

Biuletyn Informacyjny ITS

6-2012
Zeszyt 6 (54)



DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY
INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

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

Adres redakcji „Biuletyn Informacyjny ITS”
Instytut Transportu Samochodowego
ul. Jagiellońska 80,
03-301 Warszawa
tel. (+22) 43 85 172, pokój nr 214
fax (+22) 43 85 401
transport.samochodowy@its.waw.pl
www.its.waw.pl

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2012

ISSN 1732 - 0437

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw
Instytutu Transportu Samochodowego
Druk ukończono w grudniu 2012 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 17/2012

Spis treści

	str.
Nowe możliwości wykorzystania funduszy europejskich w świetle perspektywy finansowej 2014-2020. M. Łepkowski.	5
Historia i współczesność motoryzacji japońskiej. M. Menes.....	14
Gęstość sieci drogowej w Polsce, krótka analiza. P. Pawlak.	31
Fakty i opinie.	39
Nowe przepisy.....	49
Z życia ITS	50
Przegląd dokumentacyjny	61

NOWE MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA FUNDUSZY EUROPEJSKICH W ŚWIETLE PERSPEKTYWY FINANSOWEJ 2014-2020

Uwarunkowania programowe

Dobiega końca kolejny okres funkcjonowania i wykorzystywania funduszy europejskich przez polską gospodarkę. Po uzyskaniu środków z tak zwanych funduszy przedakcesyjnych, poprzez perspektywy finansowe 2004-2006 i 2007-2013 przyszedł czas na rozpoczęcie działań mających na celu wsparcia działań rozwojowych środkami unijnymi w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020 z funduszy Wspólnych Ram Strategicznych (WRS) czyli Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS), Funduszu Spójności (FS), Europejskiego Funduszu Rolnego Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR).

Fundusze unijne stanowią jeden z podstawowych elementów wspierających rozwój gospodarczy Polski, w tym przyczyniają się do corocznego wzrostu PKB na poziomie 0,9-1,2%. To w jaki sposób zostanie dokonany podział budżetu UE na lata 2014-2020 określi kierunki rozwoju w następnych latach także naszego kraju. Warto podjąć wyzwanie, bowiem Polska, jako największy beneficjent unijnej polityki spójności, jeżeli budżet pomocowy nie ulegnie ograniczeniom, otrzyma blisko 80 mld EUR, czyli ponad 12 mld EUR więcej niż w perspektywie finansowej 2007-2013. Zmianie jednocześnie ulegną priorytety, a także sposób podziału środków.

W pierwszej kolejności unijne negocjacje na temat nowych warunków wykorzystania funduszy unijnych dotyczyć będą Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności. Na podstawie prowadzonych prac legislacyjnych i negocjacyjnych przewidywany termin zatwierdzenia rozporządzeń w sprawie Wspólnych Ram Strategicznych określa się na połowę 2013 roku¹.

Przygotowania do opracowania krajowych dokumentów programowych dotyczących perspektywy finansowej na lata 2014-2020 rozpoczęły się już w październiku 2012 roku po opublikowaniu projektów rozporządzeń przez Komisję Europejską. Zgodnie z harmonogramem działań do września 2012 r. przygotowano "Założenia Umowy Partnerstwa" oraz "Systemu programowania i wdrażania dokumentów programowych związanych perspektywą finansową 2014-2020". Pierwszy dokument zawiera szczegółowe zapisy związane z:

- liczbą i zakresem programów operacyjnych,
 - ramami instytucjonalnymi systemu wdrażania,
 - głównymi kierunkami podejmowanych działań, koncentracji tematycznej, itp.,
- drugi zaś zawiera między innymi:
- wskazówki i rekomendacje dotyczące przygotowania programów operacyjnych,
 - sposób wyboru celów i kierunków rozwoju polityk unijnych (PS, WPR i WPRyb),
 - zasady podziału środków,
 - mechanizmy zapewnienia koordynacji i komplementarności podejmowanych działań z różnych programów,
 - podstawowe zasady wdrażania w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020,
 - założenia systemu monitorowania i kontroli,
 - rozwiązania w zakresie układu instytucjonalnego.

¹ Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020 -uwarunkowania strategiczne, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2011.

Po zakończeniu procesu opracowania powyższych dokumentów oraz opracowywanych równolegle szczegółowych programów operacyjnych (SPO), pod koniec 2013 roku rozpocznie się proces negocjacyjny z Komisją Europejską. Dążąc do jak najszybszego rozpoczęcia procesu aplikacyjnego należy więc być w pełni przygotowanym na poziomie legislacyjnym, aby w momencie rozpoczęcia perspektywy finansowej 2014-2020 polskie podmioty mogły w sposób kompetentny rozpocząć działania mające na celu pozyskiwanie środków na zaplanowane przedsięwzięcia.

Zgodnie z założeniami programowymi dokumentów strategicznych fundusze w ramach Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej oraz Wspólnej Polityki Rybackiej mają wspierać:

- inteligentny rozwój, poprzez wzrost roli innowacji, wiedzy, technologii cyfrowych i kształcenia w tym zakresie,
- zrównoważony, mający na celu lepsze wykorzystania zasobów z równoczesnym zwiększaniem konkurencyjności i sprzyjający włączeniu społecznemu stawiające za cel wzrost aktywności zawodowej unijnego społeczeństwa oraz podnoszenie jego kwalifikacji, jak również walkę z ubóstwem.

Nowy okres programowania przyjęty przez Komisję Europejską, obligujący wszystkie państwa UE, z definicji mocno wiąże strategię Europa 2020 z funduszami unijnymi, co wymaga jednocześnie ścisłego powiązania z Krajowym Programem Reform (KPR) pod kątem zgodności planowanych wewnętrznych działań wspierających gospodarkę narodową. Istotnymi dokumentami z punktu widzenia określania zakresu wsparcia będą zalecenia KE, które wraz z rozporządzeniami będą stanowiły podstawę do opracowywania przez państwa członkowskie umów partnerskich i szczegółowych programów operacyjnych.

Zalecenia Rady Unii Europejskiej jasno określają sferę problemów, z którymi polska gospodarka nie radzi sobie do końca skutecznie. Podjęcie działań w poniższych sferach wymusza na Polsce, członku UE, podjęcia stosownych przedsięwzięć. Są to działania:

a) finansowe i fiskalne:

- zmniejszenie nadmiernego deficytu budżetowego w wyniku pełnego wykonania budżetu na rok 2012 i wydatkowanie zgodne z planem na 2013 rok i lata kolejne zakładając ograniczanie cięć budżetowych wpływających na wzrost gospodarczy,
- działania mające na celu przestrzeganie przepisów podatkowych,
- przyspieszenie reformy ram fiskalnych w wyniku wdrożenia przepisów dotyczących wprowadzenia trwale obowiązującej reguły wydatkowej do 2013 r.;

b) ekonomiczne i techniczne:

- innowacyjność gospodarki, co wymaga ściślejszego powiązania instytucji otoczenia biznesu z przemysłem w zakresie tworzenia innowacyjnych rozwiązań i wdrożeń naukowych,
- tworzenie priorytetowych obszarów i instrumentów wsparcia cyklu innowacyjnego, a także poprawa dostępu do finansowania działań proinwestycyjnych,
- działania na rzecz rozwoju infrastruktury energetycznej i inwestycji kolejowych;

c) edukacyjne:

- opracowanie skutecznego systemu edukacyjnego dostosowanego do potrzeb rynku pracy wpływającego na zmniejszenie wysokiego bezrobocia wśród ludzi młodych (ukierunkowanie i rozpowszechnienie systemu zawodowego kształcenia młodzieży wraz z podniesieniem jakości szkoleń);

d) prospołeczne:

- stworzenie narzędzi zwiększających aktywność zawodową kobiet na rynku pracy poprzez rozwój systemu opieki nad małymi dziećmi.

Podstawowe cele rozwojowe w nowej perspektywie finansowej na lata 2014-2020

Założenia programowe dotyczące celów rozwoju w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020 nawiązują do kontynuacji działań nakierowanych na pogłębienie innowacyjności w gospodarce cyfrowej i edukacji, przy jednoczesnym likwidowaniu istniejących barier rozwojowych. Przez powyższe rozumie się:

- a) podnoszenie poziomu innowacyjności gospodarki, w tym różnych sektorów i dziedzin poprzez m.in. stymulowanie rynkowych działań popytowych na wyniki badań naukowych, nastawienie na komercjalizację i wdrożenia wyników badań, zapewnianie wysokokwalifikowanych kadr dla sektora badań i rozwoju i zwiększanie wykorzystania rozwiązań innowacyjnych;
- b) wzrost stopnia wykorzystania technologii cyfrowych dla potrzeb rozwoju gospodarki stanowiącego formę innowacyjności i kreatywności z jednej strony, z drugiej zaś upowszechnienie wykorzystania technologii cyfrowych na potrzeby działalności gospodarczej i społecznej;
- c) inwestowanie w rozwój kapitału ludzkiego, jako czynnika kreatywności i innowacyjności społeczeństwa, przyczyniającego się do rozwoju społeczno-gospodarczego;
- d) inwestycje infrastrukturalne mające na celu kontynuację procesu modernizacji i rozbudowy wewnętrznych połączeń transportowych stanowiących jednolitą sieć TEN-T.

Komisja Europejska precyzyjnie określiła w dokumentach programowych strukturę zagadnień (celów tematycznych) przewidzianych do dofinansowania w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Proponowane cele tematyczne objęte dofinansowaniem to:

1. *Wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji* – nastawione w szczególności na wsparcie podejmowania działań proinwestycyjnych w przedsiębiorstwach, realizację działań badawczych, rozwojowych i wdrożeniowych oraz dokapitalizowanie tego typu przedsięwzięć, jak również rozwój współpracy sieciowej pomiędzy przedsiębiorstwami (szersza i prawnie uregulowana współpraca pomiędzy nauką a gospodarką, zwiększenie stopnia komercjalizacji badań, wprowadzenie efektywnych prawno-podatkowych mechanizmów wspierania innowacyjności).
2. *Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych* mające na celu zachowanie spójności infrastrukturalnych inwestycji krajowych z regionalnymi (w tym cyfryzacja gospodarki, rozwój szerokopasmowego dostępu do internetu i jego szersze wykorzystanie w procesach gospodarczych, zarządzanie informacją).
3. *Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury* w postaci rozwoju inkubatorów przedsiębiorczości i parków przemysłowych jako instytucji otoczenia biznesu ze szczególnym nastawieniem na finansowanie wysoce innowacyjnych projektów, które znajdują się przed fazą komercjalizacji.
4. *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach* w wyniku działań związanych z ograniczeniem emisji poprzez zastosowanie działań zmierzających do ograniczania emisji szkodliwych substancji w gospodarce i finansowania w nowoczesne proekologiczne systemy ochronne.
5. *Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem* polegające na wspieraniu działań z zakresu gospodarki wodnej i ściekowej oraz stworzeniu systemów zarządzania przeciwdziałania i zwalczania klęsk żywiołowych.

