego po spożyciu alkoholu).



Zwieńczeniem imprezy był koncert, w trakcie którego wystąpiły rzeszowskie zespoły Guitar Force i Amity oraz gwiazda wieczoru Varius Manx. Niedzielne spotkanie zakończył specjalnie na tę okazję przygotowany pokaz

sztucznych ogni. Honorowy patronat nad imprezą objęli: Minister Infrastruktury Cezary Grabarczyk oraz Krzysztof Hołowczyc.

Dr inż. Krzysztof Olejnik, pracownik naukowy ITS, uzyskał stopień naukowy doktora habilitowanego



W dniu 24 czerwca 2010 r. na Wydziale Eksploatacji Ekonomiki Transportu i Komunikacji Uniwersytetu w Żylinie na Słowacji dr inż. Krzysztof Olejnik po kolokwium habilitacyjnym przed Radą Wydziału uzyskał - zgodnie z uchwałą Rady - stopień naukowy doktora habilitowanego. Uchwałą przedstawiła dziekan Wydziału Pani profesor Tatiana Čorejová, która w nowym roku akademickiego będzie rektorem Uniwersytetu w Żylinie. Oficjalne uroczyste wręczenie drowi hab. inż. Krzysztofowi Olejnikowi dokumentu potwierdzającego uzyskanie stopnia doktora habilitowanego przez Rektora Uniwersytetu w Żylinie odbędzie się w nowym roku akademickim.

Lato z Radiem

W dniach 10-11 lipca 2010 roku Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował Symulator Dachowania podczas trasy koncertowej Lata z Radiem w Ełku oraz Kętrzynie.



Symulator Dachowania przypomina normalne auto osobowe, które zamontowane jest na platformie (w/w platforma pozwala na obrót pojazdu w osi poziomej). Prędkość obrotu i chwilowe postoje w określonych pozycjach reguluje specjalnie wyszkolony operator. Pokazy i symulacje z wykorzystaniem narzędzia edukacyjnego jakim jest Symulator mają skłonić uczestników ruchu drogowego do zmiany świadomości na temat łamania przepisów. Ponadto, z pomocą Symulatora, ITS chce uczyć kierowców i pasażerów bezpiecznego opuszczania pojazdu po dachowaniu oraz uzmysłowić zagrożenia, jakie występują na drodze. Symulator Dachowania przypomina normalne auto osobowe, które zamontowane jest na platformie (w/w platforma pozwala na obrót pojazdu w osi poziomej). Prędkość obrotu i chwilowe postoje w określonych pozycjach reguluje specjalnie wyszkolony operator. Pokazy i symulacje z wykorzystaniem narzędzia edukacyjnego jakim jest Symulator mają skłonić uczestników ruchu drogowego do zmiany świadomości na temat łamania przepisów. Ponadto, z pomocą Symulatora, ITS chce uczyć kierowców i pasażerów bezpiecznego opuszczania pojazdu po dachowaniu oraz uzmysłowić zagrożenia, jakie występują na drodze.

62-632 Mieszanki paliw ITS
ang.
S. Pukalskas, Z. Bogdanovičius, E. Sendžikienė, V. Makarevičienė, P. Janulis, The mixture of biobutanol and petrol for Otto engines, Mieszaniny biobutanolu i benzyny do silników Otto, Transport, 2009, Nr 4, s. 301-307.

BENZYNA, BIOBUTANOL, SILNIK OTTO, BIOPALIWA

Wykorzystanie biopaliw jest w ostatnim czasie bardzo popularne, dlatego w artykule przedstawiono badania nad składem mieszanki butanolu i benzyny do silników Otto. Wyniki przeprowadzonych badań pokazują iż optymalna mieszanka paliw do silników Otto składałaby się w 70% z benzyny i w 30% z Biobutanolu.

21/2010

P. Pawlak

656.073.436

Transport towarów niebezpiecznych

ITS
ang.

A. S. Kheirkhah, A. Esmailzadeh, S. Ghazinoory, Developing strategies to reduce the risk of hazardous materials transportation in iran using the method of fuzzy SWOT analysis, Opracowywaniu strategii zmniejszenia ryzyka przewozu towarów niebezpiecznych w Iranie metodą analizy SWOT opartej na logice rozmytej, Transport, 2009, Nr 4, s. 325-332.

MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE, TRANSPORT, SWOT, BRD

Wzrost przewozu towarów niebezpiecznych w Iranie spowodował wzrost śmiertelnych wypadków, dlatego niezbędny jest rozwój i wdrożenie strategii redukujących liczbę tego typu wypadków. W celu stworzenia odpowiednich strategii działania, które mają rozwiązać ten problem, przedstawiono metodę analizy SWOT opartej na logice rozmytej.

22/2010

P. Pawlak

62-61
502Paliwa.
Ochrona środowiskaITS
ang.

X. Miao, B. Yu, B. Xi, The uncertainty evaluation method of supply chain reliability, Metody oceny niezawodności łańcucha dostaw, Transport, 2009, Nr 4, s. 296-300.

ŁAŃCUCH DOSTAW, ZMIENNE LOSOWE

Celem artykułu jest naukowa ocena niezawodności łańcucha dostaw (SCR - supply chain reliability). W powyższej pracy łańcuch dostaw jest rozpatrywany jako połączenie wielu zmiennych losowych w ujęciu dynamicznym.

23/2010

P. Pawlak

656.13.001.5

Transport samochodowy - badania

ITS
ang.

S. Filipović, S. Tica, P. Živanović, B. Milovanović, Comparative analysis of the basic features of the expected and perceived quality of mass passenger public transport service in Belgrade, Analiza porównawcza oczekiwanej i postrzeganej jakości usług pasażerskiego transportu publicznego w Belgradzie, Transport, 2009, Nr 4, s. 265-273.

TRANSPORT PASAŻERSKI, ANALIZA PORÓWNAWCZA, BELGRAD

Władze miasta Belgrad za niezbędne uznały prowadzenie działań monitorujących jakość usług transportu pasażerskiego. Powyższy artykuł zawiera analizę porównawczą wyników badań na temat postrzeganej i oczekiwanej jakości usług w systemie masowego transportu publicznego w Belgradzie w okresie od 2005 do 2007 roku.

24/2010

P. Pawlak

656.135 Samochodowy transport towarowy ITS
ang.

J. Janáček, L. Gábrišová. A two-phase method for the capacitated facility problem of compact customer sub-sets, Metoda mające na celu optymalizację kosztów dystrybucji towarów i usług, Transport, 2009, Nr 4, s. 274-282.

DYSTRYBUCJA DÓBR, TRANSPORT, LOKALIZACJA

Określenie optymalnych kosztów dystrybucji towarów i usług składa się z wielu decyzji dotyczących lokalizacji przedsiębiorstwa i wielkości towaru, który chce zamówić klient. W niniejszym dokumencie przedstawione są metody wzbogacające standardowe podejście mające na celu optymalizację kosztów dystrybucji towarów i usług.

25/2010 P.Pawlak

656.135.001.5 Samochodowy transport towarowy - ITS
badania ang.

A. Baublys, Models of freight transport system development, Modele rozwoju systemu transportu towarowego, Transport, 2009, Nr 4, s. 283-287.

ŚRODKI TRANSPORTU, MODELE ROZWOJU, TRANSPORT TOWAROWY

Artykuł prezentuje dynamiczne podejście mające na celu zwiększanie zdolności przewozowych towarów w ramach wspólnego systemu transportowego. Na podstawie przeprowadzonych badań opracowano szczegółowy model rozwoju środków transportu.

26/2010 P. Pawlak

625.711.3 Autostrady ITS
ang.

A. Beljatynskij, N. Kuzhel, O. Prentkovskis, O. Bakulich, I. Klimenio, The criteria describing the need for highway reconstruction based on the theory of traffic flows and repay time, Kryteria przebudowy autostrad w oparciu o przepustowość ruchu na drodze i czasu zwrotu inwestycji, Transport, 2009, Nr 4, s. 308-317.

AUTOSTRADA, KOSZTY TRANSPORTU, NATĘŻENIE RUCHU, POJAZDY

W artykule zaprezentowano dane na temat sieci ukraińskich dróg. Przedstawiono metody projektowania przebudowy autostrad w oparciu o teorię przepustowości ruchu na drodze. Omówiono także metody z uwzględnieniem zasady efektywności przebudowy autostrady w oparciu o czas zwrotu kosztów.