6. *Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów* dotycząca działań inwestycyjnych proekologicznych (recykling, utylizacja odpadów, rekultywacja terenów przemysłowych).
7. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych* w celu wzmocnienia konkurencyjności gospodarki poprzez uzyskanie spójnej sieci dróg i kolei, modernizację dróg, w tym szczególnie należących do TEN-T, infrastruktury kolejowej, lotniczej i portowej oraz usprawnienia z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego.
8. *Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników* polegające na stworzeniu nowych miejsc pracy, alternatywnych form zatrudnienia i podnoszenie kompetencji i kwalifikacji w wyniku realizacji szkoleń, szczególnie specjalistycznych, jak również polegające na działaniach zwianych z ochroną zdrowia.
9. *Ograniczanie wykluczenia społecznego i walka z ubóstwem* mające na celu tworzenie i rozbudowę infrastruktury wsparcia dla rozwoju ekonomii społecznej i edukacji otoczenia przedsiębiorstw społecznych, co pozwoli na zaktywizowanie osób trwale bezrobotnych, rodzin wielodzietnych i osób niepełnosprawnych zagrożonych wykluczeniem społecznym.
10. *Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie* zarówno na poziomie wczesnoedukacyjnym, jak i późniejszym, a także działania na rzecz nabywania kompetencji i umiejętności stanowiących element zwiększający szanse dopasowania się do zmiennych uwarunkowań i technologii, wsparcie kształcenia kompetencji i podnoszenia kwalifikacji oraz promowanie edukacji technicznej i zawodowej.
11. *Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej* w zakresie wprowadzania nowoczesnych metod zarządzania, monitorowania, upraszczania procedur administracyjnych i legislacyjnych przy wykorzystaniu nowoczesnej technologii ICT.

Ukierunkowanie i zakres wsparcie funduszy europejskich na lata 2014-2020

Wraz z określeniem unijnych dokumentów strategicznych dotyczących perspektywy finansowej 2014-2020, określono zakres wsparcia i zasady podziału środków funduszy europejskich. Zgodnie z założeniem udział Europejskiego Funduszu Społecznego zwiększy się z 22% w obecnej do 25% w nowej perspektywie finansowej z przeznaczeniem dla słabiej rozwiniętych regionów krajów UE. Na szczególną uwagę zasługuje propozycja rozszerzenia zakresu wsparcia EFS o możliwość zakupu sprzętu, a także szerszego dostępu do niedrogich, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym. Poziom pozostałych funduszy pozostanie bez zmian (Fundusz Spójności) lub zostanie nieznacznie zmniejszony (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego o około 1%).

Założoną strukturę udziału poszczególnych celów tematycznych w całości dostępnych środków dla Polski na lata 2014-2020 w porównaniu do analogicznej struktury w perspektywie finansowej 2007-2013 prezentuje poniższa tabela².

² Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020 -uwarunkowania strategiczne, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2011, s.12.

Tabela 1

Podział strukturalny funduszy europejskich perspektywy finansowej 2014-2020

Cele tematyczne	Udział w alokacji w latach 2007-2013 (%)	Proponowany udział w alokacji w latach 2014-2020 (%)	Wzrost/spadek
1. Wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji.	13,67	15,4-19	
2. Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych.	5,26	4,7-6,2	 
3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury.	3,17	2,5-4	 
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.	2,02	4,8-9,3	
5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem.	1,35	1,3-2	 
6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów.	13,61	9,9-12,4	
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.	38,52	28,6-32,3	
8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników.	5,98	7-8	
Wspieranie wykluczenia społecznego i walka z ubóstwem.	4,35	4,4-5,6	
9. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie.	8,13	6,5-8,2	 
10. Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.	0,74	1,3-1,5	 

Z przedstawionych danych zawartych w tabeli nr 1 wynika, że główny nacisk na wzrost finansowania w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 dotyczyć będzie obszarów związanych z:

- wsparciem badań naukowych oraz rozwojem technologicznym i innowacyjnością, a także działaniami na rzecz propagowania gospodarki niskoemisyjnej,

- rozwojem kapitału ludzkiego przyczyniającym się do działań prospołecznych, tj. na rzecz wzrostu zatrudnienia, poprawy jakości edukacji, w tym zawodowej.

W zakresie finansowanie tematów związanych z rozwojem technologii informacyjno-komunikacyjnych, zmian klimatu oraz podnoszeniem konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw można spodziewać się nakładów zbliżonych do środków przewidzianych w perspektywie finansowej na lata 2007-2013.

W skali całej alokacji środków w ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020 największą ograniczenia dotyczą:

- zwiększenia mobilności pomiędzy regionami w wyniku rozbudowy infrastrukturalnej wpływającej na rozwój TEN-T,
- działania w zakresie ochrony środowiska,
- działania w zakresie finansowania kultury,

przy jednoczesnym braku uwzględnienia finansowania do tej pory wspieranych w ramach funduszy europejskich projektów energetycznych, rekreacyjnych, sportowych, jak i turystycznych.

Koncentracja krajowego i regionalnego podziału funduszy

W nowej perspektywie finansowej zachowana zostanie dotychczasowa zasada podziału środków w wymiarze krajowym i regionalnym. Ma to przede wszystkim za zadanie kontynuację dotychczas przyjętej ścieżki, jak również jasne określenie priorytetów działania.

W ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego działania na poziomie krajowym ukierunkowane będą na:

- cel tematyczny 1, czyli wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji,
- cel tematyczny 2, czyli zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych,
- cel tematyczny 3, czyli podnoszenie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury,
- cel tematyczny 4, czyli wsparcie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, tzn. energetyka o znaczeniu/zasięgu ponadregionalnym,
- cel tematyczny 5, czyli promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem.
- cel tematyczny 6, czyli ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów (projekty przeciwpowodziowe, ochrona bioróżnorodności, ekosystemów NATURA 2000, najważniejsze obiekty dziedzictwa kulturowego),
- cel tematyczny 7, czyli promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych (sieci komunikacyjne - TEN-T, SETA, kolejowe, itp.),

a na poziomie regionalnym:

- cel tematyczny 1 ukierunkowany na regionalną i lokalną infrastrukturę naukową, transfer technologii oraz regionalne badania i innowacje,
- cel tematyczny 3 polegający na wsparciu regionalnej przedsiębiorczości,
- cel tematyczny 4 w zakresie realizacji lokalnych inwestycji energetycznych i opracowywania strategii niskoemisyjnych dla miast,
- cel tematyczny 6 dotyczący wsparcia regionalnej strategii kulturalnej i infrastruktury środowiskowej,
- cel tematyczny 7 w zakresie rozwoju miejskiego transportu publicznego oraz regionalnej i lokalnej infrastruktury transportowej,
- cel tematyczny 9, czyli wsparcie wykluczenia społecznego i walka z ubóstwem,

- cel tematyczny 10, czyli inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie.

W ramach Europejskiego Funduszu Społecznego szczególny nacisk położony zostanie na wsparcie regionalne (aż do 80-ciu % środków z EFS), które angażować będzie przede wszystkim działania ukierunkowane na:

- wsparcie celu tematycznego 8 w zakresie wzrostu zatrudnienia i mobilności pracowników w wyniku:

- zapewniania dostępu do zatrudnienia osobom, które poszukują pracy, w tym nieaktywnym zawodowo,
- podejmowania lokalnych inicjatyw w zakresie stosowania integracji na rynku pracy w stosunku do ludzi młodych,
- umożliwiania samozatrudnienia, rozwój przedsiębiorczości oraz tworzenie nowych miejsc pracy;
- wsparcia zdolności przystosowania się przedsiębiorstw i pracowników do zmian gospodarczych oraz zwiększenia inwestycji w kapitał ludzki,

- wsparcie celu tematycznego 9 w zakresie wsparcia wykluczenia społecznego i walka z ubóstwem poprzez aktywną integrację i określenie lokalnej strategii rozwoju, w tym w zakresie rozwoju i powszechnego dostępu do elektronicznych technologii informacyjno-komunikacyjnych.

Krajowy wymiar działań w ramach EFS polegać będzie na wsparciu w zakresie:

- zatrudnienia i mobilności pracowników (cel tematyczny 8),
- zwalczania wszelkiej dyskryminacji (cel tematyczny 9),
- poprawy jakości, skuteczności i dostępności szkolnictwa wyższego (cel tematyczny 10),
- wzmacniania potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej (cel tematyczny 11).

W ramach pozostałych funduszy, tj. Europejskiego Funduszu Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich, Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) działania ukierunkowane są odpowiednio na działania mające na:

- zrównoważony rozwój terenów wiejskich we wszystkich krajach UE,
- realizację polityki rybołówstwa,
- realizację zintegrowanej polityki morskiej.

W przypadku Funduszu Spójności, którego działania wdrażane są na poziomie krajowym, realizowane będą inwestycje infrastrukturalne w zakresie sieci transportowych i ochrony środowiska naturalnego mające na celu integrację tych systemów w skali unijnej.

Rząd polski negocjując umowę partnerską z Komisją Europejską w zakresie rozdysponowania środków finansowych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020, skupił się nie tylko na działaniach powszechnie uznawanych za strategiczne dla rozwoju gospodarki polskiej, ale również zwrócił uwagę na istotę uwzględnienia w podziale funduszy wyzwań terytorialnych, czyli zróżnicowanie zakresu wsparcia w ramach poszczególnych regionów kraju. Te tak zwane kluczowe obszary strategiczne to³:

- A. Miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne.
- B. Miasta (średniej wielkości) wymagające rewitalizacji.
- C. Obszary wiejskie o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe.
- D. Polska Wschodnia.

³ Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020 -uwarunkowania strategiczne, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2011, s.23.

E. Obszary przygraniczne.

Dodatkowo, ważnymi obszarami funkcjonalnymi, które również wymagają uwzględnienia w niektórych programach, są:

F. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy.

G. Żuławy.

H. Strefa przybrzeżna.

Wsparcie nie będzie ograniczać się jedynie do wyżej wymienionych obszarów strategicznych, bowiem objęte zostaną również poszczególne regiony w celu zapewnienia realizacji celów rozwojowych uwzględnionych w strategiach województw.

Zakończenie

Zgodnie z zapowiedziami środki finansowe, które Polska otrzyma w ramach nowej perspektywy finansowej UE 2014 – 2020, zostaną rozdzielone na 8 programów krajowych oraz 16 programów regionalnych.

Znaczna część środków przeznaczona będzie na realizację programów powiązanych z uczelniami wyższymi, innowacyjnością badań naukowych oraz transferem ich wyników do gospodarki. Oznacza to, że znaczna część środków finansować będzie projekty zależnych od siebie beneficjentów, jakimi są uczelnie/jednostki naukowe i przedsiębiorcy. Nastąpi szersza komercjalizacja badań naukowych, co zwiększy dążenia do wdrożeń badań naukowych do gospodarki.

Znaczna część środków przeznaczona będzie na działania związane z gospodarką niskoemisyjną, ochroną środowiska, przeciwdziałaniem i adaptacją do zmian klimatu, transportem, w tym kolejowym i aglomeracyjnym i bezpieczeństwem energetycznym.

Działania infrastrukturalne skupią się na dokończeniu inwestycji drogowych tj. wybudowanie brakujących odcinków autostrad i domknięciu sieci dróg ekspresowych.

Na uwagę zasługuje również szersze skoncentrowanie się na działaniach na rzecz rozwoju kultury i wzrostu ochrony zdrowia.

Kolejne wyzwanie stanowi rozwój infrastruktury elektronicznej na potrzeby usług oraz jej powszechna dostępność. Powiązanie inwestycji infrastrukturalnych z elementami szkoleniowymi realizowanymi w ramach EFS ma zapewnić stały, ogólnopolski dostęp do e-usługi i e-gospodarki.

Zgodnie z założeniami w perspektywie finansowej 2014-2020 przeznaczonych zostanie znacznie więcej środków na realizację projektów na poziomie regionalnym. Marszałkowie Województw będą mieli o dyspozycji 55% środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i 75% środków z Europejskiego Funduszu Społecznego. W sumie samorządy wojewódzkie będą miały do dyspozycji około 39% całości środków otrzymanych przez Polskę w ramach nowej perspektywy finansowej.

W nowej perspektywie szczególne miejsce odgrywać będą polskie miasta, które będą otrzymywać dodatkowe środki (do 5% wartości programów) w ramach programów regionalnych.

Perspektywa finansowa 2014-2020 jest niezwykle istotna z punktu widzenia kontynuacji podjętych działań w ramach perspektywy 2007-2013. Ewentualny brak dostępności środków finansowych mógłby spowodować poważne konsekwencje gospodarcze wynikające z niedokończenia inwestycji, a tym samym niewykorzystania szansy jakie dawały założenia systemowe.

Dokonany wybór priorytetów i podział środków jest zgodny z polityką UE w zakresie niwelowania różnic gospodarczych w poszczególnych regionach Unii Europejskiej. Realizacja celów będzie możliwa przy jednoczesnym zapewnieniu pozyskania zakładanych środków finansowych oraz sprawnemu ich wydatkowaniu.

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. Nowa perspektywa finansowa 2014-2020 stanowi kolejne wyzwanie dla działań Instytutu Transportu Samochodowego w zakresie pozyskiwania środków finansowych na realizację projektów badawczych, infrastrukturalnych i szkoleniowych. Pomimo zdobytego doświadczenia w zakresie aplikacji wnioskowej, 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]. Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020 -uwarunkowania strategiczne, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2011.
- [3]. www.funduszeuropejskie.gov.pl
- [4]. www.efs.gov.pl, www.parp.gov.pl

HISTORIA I WSPÓŁCZESNOŚĆ MOTORYZACJI JAPOŃSKIEJ

Gospodarka Japonii w latach 1968-2010 była drugą po Stanach Zjednoczonych. Obecnie po wyprzedzeniu w roku 2011 przez gospodarkę chińską jest trzecią gospodarką świata [1], na poziomie około 4,9 biliona dolarów amerykańskich pod względem nominalnego produktu krajowego brutto[2]. Również trzecią pozycję za USA i Chinami zajmuje Japonia w rankingu PKB mierzonego parytetem siły nabywczej [3].

Przez trzy dekady II połowy XX wieku gospodarka Japonii przeżywała spektakularny rozwój, niespotykany w historii: wynoszący około 10% w latach sześćdziesiątych, około 5% w latach siedemdziesiątych i około 4% w latach osiemdziesiątych [4]. Do sukcesu przyczyniły się: duże zasoby wykształconej, pracowitej i zdyscyplinowanej siły roboczej, wysoki stopień lojalności narodowej społeczności, duże rezerwy finansowe państwa wynikające z wysokiej skłonności Japończyków do oszczędności, umożliwiające inwestowanie m.in. rozwój infrastruktury kraju bez konieczności zaciągania kredytów oraz przede wszystkim silna współpraca władzy z obywatelami.

Baza przemysłowa Japonii przeszła stosunkowo szybko od przemysłu lekkiego do ciężkiego, chemicznego i elektronicznego, które zaczęły dominować w japońskim eksporcie jeszcze w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Eksport w warunkach ograniczonego rynku wewnętrznego, stał się podstawową dźwignią rozwoju Japonii. Sprzyjała temu aktywna polityka przemysłowa i handlowa państwa, odgórnie sterowany system finansowy, w tym polityka zaniżania stopy procentowej, obrona rynku wewnętrznego, wsparcie przez państwo rozwoju nowoczesnych gałęzi przemysłu, m.in. wspieranie absorpcji ściąganych często nielegalnie najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych, konkurencyjność wyrobów przemysłu japońskiego. Kryzys na japońskim rynku nieruchomości i akcji z przełomu lat 80-tych i 90-tych zapoczątkował lata stagnacji gospodarczej, którą pogłębiało pojawienie się masy nieściągalnych kredytów.

W latach 1991-1999 realny PKB w Japonii wzrastał średnio już tylko o około 0,9 % rocznie. Na załamanie wzrostu gospodarczego Japonii wpływ miało obok wspomnianego kryzysu na rynku nieruchomości i rynku papierów wartościowych: pojawienie się innych „azjatyckich tygrysów (Korea Południowa, Tajwan, Singapur) które kopiując japoński model rozwoju gospodarczego szybko zaczęły konkurować z towarami japońskimi, wymuszane przez partnerów stopniowe otwieranie rynku japońskiego, które w sposób dosadny odsłoniło brak konkurencyjności większości japońskich firm, nie powiązanych eksportowo z gospodarką światową, postępująca aprecjacja jena, a także stosunkowo wysokie nasycenie japońskich gospodarstw domowych podstawowymi dobrami trwałego użytku. Bank Japonii, aby ratować sytuację, ustalił stopy procentowe na poziomie zerowym. Działania te podjęto jednak zbyt późno i nie zaskutkowały one przełamaniem stagnacji, pogłębianej przez spowolnienie rozwoju całej gospodarki światowej, które wystąpiło pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Wysiłki rządu, który wdrażał kolejne pakiety stymulacyjne mające na celu ożywienie gospodarcze przyniosły pewien sukces, ale rozwój został ponownie spowolniony w latach 2000-2001 przez pogorszenie światowej koniunktury gospodarczej[5]. W latach 2003-2004 i 2005 japoński PKB wzrastał o 2,0%-3,0% rocznie. Wspomniane niewielkie ożywienie gospodarcze było kontynuowane w latach 2006 i 2007.

Odwrocenie tej krótkotrwałej korzystnej tendencji przyniósł światowy kryzys finansowo-gospodarczy lat 2008-2009. Proeksportowa gospodarka japońska w sposób szczególnie dotkliwy odczuła załamanie koniunktury na rynkach jej głównych partnerów. Spadek sprzedaży wymuszał ograniczenie produkcji, a to z kolei powodowało konieczność ograniczenia zatrudnienia, co skutkowało dalszym spadkiem popytu krajowego.

Władze tym razem zareagowały błyskawicznie starając się za pomocą subsydiów i gwarancji kredytowych utrzymać płynność finansową przedsiębiorstw, a tym samym ograniczyć spadek zatrudnienia. Zwiększono obciążenia podatkowe obrotu nieruchomościami oraz sprzedaży artykułów przemysłowych, obniżono podatki spadkowe itp.

Rząd japoński pierwszy antykryzysowy pakiet stymulujący uchwalił już w sierpniu 2008 roku i szybko zaczął wdrażać go w życie [Comprehensive Immediate Policy Package o wartości 11,5 tryliona jenów (około 110 mld dolarów)] [12]. Drugi pakiet uchwalił kolejny rząd w końcu października 2008 roku. Program nazwany Economic Policy Package to Support People's Daily Life nastawiony był na zwiększenie siły nabywczej społeczeństwa. Jego wartość wyniosła 26,7 tryliona jenów (ponad 260 mld dolarów). Trzecim, o podobnym do drugiego pakietem o charakterze stymulującym popyt ludności, był Immediate Policy Package w wysokości 37 trylionów jenów (około 400 mld dolarów) uchwalony w grudniu 2008 roku [12]. Łącznie trzy japońskie pakiety stymulujące z jesieni 2008 roku osiągnęły zawrotną wartość 75 trylionów jenów, to jest około 800 mld dolarów. Japońskie pakiety stymulujące wprowadzono szybciej i na większą skalę niż amerykański plan H.Paulsona.

Podjęte działania kontynuowano w roku 2009. W dniu 10 kwietnia 2009 roku rząd japoński uchwalił kolejny pakiet stymulacyjny w wysokości 56,8 tryliona jenów (ponad 600 mld dolarów). Dnia 1 grudnia 2009 roku władze w porozumieniu z Bankiem Japonii uruchomiły nisko oprocentowany, specjalny fundusz pożyczkowy w wysokości 10 trylionów jenów (110 mld dolarów). [12] Tym samym Bank Centralny aktywnie włączył się w pobudzanie dynamiki popytu oraz osłabienie presji na aprecjację jena.

Skala zaangażowania finansowego rządu japońskiego na tle USA czy krajów europejskich była znacznie wyższa, nie tylko w relacji do PKB, ale także w ujęciu bezwzględnym. Na wiosnę 2009 roku dramatyczny spadek dochodu narodowego Japonii został zahamowany, ale w całym 2009 roku spadł on jednak o 5,5%. W wyniku podjętych działań tendencja spadkowa została odwrócona i japoński PKB w 2010 roku wzrósł w stałych cenach o 4,5%.

Powrót gospodarki japońskiej na ścieżkę wzrostu zakłóciło katastrofalne trzęsienie ziemi połączone z tsunami, które nawiedziło kraj w marcu 2011 roku, a także zaistniała w wyniku tych kataklizmów awaria atomowej elektrowni Fukushima, co łącznie wpłynęło na blisko 1% spadek PKB.

Jedynym pozytywnym aspektem wspomnianej klęski żywiołowej była olbrzymia mobilizacja całego społeczeństwa w kierunku odbudowy kraju. Japończycy nie czekając na dekret o ograniczeniu zużycia prądu z własnej inicjatywy zrezygnowali z udogodnień technicznych zużywających dużo energii elektrycznej, a nawet postulowali podniesienie obciążeń fiskalnych. Przykładowo japońscy przedsiębiorcy postulowali podwyższenie stawek podatku CIT o 5%.

Nie zmienia to faktu, że odrobienie zaistniałych strat będzie nader kosztowne i w dodatkowy sposób utrudni pełne dostosowanie się japońskiej gospodarki do zachodzących zmian w gospodarce światowej. Pamiętać przy tym należy, że piętnaście pakietów stymulacyjnych wdrożonych od 1993 roku przez władze japońskie stanowi jedno z podstawowych źródeł największego wśród krajów rozwiniętych zadłużenia budżetu sięgającego obecnie dwukrotności japońskiego PKB.

Przemysł motoryzacyjny od lat stanowi jeden z filarów gospodarki japońskiej. Przemysłową produkcję pojazdów samochodowych rozpoczęła na terenie Japonii w drugiej połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku amerykańska Wielka Trójka: Ford Motor Company w Yokohamie, GM w Osace oraz Chrysler. Do 1936 roku bramy japońskich filii wspomnianych firm opuściło ok. 210 tys. samochodów, podczas gdy rodzimi producenci wytworzyli zaledwie 12 tys. pojazdów. W 1936 roku rząd japoński uchwalił Automobile Manufacturing Industry Law – pierwsze przepisy regulujące branżę motoryzacyjną nastawione przede wszystkim na ograniczenie zagranicznej konkurencji.

Po zniszczeniach wojennych japońska branża motoryzacyjna zaczęła rozwijać się dopiero w latach 50-tych i 60-tych ubiegłego wieku, startując od produkcji mini-samochodów wyposażonych w silnik o pojemności 360-600 ccm i przeznaczonych na rynek wewnętrzny. Wsparcie nie tylko finansowe branży przez administrację państwową w kolejnych latach zaowocowało jej rozwojem na skalę nie notowaną wcześniej w historii motoryzacji światowej.