27/2010 P. Pawlak

656.1 Ruch drogowy ITS
ang.

R. Junevičius, M. Bogdevičius, Mathematical modelling of network traffic flow, Matematyczne modelowanie przepływu ruchu drogowego, Transport, 2009, Nr 4, s. 333-338.

PRZEPIY W RUCHU, SKRZYŻOWANIE, MODELOWANIE RUCHU DROGOWEGO

W artykule opisano modele matematyczne przepływu ruchu drogowego mające na celu inicjację różnych procesów ruchu. W powyższym badaniu połączono oddzielne elementy przepływu ruchu, aby stworzyć jeden kompleksowy model, który następnie przetestowano i zaprezentowano jego wyniki.

28/2010 P. Pawlak

625.712.44

Ronda

ITS
ang.

S P. Çalıřkanelli, M. Özuysal, S. Tanyel, N. Yayla, Comparison of different capacity models for traffic circles, Porównanie różnych modeli przepustowości ronda, Transport, 2009, Nr 4, s. 257-264.

RONDO, PRZEPUSTOWOŚĆ, METODY ANALIZY

W obecnej chwili ronda są wykorzystywane na całym świecie. Jest to specyficzny rodzaj skrzyżowania, na którym ruch odbywa się wokół centralnie położonej wysepki. Istnieją dwie najpopularniejsze metody analizy przepustowości ronda: metoda luki krytycznej oraz metoda analizy regresji. Powyższy artykuł opisuje podstawy badawcze obydwu metod oraz analizuje możliwość wykorzystania tych metod w Turcji.

29/2010

P. Pawlak

656.1

Ruch drogowy

ITS
ang.

A. Boumediene, K. Brahim, N. Belguesmia, K. Bouakkaz, Saturation flow versus green time at two-stage signal controlled intersections, Zależność pomiędzy czasem trwania zielonego światła a przepustowością skrzyżowania, Transport, 2009, Nr 4, s. 288-295.

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA, SKRZYŻOWANIE, RUCH DROGOWY

Skrzyżowania są kluczowymi elementami sieci drogowej znacznie wpływającymi na jej na zdolności przepustowe. Powyższy artykuł przedstawia wyniki badań zależności pomiędzy czasem trwania zielonego światła na skrzyżowaniu a przepustowością tego skrzyżowania.

30/2010

P. Pawlak

656.1.05:656.08

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

ITS
ang.

Bahar Öz, Türker Özkan, Timo Lajunen, Professional and non-professional drivers' stress reactions and risky driving, Zawodowi i niezawodowi kierowcy – badania reakcji stresowych oraz niebezpiecznego stylu jazdy, Transportation Research, 2010, Part F 13, s. 32-40.

BRD, KIEROWCA, REAKCJA NA STRES, NIEBEZPIECZNA JAZDA

Celem pracy było zbadanie reakcji stresowych, nadmiernego przekraczania prędkości, liczby kar oraz liczby wypadków i kolizji wśród różnych grup kierowców (taksówkarzy, kierowców minibusów, kierowców ciężkich pojazdów oraz kierowców niezawodowych). W badaniu uczestniczyła grupa składająca się z 234 mężczyzn.

31/2010

P. Pawlak

656.13

Transport samochodowy

ITS
ang.

Katherine M. White, Melissa K. Hyde, Shari P. Walsh, Barry Watson, Mobile phone use while driving: An investigation of the beliefs influencing drivers' hands-free and hand-held mobile phone use, Używanie telefonów komórkowych podczas jazdy samochodem, badania nad wpływem na zachowanie kierowcy, Transportation Research, 2010, Part F 13, s. 9-20.

PROWADZENIE AUTA, TELEFON KOMÓRKOWY, BRD

Artykuł analizuje wpływ używania telefonów komórkowych na zachowanie kierowcy podczas prowadzenia pojazdu. Badania przeprowadzono w warunkach użycia zestawów słuchawkowych/głośnomówiących jak i w sytuacji kiedy kierowca musiał użyć rąk aby przeprowadzić rozmowę. Przebadano 796 australijskich kierowców w wieku 17-76 lat.

32/2010

P. Pawlak