Współcześnie w japońskim sektorze motoryzacyjnym, który składa się z 14 wielkich producentów samochodowych oraz ok. 800 firm produkujących części i podzespoły motoryzacyjne współpracujących z 24 tys. dostawców i poddostawców zatrudnienie znajduje 2,4 mln osób, to jest 3,75% ogółu zatrudnionych [13]. Na zatrudnienie te składa się: 866 tys. zatrudnionych w produkcji (z czego 183 tys. zatrudnionych w produkcji pojazdów samochodowych, 664 tys. zatrudnionych w produkcji części i podzespołów zamiennych oraz 19 tys. w produkcji nadwozi ciężarowych), 314 tys. zatrudnionych w działalności usługowej (ubezpieczeniach, recyklingu, stacjach paliw), 227 tys. zatrudnionych u dostawców materiałów i elementów niezbędnych do produkcji motoryzacyjnej, 1,0 mln osób zatrudnionych w zapleczu, w tym: w sprzedaży (318 tys.), w zapleczu obsługowo-naprawczym (314 tys. osób), w obrocie samochodami używanymi (94 tys. osób), czy w obrocie częściami zamiennymi (64 tys. osób).

Wartość produkcji japońskiego sektora motoryzacyjnego w 2008 roku wyniosła 56,6 trylionu jenów, to jest ok. 560 mld dolarów i była niższa od wartości produkcji w 2007 roku o ok. 6 mld dolarów. Na powyższą wartość produkcji składała się produkcja pojazdów samochodowych o wartości ok. 200 mld dolarów, produkcja części i podzespołów motoryzacyjnych o wartości ok. 324 mld dolarów, produkcja nadwozi ciężarowych wartości ok. 6 mld dolarów. Wartość produkcji motoryzacyjnej stanowiła 16,9% wartości całej japońskiej produkcji przemysłowej i ok. 11% japońskiego PKB. Jest to najwyższy wskaźnik udziału sektora motoryzacyjnego w tworzeniu PKB na świecie.

W 2009 roku 31,5% spadkowi liczby wyprodukowanych samochodów towarzyszył jeszcze głębszy 38% spadek wartości ich produkcji.

Głęboki kryzys który objął branżę motoryzacyjną tylko w nieznacznym stopniu wpłynął na jej innowacyjność, która należy do najsilniejszych na świecie. W 2008 roku japoński sektor motoryzacyjny wydał na badania ok. 2,5 mld dolarów, co stanowiło ok. 20% ogółu nakładów na sferę B+R całego przemysłu japońskiego [13].

Japonia do 2008 roku pozostawała przez długie lata największym producentem i eksporterem samochodów osobowych na świecie. Tytuł czołowego producenta światowego utraciła w 2009 roku na rzecz Chin.

Światowy sukces odniosły takie firmy jak Toyota, Nissan, Mitsubishi, Honda, Mazda, Suzuki i Subaru. W roku 2008, trzy największe japońskie firmy motoryzacyjne znalazły się wśród dziesięciu największych światowych koncernów motoryzacyjnych. W 2008 r. Toyota wyprzedzając General Motors znalazła się w tym rankingu na pierwszym miejscu [8]. Honda w zakresie samochodów osobowych, utrzymując produkcję na poziomie niespełna 4 mln pojazdów, została czwartym producentem na świecie. W pierwszej dziesiątce największych producentów samochodów znalazł się również Nissan [6].

Liczba zarejestrowanych w Japonii pojazdów samochodowych wzrastała stale już od 1945 roku. Milion sztuk japoński park samochodowy przekroczył w 1959 roku. Od 1961 roku park ten rósł w tempie miliona pojazdów rocznie, a od 1966 roku w tempie przekraczającym 2 mln sztuk pojazdów rocznie. Tak silny wzrost utrzymywał się, w zasadzie nieprzerwanie, aż do 1997 roku. W 1997 roku wzrost liczby nowo rejestrowanych pojazdów istotnie zmalał i aż do 2006 roku utrzymywał się na poziomie kilkuset tysięcy sztuk rocznie. W 2007 roku, pierwszy raz od zakończenia drugiej wojny światowej park zarejestrowanych samochodów był mniejszy, niż w roku poprzednim. W następnych kilku latach liczba nowo rejestrowanych

pojazdów samochodowych zmniejszała się o 150-200 tys. sztuk rocznie. Te niekorzystne tendencje zostały przełamane dopiero w 2010 roku, gdy liczba zarejestrowanych pojazdów była o ok. 40 tys. sztuk wyższa niż w 2009 roku [11]. Rok 2011 przyniósł umocnienie trendu wzrostowego o 150 tys. sztuk. W 2012 roku Japończycy kupili 3147 tys. nowych samochodów osobowych, o 26% więcej niż w 2011 roku (statystyka ta nie obejmuje aut z silnikami o pojemności do 660 ccm, których Japończycy kupili blisko 2 mln sztuk). Wzrosła także o 24% sprzedaż samochodów ciężarowych (do 363, 7 tys.) oraz autobusów o 12% (do 11,9 tys.).

Wśród zarejestrowanych na koniec w 2010 roku w Japonii samochodów osobowych bezsprzeczny prym wiodzie Toyota (ponad 18 mln samochodów), przed Nissanem (prawie 8,5 mln samochodów), Hondą (ponad 7 mln samochodów) i Suzuki (prawie 6,5 mln samochodów). Silna jest również pozycja Mazdy z liczbą ponad 2,5 mln zarejestrowanych samochodów osobowych, Mitsubishi z liczbą ponad 3 mln zarejestrowanych samochodów osobowych, oraz przede wszystkim mało popularnego w innych krajach Daihatsu z liczbą ponad 5,5 mln zarejestrowanych samochodów osobowych.

Spośród producentów zagranicznych najwięcej zarejestrowanych samochodów osobowych należało do trzech niemieckich marek: Volkswagena (623 tys. samochodów), Mercedesa (619 tys. samochodów) oraz BMW (593 tys. samochodów). Udział samochodów pozostałych marek europejskich i japońskich jest śladowy i poza Volvo oraz Audi nie przekracza 100 tys. sztuk.

Tabela 1

Liczba zarejestrowanych, wyprodukowanych oraz nowo rejestrowanych w Japonii pojazdów, z podziałem na sam. osobowe, sam. ciężarowe oraz autobusy, w latach 1955-2011, w tys. sztuk

	1955	1965	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Liczba zarejestrowanych Pojazdów, w tym:	471	6300	28090	46157	57697	66853	72649	75686	75361	75512
sam. osobowe	153	2181	17236	27844	34924	44680	52437	57090	58347	58670
sam. ciężarowe	250	3865	10043	17139	21321	20430	18225	16733	15284	14970
autobusy i autokary	34	102	226	231	245	243	235	231	227	225
Liczba wyprodukowanych pojazdów, w tym:	68	1875	6941	12271	13486	10195	10144	10799	9628	8398
sam. osobowe	20	696	4567	7646	9947	7610	8363	9016	8310	7158
sam. ciężarowe	43	1160	2337	4544	3498	2537	1726	1706	1209	1136
autobusy i autokary	4	19	36	79	40	47	54	76	109	104
Liczba nowo rejestrowanych pojazdów, w tym:	64	1674	4308	5556	7777	6865	5963	5852	4956	4210
sam. osobowe	20	586	2737	3104	5102	4443	4259	4748	4212	3524
sam. ciężarowe	40	1073	1551	2431	2649	2403	1686	1085	731	6747
autobusy i autokary	3	14	19	21	23	17	16	17	12	10

Źródło: Zestawienie własne na podstawie Motor Vehicle Statistics of Japan 2012, JAMA 2012

Dominacja marek japońskich wśród zarejestrowanych w Japonii samochodów ciężarowych jest niemal całkowita. Na ponad 15 mln tego typu pojazdów jedynie nieco ponad 50 tys. pochodzi z importu. Wśród samochodów ciężarowych nie istnieje jeden tak wyraźny lider, jakim w przypadku samochodów osobowych jest Toyota. W grupie pojazdów ciężarowych dominuje Suzuki (2,649 mln sztuk), przed Daihatsu (2,217 mln sztuk) i Toyotą (1,978 mln pojazdów). W grupie samochodów wysokotonazowych dominuje wyraźnie Isuzu (600 tys. pojazdów) przed Hino (418 tys. pojazdów) i Mitsubishi (385 tys. pojazdów).

Specyfiką japońskiego parku tak samochodów osobowych, jak i ciężarowych jest wyjątkowo niewielki udział samochodów z silnikami wysokoprężnymi. Wśród samochodów ciężarowych wynosił on w 2010 roku 26,8% (przy 30-33% w latach dziewięćdziesiątych). Jeszcze niższy udział samochodów napędzanych olejem napędowym charakteryzuje samochody osobowe. W 2010 roku odsetek ten wynosił zaledwie 1,6%. Przez całe lata osiemdziesiąte odsetek ten oscylował w granicach 5-8%, by w latach dziewięćdziesiątych wzrosnąć do nieco ponad 10%. Od 1995 roku udział w zarejestrowanym parku samochodów osobowych z silnikami o zapłonie samoczynnym stale spada.

Jeśli chodzi o rejestrację nowych samochodów, to w okresie dwudziestu lat od 1986 roku, aż do 2006 roku utrzymywała się na względnie stałym poziomie 5,7 – 7,7 mln pojazdów rocznie. Największą liczbę nowo rejestrowanych samochodów odnotowano w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Oscylowała ona w tych latach pomiędzy 7 a 7,5 mln pojazdów rocznie. Od 2006 roku zaobserwować można powolny spadek liczby nowo rejestrowanych samochodów, o kilkaset tysięcy rocznie. W 2009 roku, pierwszy raz od ponad 30 lat liczba ta spadła poniżej 5 mln sztuk, do 4,609 mln pojazdów. W 2010 roku tendencja spadkowa w tym zakresie została powstrzymana, ale nadal liczba rejestrowanych samochodów nie przekroczyła 5 mln sztuk. Rok 2011 przyniósł w tym zakresie kolejny spadek – o ponad 740 tys. sztuk.

Pod względem pojemności skokowej silników nowo rejestrowanych w Japonii samochodów osobowych dominują samochody małolitrażowe, z silnikami o pojemności poniżej 1000 ccm. Udział takich pojazdów w całym parku od połowy lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku stale rośnie. Liczba nowo rejestrowanych samochodów w silnikami o pojemnościach 1000-1500 ccm od 2002 roku utrzymuje się na stałym poziomie 1,2-1,4 mln sztuk rocznie. Jednocześnie już od połowy lat osiemdziesiątych, aż do 2004 roku stale malała liczba rejestrowanych samochodów z silnikami o średnich pojemnościach (1500-2000 ccm). O ile w 1995 roku zarejestrowano ich prawie 2,5 mln sztuk, to w 2004 roku było to już tylko niespełna 900 tys. sztuk. W kolejnych kilku latach liczba nowo rejestrowanych samochodów z takimi silnikami oscylowała w granicach 750 tys. – 1 mln sztuk rocznie.

Liczba nowo rejestrowanych samochodów w silnikami o dużej pojemności (2000 – 3000 ccm) utrzymywała się w dziesięcioleciu 1998-2008 na stałym poziomie 600-800 tys. sztuk. Liczba nowo rejestrowanych samochodów z silnikami o największej pojemności skokowej (powyżej 3000 ccm) od 2006 roku stale maleje. W 2010 roku samochodów z takimi silnikami zarejestrowano prawie o 50% mniej niż w 2006 roku.

Początek masowej produkcji pojazdów samochodowych w Japonii przyniosły lata sześćdziesiąte ubiegłego wieku. W 1955 roku produkcja wynosiła niespełna pół miliona pojazdów, by 10 lat później osiągnąć już blisko 2 mln egzemplarzy. (tabl. nr 1) Od 1966 roku produkcja motoryzacyjna rosła stale przez kilkanaście lat w wymiarze 0,5-1 mln pojazdów rocznie, by w 1980 roku przekroczyć 11 mln sztuk. Lata osiemdziesiąte przyniosły spowolnienie tego wzrostu, a lata dziewięćdziesiąte to nawet spadek liczby produkowanych pojazdów: od 13,486 mln w roku 1990 do 9,895 mln sztuk w roku 1999. Produkcja z roku 1990, czyli niespełna 13,5 mln pojazdów była jak dotąd rekordowym osiągnięciem japońskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Pierwsze osiem lat XXI wieku przyniosło stagnację w zakresie liczby produkowanych w Japonii pojazdów na poziomie 10-11,5 mln pojazdów. Była to produkcja na poziomie produkcji z pierwszej połowy lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. W kryzysowym roku 2009 bramy japońskich fabryk motoryzacyjnych opuściło tylko 7,934 mln pojazdów, z czego 86,5% (6,86 mln sztuk) stanowiły samochody osobowe, 12,4% (985 tys. sztuk) samochody ciężarowe oraz 1,1% (87,2 tys. sztuk) autobusy [10]. W 2010 roku produkcja wzrosła do 9,628 mln pojazdów, z czego 8,31 mln stanowiły samochody osobowe, aby ponownie spaść w roku 2011 do 8,398 mln pojazdów, z czego 7,158 mln stanowiły samochody osobowe

Na 87 tys. wyprodukowanych w 2009 roku autobusów 89,6% (78 tys. sztuk) stanowiły autobusy do 30 miejsc i 10,4% (9 tys. sztuk) autobusy wysokopojemne powyżej 30 miejsc. Szczegółową charakterystykę japońskiej produkcji motoryzacyjnej w latach 1970-2011 przedstawiają dane tablicy nr 2.

Tabela 2

Struktura japońskiej produkcji motoryzacyjnej w latach 1970-2011, w tys. sztuk

Rok	Samochody osobowe					Samochody ciężarowe				
	pow. 2000 ccm	660-2000ccm	do 660 ccm	Ogółem	Dynamika	Dużej ładow.	Średniej ładow.	małej ładow.	Ogółem	Dynamika
1970	51,6	2,377,6	749,4	3,178,7	122,0	258,1	1,253,8	551,9	2,063,8	102,0
1980	403,3	6,438,8	195,9	7,038,1	114,0	885,1	2,113,3	914,6	3,913,1	115,0
1990	1,750,7	7,361,2	835,9	9,947,9	110,0	1,249,5	1,262,9	986,1	3,498,6	89,0
2000	3,376,4	3,699,8	1,283,0	8,359,4	103,0	649,1	483,2	594,3	1,726,8	98,8
2005	4,191,3	3,416,6	1,408,7	9,016,7	103,0	723,6	436,7	546,1	1,706,6	98,6
2006	4,915,3	3,302,3	1,537,2	9,754,9	108,0	699,4	419,4	521,8	1,640,6	96,1
2007	5,864,3	2,638,8	1,441,4	9,944,6	102,0	718,9	365,5	453,5	1,538,0	93,7
2008	5,786,3	2,714,4	1,427,3	9,928,1	99,8	734,9	329,7	443,7	1,508,3	98,1
2009	3,459,5	2,145,2	1,257,2	6,862,1	69,1	371,6	215,1	398,2	985,1	65,3
2010	4,846,3	2,159,0	1,679,3	8,310,3	121,1	239,9	794,3	163,7	1,209,2	122,7
2011	4,180,3	1,861,2	1,451,9	7,158,5	86,1	242,6	723,2	157,1	1,136,0	93,9

Źródło: Zestawienie własne na podstawie Motor Vehicle Statistics of Japan 2012, JAMA 2012

Liczba wyprodukowanych w 2009 roku pojazdów samochodowych była najniższa od 30 lat. W 2010 roku mimo, że tendencje kryzysowe zostały zahamowane i produkcja wzrosła o ponad 1,6 mln sztuk pojazdów w porównaniu do poprzedniego roku, to osiągnęła ona zaledwie jej poziom z 1978 roku. Rok 2011 przyniósł kolejny znaczący spadek – o ponad 1,1 mln sztuk.

Pojazdy samochodowe już w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku stały się flagowym produktem eksportowym przemysłu japońskiego. Jednak największy wzrost liczby eksportowanych pojazdów przyniosły dopiero lata siedemdziesiąte. W 1970 roku liczba eksportowanych pojazdów po raz pierwszy przekroczyła milion sztuk, by już w 1973 roku przekroczyć 2 miliony, w 1976 roku 3 miliony, a w 1980 roku prawie 6 milionów pojazdów. Tendencje wzrostu eksportu samochodowego po raz pierwszy zostały zahamowane w roku 1982. Nie zmienia to faktu, że w drugiej połowie lat osiemdziesiątych i w początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, japoński eksport utrzymywał się w granicach 5,5 – 6,7 mln pojazdów rocznie. Rok 1995 był pierwszym od ponad 20 lat rokiem spadku eksportu japońskich pojazdów (spadek poniżej 4 mln sztuk rocznie). Przez następne 10 lat panowała w tym zakresie stagnacja, ze średnim eksportem na poziomie 4-4,5 mln pojazdów rocznie. Zdecydowany wzrost przyniósł rok 2006, gdy ponownie wyeksportowano prawie 6 mln

pojazdów. W roku 2008 wyeksportowano aż 6,727 mln pojazdów (jedynie 3 tysiące sztuk mniej niż w rekordowym 1985 roku). Kryzysowy rok 2009 przyniósł załamanie eksportu motoryzacyjnego, który zmniejszył się o ponad 50% względem roku poprzedniego (spadek do poziomu nie notowanego od połowy lat siedemdziesiątych). Rok 2010 przyniósł odwrócenie tendencji kryzysowych i eksport powrócił do średniego poziomu z lat dziewięćdziesiątych. Rok 2011 przyniósł jednak spadek w zakresie eksportu motoryzacyjnego – o ok. 380 tys. sztuk.

W 2010 roku Japonia wyeksportowała łącznie 4,841 mln pojazdów, z czego 4,275 mln stanowiły samochody osobowe, 450 tys. samochody ciężarowe, a i 115 tys. sztuk autobusy i autokary. Największym odbiorcą produktów japońskich koncernów motoryzacyjnych były USA, gdzie wyeksportowano ponad 1,531 mln pojazdów. Drugim odbiorcą była Australia, gdzie sprzedano ponad 380 tys. japońskich pojazdów. Trzecim importerem japońskich samochodów, z wynikiem 246 tys. sztuk była Rosja, pokonując o 1100 pojazdów Chiny. Ważnymi odbiorcami samochodów z japońskich fabryk były także: Kanada (196 tys. pojazdów), Arabia Saudyjska (150 tys. pojazdów), Niemcy (118 tys. pojazdów). Kolejnymi państwami, w których import pojazdów japońskich przekroczył 65 tys. sztuk były Zjednoczone Emiraty Arabskie, Wielka Brytania, Meksyk, Chile i RPA. Pozostałe (poza Niemcami i Wielką Brytanią) kraje Unii Europejskiej importowały japońskie pojazdy w ilościach śladowych.

Największym japońskim eksporterem pojazdów jest Toyota. W latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku eksport tego koncernu wynosił zaledwie kilkadziesiąt tysięcy pojazdów rocznie, by już w roku 1970 wynieść niemal 500 tys. sztuk. Eksport ten rósł stale aż do roku 1985, gdy osiągnął niemal 2 mln pojazdów. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych i pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych eksport Toyoty ulegał zmniejszeniu, aż do 1,2 mln sztuk w roku 1995. Od roku 1996 liczba eksportowanych pojazdów Toyoty zaczęła ponownie rosnać do 2 mln sztuk w roku 2006 i 2,66 mln sztuk w roku 2007. W roku 2008 Toyota wyeksportowała tylko kilkadziesiąt tysięcy mniej pojazdów, niż w rekordowym roku 2007. Kryzysowy rok 2009 przyniósł jednak poważny spadek eksportu Toyoty, do poziomu 1,444 mln pojazdów, który to wynik był najgorszym od 1995 roku. W roku 2010 doszło do odwrócenia niekorzystnych trendów, ale eksport pojazdów Toyoty wzrósł tylko o 300 tys. sztuk w porównaniu do kryzysowego roku poprzedniego. W roku 2011 Toyota ponownie odnotowała spadek eksportu o prawie 190 tys. pojazdów.

Przez wiele lat drugim największym japońskim eksporterem motoryzacyjnym był Nissan. Jego eksport w 1980 roku wyniósł niemal 1,5 mln pojazdów, a więc był ponad 2 razy większy od eksportu konkurencyjnej Mazdy. W 1990 roku eksport samochodów Nissana spadł poniżej miliona sztuk. W 2006 roku Nissan utracił pozycję drugiego japońskiego eksportera motoryzacyjnego na rzecz Mazdy. W 2011 trend ten został odwrócony: ponownie Nissan wyeksportował więcej samochodów niż Mazda (o 66 tys. sztuk).

Trzecim liczbowo japońskim eksporterem pojazdów samochodowych jest Mazda. Mazda rozpoczęła swą działalność eksportową na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku, by w połowie tej dekady osiągnąć poziom 349 tys. pojazdów rocznie. Wielkość eksportu Mazdy rosła nieprzerwanie do 1985 roku, gdy osiągnęła liczbę 843 tys. pojazdów. Przez lata osiemdziesiąte i pierwszą połowę lat dziewięćdziesiątych eksport ten utrzymywał się na poziomie ok. 800 tys. sztuk, by w 1995 roku spaść do 440 tys. sztuk. Przez następne dziesięć lat liczba eksportowanych pojazdów utrzymywała się na poziomie 450-600 tys. sztuk rocznie. W 2008 roku Mazda wyeksportowała rekordową liczbę 881 tys. pojazdów. W kryzysowym roku 2009 eksport ten spadł do 559 tys. pojazdów, by w 2011 roku osiągnąć 650 tys. sztuk.

Tabela 3

Japoński eksport pojazdów samochodowych, z podziałem na sam. osobowe, sam. ciężarowe oraz autobusy i autokary, w latach 1955-2011, w tys. sztuk

	1955	1965	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Liczba wyeksportowanych pojazdów , w tym:	1	194	2677	6730	5831	3790	4454	5053	5966	6549	6727	3616	4841	4464
sam. osobowe	•	100	1827	4426	4482	2896	3795	4363	5295	5811	5915	3208	4275	3929
sam. ciężarowe	1	90	833	2238	1309	849	617	611	577	616	658	315	450	423
autobusy i autokary	•	2	16	65	39	44	41	77	93	121	153	92	115	110

Źródło: Zestawienie własne na podstawie Motor Vehicle Statistics of Japan 2012, JAMA 2012

Tabela 4

Japoński eksport pojazdów samochodowych w podziale na marki, w latach 1960-2011, w tys. sztuk

	1960	1965	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Honda	•	2	191	668	714	433	476	522	650	250	305	235
Mazda	•	9	349	843	833	440	468	609	881	559	726	650
Mitsubishi	5	5	155	635	608	506	471	352	604	232	448	438
Nissan	10	73	884	1435	955	598	615	677	776	458	670	716
Toyota	18	63	868	1979	1677	1202	1706	2043	2586	1444	1745	1568

Źródło: Zestawienie własne na podstawie Motor Vehicle Statistics of Japan 2012, JAMA 2012

Japoński przemysł motoryzacyjny jak już wspomniano tworzy 14 koncernów motoryzacyjnych: Toyota, Nissan, Daihatsu, Fuji, Hino, Mitsubishi, Honda, Isuzu, Mazda, Suzuki, Mitsubishi FUSO, UD Trucks oraz produkujące wyłącznie pojazdy jednośladowe Kawasaki i Yamaha. posiadających na całym świecie blisko 300 zakładów produkcyjnych [13].

W samej Japonii koncerny te posiadają ponad 60 dużych zakładów produkcyjnych, spośród których 29 zajmuje się produkcją pojazdów wszystkich kategorii.

Poza granicami Japonii funkcjonuje ok. 200 zakładów motoryzacyjnych produkujących pojazdy samochodowe, jednośladowe pojazdy silnikowe, części i podzespoły motoryzacyjne, w pełni lub częściowo należące do kapitału japońskiego, w tym: 22 w USA, 38 w Chinach, 11 w Indiach, 7 w Pakistanie, 19 w Indonezji, 21 w Tajlandii, 17 na Filipinach, 9 w Wietnamie, 10 w Malezji, po 1 w Kambodży i Laosie, 23 w Europie (łącznie z Rosją).

Japońskie koncerny motoryzacyjne w sposób dotkliwy odczuły skutki globalnego kryzysu finansowego. Największe załamanie produkcji w kategorii samochodów osobowych w 2009 roku w stosunku do poziomu produkcji z roku poprzedniego (2008) odnotowano właśnie w Japonii (spadek produkcji o 3,1 mln samochodów) [6]. W tym samym roku odnotowano też spadek produkcji autobusów i autokarów o 3 tys. sztuk. W kategorii lekkich samochodów użytkowych odnotowano spadek produkcji o ok. 200 tys. pojazdów.

Także w kategorii wysokotonażowych samochodów ciężarowych największy regres produkcji w 2009 roku w stosunku do roku 2008 odnotowano w Japonii. Spadek produkcji wyniósł blisko 50% (z 735 do 372 tys. pojazdów) [10]. Warto przy tym zaznaczyć, że w 2008 roku to właśnie japoński koncern Isuzu był największym na świecie producentem wysokotonażowych pojazdów ciężarowych (478 tys. pojazdów).

Równie silną pozycję, jak producenci samochodowi, mają japońscy producenci motocykli. W skład tzw. wielkiej czwórki wchodzi: Kawasaki, Yamaha oraz Suzuki i Honda. Te cztery firmy kontrolują ponad połowę światowego rynku motocyklowego. Pierwszy motocykl Kawasaki wyprodukowało w 1961 roku. W 1975 roku firma zaczęła produkować masowo motocykle na rynek amerykański. Kolejny japoński producent, Yamaha zajmuje się produkcją pojazdów jednośladowych – motocykli i skuterów od 1955 roku. Suzuki wznowiło produkcję motocykli w pierwszych latach powojennych. W roku 1954 roku Suzuki produkowało już 6 tys. motocykli miesięcznie. Honda pierwszy motocykl wyprodukowała w 1949 roku. W latach siedemdziesiątych stała się największym producentem motocykli na świecie [7]. Dzięki tym firmom w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku Japonia stała się największym producentem jednośladów silnikowych na świecie. Od 1982 roku produkcja jednośladowych pojazdów silnikowych w Japonii (ok. 7,5 mln sztuk w 1981 roku) zaczęła stopniowo maleć [7]. Spośród tradycyjnych producentów silnikowych pojazdów jednośladowych: Rosji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Francji, Włoch, USA, Japonii, jedynie ta ostatnia utrzymuje produkcję na liczącym się poziomie. Odbiega jednak ona znacznie od poziomu produkcji z lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku.

Dominacja wspomnianej „wielkiej czwórki” na rynku japońskim, jak i wśród eksporterów pojazdów jednośladowych miała swój początek we wczesnych latach sześćdziesiątych. Praktycznie od końca lat sześćdziesiątych z rynku japońskiego zniknęli inni producenci. Spośród japońskich producentów motocykli i skuterów najmocniejszą pozycję, już od początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku ma Honda. W roku 1980 jej produkcja jednośladów osiągnęła szczyt z poziomem 2,5 mln egzemplarzy. W 1985 roku było to już tylko 1,9 mln sztuk. Było to jednak i tak dużo w porównaniu do poziomu produkcji z 2010 roku, która minimalnie przekroczyła 200 tys. jednośladów. Stabilny poziom produkcji na poziomie 200-250 tys. sztuk już od połowy lat siedemdziesiątych aż do czasów współczesnych prezentuje Kawasaki. Dopiero w 2010 roku liczba produkowanych przez ten koncern jednośladów spadła do poziomu przekraczającego nieco ponad 100 tys. sztuk. Jeśli chodzi o odbiorców eksportowanych z Japonii jednośladów, to były to w 2011 roku przede wszystkim państwa europejskie (174 tys. sztuk), USA (164 tys. sztuk) oraz Australia (ponad 37 tys. sztuk). Spośród państw europejskich najwięksi importerzy to kolejno: Francja (ponad 39 tys. sztuk), Holandia (ponad 35 tys. sztuk), Włochy (ponad 32 tys. sztuk), Niemcy (ponad 26 tys. sztuk), Hiszpania (ponad 16 tys. sztuk) oraz Wielka Brytania (ponad 10 tys. sztuk).

Park zarejestrowanych w Japonii pojazdów jednośladowych, największy wzrost (podobnie jak w wypadku samochodów osobowych) odnotował w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku kiedy to wzrastał o ok. milion sztuk rocznie. W latach siedemdziesiątych, wzrost ten uległ spowolnieniu, by ponownie nabrać wysokiego tempa od roku 1980. W okresie lat 1980-1985 liczba jednośladów w Japonii zwiększyła się o ponad 6 mln sztuk, by w 1986 roku osiągnąć swoje apogeum z liczbą 18,668 mln zarejestrowanych pojazdów. Od 1987 roku rozpoczął się okres powolnego spadku liczby rejestrowanych jednośladów, w tempie 300-500 tys. sztuk rocznie.

Pomimo rozbudowanego japońskiego przemysłu produkującego doskonałej klasy jednoślady od 1990 aż do 2002 roku stale rósł import jednośladów do Japonii, (do 630 tys. sztuk w 2002 roku). W następnych latach import ten spadał corocznie o kilkadziesiąt tysięcy sztuk, by w kryzysowym 2009 roku spaść poniżej poziomu 400 tys. jednośladów. W imporcie tym dominują tanie motorowery i skutery, a także małe motocykle o pojemności skokowej poniżej 125 ccm. Import jednośladów z dużymi silnikami, o pojemności powyżej 800 centymetrów, nie przekraczał 5-6% ogółu importowanych jednośladów. Importowane pojazdy jednośladowe pochodzą praktycznie z dwóch krajów: Chin oraz Tajwanu [11].

Tabela 5

Produkcja, eksport, import oraz liczba zarejestrowanych w Japonii pojazdów jednośladowych w latach 1995-2011, w tys. sztuk

	1955	1965	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Liczba zarejestrowanych pojazdów (w tys. szt.)	1028	7672	8752	18180	17771	15587	13973	13275	12477	12205
Liczba wyprodukowanych pojazdów (w tys. szt.)	259	2212	3802	4536	2806	2753	2415	1791	664	638
Import pojazdów (w tys. szt.)	•	•	19	7	28	43	74	444	353	386
Export pojazdów (w tys. szt.)	•	868	2690	2541	1183	1325	1641	1332	493	504

Źródło: Zestawienie własne na podstawie Motor Vehicle Statistics of Japan 2012, JAMA 2012

Tabela 6

Produkcja pojazdów jednośladowych w Japonii według marek, w latach 1960-2011, w tys. sztuk

	1960	1965	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Kawasaki	9,2	48,7	274,0	251,3	250,0	215,1	252,7	240,6	112,7	115,4
Honda	649,2	1465,7	1782,4	1991,7	1227,6	1291,8	892,5	590,2	201,0	200,4
Suzuki	155,4	341,3	514,9	820,3	270,0	426,3	447,0	489,0	167,6	160,2
Yamaha	138,1	244,0	1030,5	1472,9	826,5	699,9	822,4	471,2	182,7	162,8
Pozostałe	412,1	77,2	11,4	•	•	0,1	0,6	0,4	0,1	0,1

Źródło: Zestawienie własne na podstawie Motor Vehicle Statistics of Japan 2012, JAMA 2012

Tendencje kryzysowe w japońskiej branży motoryzacyjnej ujawniły się jeszcze na kilka miesięcy przed nadejściem głównej fali kryzysu w gospodarce światowej. Już w czerwcu 2008 roku Toyota odnotowała dwucyfrowy spadek sprzedaży. W grudniu 2008 roku Toyota, której sprzedaż w drugim półroczu 2008 roku spadła łącznie o 33,9% ogłosiła, że po raz pierwszy w swojej siedemdziesięcioletniej historii zamyka rok ujemnym wynikiem finansowym (1,7 mld dolarów). Wspomniana strata bilansowa kosztowała Toyotę utratę najwyższej wiarygodności wierzycielskiej, którą japoński gigant chlubił się jako jedyny w branży motoryzacyjnej. W podobnej sytuacji znalazło się Suzuki. Produkcję ograniczyły również: Honda (o 31,6%), Nissan (o 80 tys. pojazdów) oraz Suzuki (o 30 tys. pojazdów).

W lutym 2009 roku japońskie koncerny wyprodukowały na całym świecie o połowę samochodów mniej niż przed rokiem, przy czym załamanie produkcji w samej Japonii było jeszcze głębsze. Największy japoński koncern samochodowy Toyota w lutym 2009 roku wyprodukował w fabrykach na całym świecie 434, 2 tys. aut, o 49,6% mniej niż w lutym 2008 roku. Produkcja w macierzystych zakładach Toyoty zmalała o 56,4%. Podobnie fatalne wyniki miały w lutym 2009 roku inne japońskie koncerny. Produkcja aut Hondy w zakładach na całym świecie zmalała prawie o 43% (w Japonii o 48,4%), a Nissana - o 51,3% (w Japonii o 69%). Globalna produkcja aut Mazdy spadła o 54,6%, a Mitsubishi - o 65%.

Przez kilka pierwszych miesięcy 2009 roku sprzedaż aut Toyoty wprawdzie wzrastała dzięki rządowym premiom dla kupujących samochody, ale w kolejnych miesiącach sprzedaż znowu zaczęła spadać, co spowodowało rekordową stratę rzędu 4,5 mld dolarów.

Kończący się w marcu 2009 roku rok obrotowy Nissan zamknął stratą netto 2,9 mld dol. Koncern odnotował stratę pierwszy raz od 2000 roku, pomimo zwolnienia na początku 2009 roku aż 20 tys. pracowników. W tym 12 tys. miejsc pracy zostało zlikwidowanych w japońskich zakładach koncernu.

Analogiczne problemy odnotowały w latach 2008-2009 pozostałe japońskie koncerny motoryzacyjne.

W sytuacji szczególnie głębokiego załamania, które dotknęło japoński przemysł motoryzacyjny władze kraju, obok omówionych wcześniej ogólnogospodarczych pakietów stymulacyjnych, podjęły aktywne działania nakierowane na pobudzenie aktywności gospodarczej branży motoryzacyjnej.

Działania te miały charakter dwukierunkowy. Pierwszy kierunek działań nastawiony był na zwiększenie płynności finansowej przedsiębiorstw motoryzacyjnych i obejmował m.in.:

- zwiększenie kredytowania dużych i średnich przedsiębiorstw motoryzacyjnych przez Japoński Bank Rozwoju oraz Shoko Chuking Bank,
- wykup papierów wartościowych emitowanych przez przedsiębiorstwa motoryzacyjne przez Japoński Bank Rozwoju,
- rozwój systemu gwarancji kredytowych dla małych i średnich firm różnych branż udzielnych przez Credit Guarantee Corporation,
- zwiększenie kredytowania japońskich przedsiębiorstw motoryzacyjnych funkcjonujących poza Japonią przez Japoński Bank Współpracy Międzynarodowej,
- rozwój systemu gwarancji dla kredytów udzielanych przez japońskie banki firmom motoryzacyjnym z udziałem kapitału japońskiego funkcjonującym poza Japonią, udzielanych przez Nippon Export and Investment Insurance [14].

Drugi kierunek działań nastawiony był bezpośrednio na stymulację spadającego popytu wewnętrznego na nowe samochody. Zakładał on, że w okresie 10 kwietnia 2009 – 31 marca 2010 każdy nabywca nowego pojazdu spełniającego normy energochłonności obowiązujące w 2010 rok w przypadku złomowania pojazdu mającego ponad 13 lat otrzyma premie w wysokości:

- w przypadku samochodu osobowego – 250 tys. jenów (to jest ok. 2,5 tys. dolarów)
- w przypadku samochodu osobowego mini (specyficzna kategoria samochodów japońskich) – 125 tys. jenów
- w przypadku samochodów użytkowych o dmc do 5 ton – 400 tys. jenów, samochodów o dmc 8 ton – 800 tys. jenów, w przypadku samochodów o dmc powyżej 12 ton – 1,8 mln jenów.

W przypadku kupna nowego samochodu osobowego spełniającego normy energochłonności ostrzejsze o 15% w stosunku do standardów obowiązujących w 2010 roku i spełniającego 4 poziom japońskich regulacji emisyjnych, każdy nabywca otrzymywał bonifikatę w wysokości 100 tys. jenów, a w wypadku mini samochodu w wysokości 50 tys. jenów.

W przypadku kupna samochodu użytkowego spełniającego normy energochłonności ostrzejsze o 15% w stosunku do standardów obowiązujących w 2010 roku oraz spełniającego zaostrzone o 10% standardy dotyczące emisji tlenków azotu lub cząstek stałych wobec obowiązujących w 2005 roku, każdy nabywca otrzymywał bonifikatę: w przypadku pojazdów o dmc do 5 ton – 200 tys. jenów, w przypadku pojazdów o dmc do 8 ton – 400 tys. jenów i w przypadku pojazdów o dmc do 12 ton – 900 tys. jenów [14].

Poza powyższymi bonifikatami w stosunku do cen zakupu nowych pojazdów samochodowych, władze wprowadziły czasowo (od 1 kwietnia 2009 roku do 30 kwietnia 2012 roku, związane również z poziomem energochłonności i generowanych emisji, obniżki podatków obciążających nabycie pojazdu oraz opłat (podatków rejestracyjnych). Przykładowo wobec noworejestrowanych samochodów osobowych spełniających zaostrzone o 25% wymogi emisyjne w stosunku do standardów obowiązujących w 2010 roku opłaty rejestracyjne związane z pierwszym lub drugim badaniem technicznym (odpowiednio po trzech i dwóch latach eksploatacji) obniżono o 75%, a w przypadku pojazdów spełniających zaostrzone o 15% wymogi emisyjne analogiczne opłaty rejestracyjne obniżono o 50% [14].

W rezultacie tych działań 2010 rok przyniósł poprawę zarówno ogólnogospodarczą sytuacji Japonii, jak i kondycji branży motoryzacyjnej. W zakończonym w marcu 2010 roku okresie rozliczeniowym 12 miesięcy zysk netto Toyoty przekroczył 4 mld dolarów, a w roku obrotowym zakończonym w marcu 2011 zysk ten przed opodatkowaniem sięgnął rekordowych 12 mld dolarów. Toyota na swoich trzech głównych rynkach (USA, Europa, Japonia) sprzedała 4,4 mln samochodów, przy czym w USA 1,9 mln samochodów (o 2% więcej niż rok wcześniej), w Europie 760 tys. (o 13% więcej) i na krajowym rynku 1,7 mln samochodów (na tym samym poziomie co w roku poprzednim).

Toyota sprzedając na świecie w 2010 roku 8,42 mln pojazdów samochodowych utrzymała tytuł największego koncernu motoryzacyjnego odebrany amerykańskiemu General Motors w 2008 roku. Dobrym wynikiem Toyoty na rynku rodzimym oraz w Europie i w USA, towarzyszyły problemy na bardzo ważnym rynku chińskim. W 2010 roku w Chinach koncern sprzedał tylko 0,85 mln pojazdów. Produkcję ograniczyły strajki płacowe w chińskich fabrykach Toyoty. W kończącym się w marcu 2010 roku obrotowym Nissan sprzedając na całym świecie 2,8 mln samochodów (to jest o 6,7% więcej niż przed rokiem) osiągnął zysk netto rzędu 1 mld dolarów. Koncern sprzedając na rynku japońskim 816 tys. samochodów zanotował na nim największy procentowy wzrost liczby klientów (o 14,3% więcej niż w roku poprzednim).

Sprzedaż Hondy w tym okresie wzrosła do 2,89 mln samochodów (wzrost o 8,3%). Koncern uzyskał 3,6 mld USD czystego zysku (wzrost o 17%). Godny podkreślenia jest wynik uzyskany przez Hondę na rynku amerykański, gdzie koncern sprzedał 1,52 mln samochodów (wzrost o 11,3% w stosunku do roku poprzedniego), przy spadku sprzedaży na japońskim rynku do 850 tys. sztuk (spadek o 3,3%).

Także dobrymi wynikami za rok 2010 (choć słabszymi od zaprezentowanych wyżej) mogą poszczycić się firmy japońskie kontrolowane przez koncerny zagraniczne. I tak: Mitsubishi – kontrolowane przez niemieckiego Daimler-Chryslera na rynkach zagranicznych sprzedało 1,21 mln samochodów. Wymowę tego rekordowego wyniku w dziejach firmy tonuje słaby rezultat na rynku japońskim, na którym koncern sprzedał tylko 354 tys. samochodów (aż o 12,3% mniej niż przed rokiem). Mimo to koncern zakończył rok 2010 zyskiem netto w wysokości 317 mln USD (wzrost o 27%).

Zysk netto Mazdy w roku 2010 wyniósł ok. 400 mln USD (wzrost o 21,5%). W 2010 roku również, Suzuki wyprodukowało najwięcej samochodów w swojej historii – aż 2,892 mln pojazdów. W Japonii koncern wyprodukował 1,078 mln samochodów, poza jej granicami – 1,814 mln samochodów. Największy wzrost produkcji nastąpił w Indiach oraz w Chinach.

Wszystkie japońskie firmy branży motoryzacyjnej stawiają sobie na najbliższe lata bardzo ambitne cele produkcyjne i sprzedażowe. Do 2014 roku Nissan chce ponownie zostać najpopularniejszym japońskim producentem samochodowym w Europie (pierwsze miejsce stracił na rzecz Toyoty w 1998 roku).

W 2012 roku Toyota planowała wyprodukować 8,65 mln samochodów i ustanowić nowy rekord produkcji, poprawiając wynik z 2007 r., gdy za bramy fabryk Toyoty wyjechało 8,43 mln samochodów. W 2013 r. Toyota zamierza zwiększyć produkcję do 8,95 mln samochodów. W tej ekspansji japońskiemu gigantowi pomóc mają nowe inwestycje podejmowane, głównie na rozwijających się rynkach motoryzacyjnych.

Wychodzenie japońskiego przemysłu motoryzacyjnego z kryzysu zahamowało trzęsienie ziemi i tsunami, jakie uderzyło w Japonię w marcu 2011 roku. Z powodu ograniczeń produkcji i problemów z dostawami po trzęsieniu ziemi Japończycy w marcu 2011 roku kupili o 37% samochodów mniej niż przed rokiem, a w kwietniu aż o 51% mniej. Było to najgłębsze załamanie sprzedaży samochodów w historii Japonii od maja 1974 r., kiedy to z powodu kryzysu naftowego sprzedaż samochodów zmalała o 45,1%.

Trzęsienie ziemi i tsunami co prawda nie uszkodziły fabryk samej Toyoty, ale bardzo poważne straty ponieśli kooperanci koncernu, a dodatkowo wstrząsy wtórne opóźniały usuwanie zniszczeń i powrót do pracy w normalnym trybie. Z tego powodu w drugim kwartale 2011 roku Toyota musiała ograniczyć produkcję samochodów o ponad 50%.

Nissan na skutek kataklizmów wyprodukował o 55 tys. samochodów mniej w stosunku do planów. Krytyczna sytuacja dotknęła aż 20 kluczowych dostawców części i podzespołów dla Nissana.

Z kolei problemy Lexusa doprowadziły do 16% spadku sprzedaży samochodów tej marki w USA. Sprzedaż zaledwie 135 tys. egzemplarzy samochodów zepchnęła Lexusa na trzecie miejsce wśród najlepiej sprzedających się na rynku amerykańskim samochodów luksusowych - za BMW i Mercedese.

Tsunami dotkliwie wpłynęło także na produkcję motoryzacyjną w fabrykach koncernów japońskich zlokalizowanych poza Japonią. Problemy z produkcją wystąpiły na wszystkich niemal kontynentach. Brazylijskie zakłady Toyoty wstrzymały z powodu braku części dostarczanych z Japonii na dłuższy czas montaż aut Corolla. Z powodu braku podzespołów w maju 2011 roku zawieszono też produkcję w fabryce Toyoty w Argentynie, w której są montowane pikapy Hilux i samochody terenowe SW4. Produkcję samochodów w Ameryce Południowej i Środkowej ograniczyły także inne japońskie koncerny. Honda na pewien czas zawiesiła produkcję w swojej fabryce w Brazylii, a Nissan w kwietniu zamknął na ponad dwa tygodnie swoje dwa zakłady w Meksyku. Japońskie koncerny motoryzacyjne zmuszone były ograniczyć produkcję także w swoich zakładach w USA, Europie, Chinach, Indiach oraz innych państwach Azji.

Sytuację pogorszyły dodatkowo katastrofalne powodzie w Tajlandii jakie miały miejsce się w drugiej połowie 2011. Ta klęska żywiołowa najdotkliwiej dotknęła Hondę. Od początku października 2011 roku pod wodą znajdowały się tajskie zakłady Hondy produkujące samochody, motocykle oraz części samochodowe. Żywioł zniszczył także zakłady wielu kooperantów Hondy w Tajlandii. Z powodu braku tajskich mikroprocesorów sterujących pracą silnika od listopada 2011 roku koncern ten ograniczył o połowę produkcję samochodów w swoich zakładach w USA i Kanadzie. Z tego samego powodu Honda całkowicie zawiesiła na okres kilku miesięcy montaż swoich samochodów na Filipinach i w Malezji. Fabryki Hondy w USA i Kanadzie wznowiły normalną produkcję dopiero w ostatnich dniach listopada 2011 roku.

Również Toyota odczuła zakłócenie dostaw podzespołów od wielu jej tajskich kooperantów. Niemal wszystkie zakłady Toyoty w Japonii, a także kilka w innych krajach wstrzymało z tego powodu produkcję od 10 października do końca listopada 2011 roku. Od połowy października Toyota istotnie ograniczyła produkcję samochodów także w swoich zakładach w USA i Kanadzie, Afryce Południowej, Indonezji, Malezji, Pakistanie i Wietnamie oraz na Filipinach. Również Nissan zmuszony był ogłosić kilkutygodniową przerwę w produkcji samochodów w swojej tajskiej fabryce.

Poza problemami wynikającymi z nieprzewidywalnych zjawisk klimatyczno-geofizycznych japońscy producenci stanęli wobec problemów z jakością produkowanych samochodów. Różnego rodzaju wady techniczne i materiałowe pojawiły się w samochodach niemal wszystkich japońskich koncernów motoryzacyjnych.

Informacje o problemach technicznych nowych modeli samochodów podkopały zaufanie klientów wobec japońskich producentów. Szczególnie silnie zjawisko to było widoczne na rynku amerykańskim. Koncerny japońskie utraciły opinię producentów najbardziej bezawaryjnych i najtrwalszych samochodów na świecie. Na rosnącą awaryjność japońskich samochodów duży wpływ ma prawdopodobnie wymuszona przez narastającą konkurencję konieczność wypuszczania nowych modeli co 4-5 lat. Tak krótki okres opracowania

i wdrożenia do produkcji nowego modelu samochodu utrudnia dokładną jego weryfikację przed wypuszczeniem na rynek.

Koncernem, który w ostatnich latach zanotował najwyższe straty związane z koniecznością wezwania do przeglądu i darmowej naprawy fabrycznych wad wyprodukowanych samochodów jest bez wątpienia Toyota. Toyota, prezentując swoje wyniki finansowe za 2010 rok, poinformowała, że koszty naprawy usterek w ponad 8 mln samochodów wyniosły ponad 180 mld jenów (2 mld dolarów). Z tej kwoty 100 mld jenów stanowiły koszty naprawy, a 80 mld jenów stanowiły straty spowodowane spadkiem sprzedaży. W marcu 2009 roku Toyota wezwała do naprawy wadliwych pasów bezpieczeństwa i układów wydechowych w ponad 1,3 miliona swoich aut Yaris (ponad 525 tys. samochodów w Japonii i 830 tys. w innych krajach świata). Na początku 2010 roku na żądanie administracji USA Toyota wezwała do kontroli i naprawy właścicieli ponad 6 mln samochodów, w których istniało zagrożenie blokady pedału gazu. Akcja ta objęła także 2 mln aut Toyoty poza USA.

Problemy z zacinającym się pedałem gazu były z pewnością najpoważniejszą usterką, jaka wystąpiła w samochodach Toyoty. W związku z tą wadą Toyota od 1 lutego 2010 roku zawiesiła produkcję ośmiu modeli samochodów w USA i Kanadzie. Jednym z wycofanych modeli była Toyota Camry, najlepiej sprzedający się w Stanach Zjednoczonych samochód. Według koncernu problem dotyczył obok modeli Toyota Camry, wyprodukowanych w latach 2007-2010, także Toyot: RAV4, Corolla i Matrix, które wyjechały z fabryki po 2009 roku, a także Toyoty Avalon (od rocznika 2005 wzwyż), Highlander (z tego roku), Tundra (od 2007 roku) oraz Sequoia (od rocznika 2008). W kwietniu 2010 roku Toyota zapłaciła w USA karę 16,4 mln dol. za opóźnienie usuwania fabrycznych wad swoich samochodów.

W połowie kwietnia 2010 roku Toyota wezwała do serwisów 870 tys. minivanów modelu Sienna w USA i Kanadzie z powodu problemu z nadmierną korozją. W połowie 2010 roku koncern wezwał do swoich serwisów ponad 100 tysięcy samochodów wyposażonych w nowoczesne silniki hybrydowe Toyota Highlander hybrid i Lexusa RX400h.

Lexus w 2011 roku wezwał do bezpłatnej naprawy kilkaset tysięcy aut w Japonii i Europie. Łącznie Toyota w 2010 roku i w pierwszej połowie 2011 roku wezwała do serwisów prawie 12 mln samochodów, z czego większą część na terenie USA.

Nissan w styczniu 2010 roku wezwał do serwisów 76,5 tys. samochodów z powodu problemów z silnikiem, które mogą prowadzić do niekontrolowanego wyłączania się silnika w czasie jazdy. Problemy dotyczyły 10 modeli tej marki. W 2011 roku Nissan z powodu awarii systemu hamulcowego i wskaźników zużycia paliwa wezwał do swoich serwisów ponad 540 tys. samochodów na całym świecie, głównie w USA, Kanadzie, Meksyku, Rosji, Ukrainie.

Honda w 2010 roku wezwała do kontroli i ewentualnej naprawy na terenie USA 35 tys. samochodów terenowych Passport wyprodukowanych w latach 1998-2002. Na początku lutego 2010 roku Honda ogłosiła, że 438 tys. aut tej marki na całym świecie może mieć problemy z poduszkami powietrznymi i wezwała kierowców tych pojazdów do serwisów. Wcześniej, w listopadzie 2008 i czerwcu 2009 Honda serwisowała już z tego samego powodu 510 tys. samochodów. W połowie 2010 roku Honda z powodu problemów z zapłonem wezwała do serwisów właścicieli 427 tys. samochodów Civic i Accord. Akcja ta dotyczyła samochodów sprzedanych w USA i Kanadzie. W końcu 2010 roku Honda wezwała do naprawy właścicieli 528 tys. samochodów Acura RL i Honda Odyssey (w tym 472 tys. w USA), które wyprodukowano w latach 2005-2007. W 2011 roku do naprawy wezwano 1,35 mln małych aut Fit (w Europie sprzedawanych pod nazwą Jazz), wyprodukowanych między listopadem 2001 i październikiem 2007 r. Właściciele ponad 300 tys. samochodów Mazda 3 i Mazda 5 zostali wezwani w połowie sierpnia 2010 roku do odwiedzenia autoryzowanych warsztatów serwisowych w celu naprawy układu kierowniczego. Usterka wystąpiła

w samochodach Mazda 3 wyprodukowane w latach 2007-2009 i Mazda 5 wyprodukowane w latach 2007-2008, sprzedawanych w USA, Kanadzie i Meksyku.

W lutym 2010 roku Suzuki Motor ogłosiło, że w 430 tys. minivanach wyprodukowanych w latach 2005-2009 wystąpiło podejrzenie usterki systemu klimatyzacji, która powoduje zagrożenie pożarowe. Problemy w 2010 roku miało też Daihatsu - w ponad 60 tys. samochodów tego koncernu wyprodukowanych w Japonii istniało niebezpieczeństwo wystąpienia samoczynnego uruchomienia się poduszek powietrznych w czasie jazdy.

Perspektywicznym kierunkiem działań wszystkich japońskich koncernów motoryzacyjnych pozostaje szybki rozwój rynków motoryzacyjnych w państwach rozwijających się, w tym szczególnie w tzw. państwach BRIC (Brazylia, Rosja, Indie, Chiny).

Mazda wraz z Sumitomo Corp. inwestuje 500 mln dol. w budowę nowej fabryki swoich samochodów w Meksyku. Produkcja ma się rozpocząć w drugiej połowie 2013 r. Według założenia fabryka w Guanajuato ma początkowo produkować 50 tys. pojazdów rocznie, lecz jej moc docelowa ma sięgnąć 140 tys. samochodów. Mazda w Tajlandii w połowie 2010 roku otworzyła fabrykę, zbudowaną kosztem 500 mln dol., produkującą m.in. samochody Mazda 2. Koncern zainwestował też w Tajlandii w produkcję samochodów dostawczych, która ruszyła w połowie 2011 roku.

Nissan rozpoczął budowę swojej pierwszej fabryki samochodów w Brazylii w mieście Resende w stanie Rio de Janeiro która rozpocznie produkcję w pierwszym kwartale 2014 r. Z taśm montażowych zakładu będzie zjeżdżać do 200 tys. samochodów rocznie. Koszt inwestycji przekracza 1,1 mld dolarów.

W czerwcu 2009 roku Nissan otworzył swoją pierwszą fabrykę w Rosji - w miejscowości Pargalowo, 25 km na północ od Petersburga. Koncern rozpoczął również budowę kolejnej fabryki w Meksyku. Zakłady kosztujące 2 mld dolarów mają produkować do 600 tys. samochodów rocznie i rozpocząć działalność pod koniec 2013 r. Będzie to już trzecia fabryka Nissana w Meksyku. Po zakończeniu budowy nowych zakładów japoński koncern będzie mógł produkować w Meksyku łącznie 1,3 mln samochodów rocznie. Dla rozwoju sprzedaży na rynku chińskim koncern uruchomił sprzedaż samochodów pod nową marką Venucia (po chińsku Qi Chen). Powinno to umożliwić przekroczenie milionowego pułapu sprzedaży Nissana w Chinach.

Pod koniec 2012 roku Nissan zaczął sprzedawać w Rosji tani samochód, skonstruowany specjalnie na tamtejszy rynek. Nadwozie tego pojazdu stanowi zmodyfikowaną wersję nadwozia Nissana Sylphy, sprzedawanego dziś przez japoński koncern głównie w Chinach. Nissan zamierza produkować do 70 tys. sztuk tego samochodu rocznie na liniach montażowych fabryki koncernu AwtoWAZ. Toyota w 2010 roku uruchomiła 2 nowe fabryki – w Brazylii i w Chinach, o łącznej mocy produkcyjnej 170 tys. sztuk pojazdów rocznie. Japończycy chcą bardziej efektywnie włączyć się do walki o chiński rynek, na którym Toyota jest co prawda już dobrze rozpoznawalna, jednak 6,9% udział w chińskim rynku nie zaspokaja ambicji władz koncernu.

W 2013 r. rozbudowana fabryka Toyoty w Indiach ma produkować 310 tys. samochodów rocznie, niemal dwa razy więcej niż obecnie. Koncern zamierza też zbudować w tym kraju kolejną fabrykę o zdolności produkcyjnej 180 tys. pojazdów rocznie. W listopadzie 2011 roku Toyota ogłosiła także, że zainwestuje 150 mln euro w produkcję nowej generacji modelu Corolla w swojej fabryce w Turcji. Toyota w 2007 roku otworzyła swoją pierwszą Rosji fabrykę, zlokalizowaną w rejonie Petersburga. Pod koniec 2010 roku Toyota rozpoczęła sprzedaż taniej wersji Toyoty Corolli w Chinach, Indiach, Brazylii i Tajlandii. Docelowo połowa produkcji motoryzacyjnej Toyoty ma pochodzić z rynków rozwijających się.

Duże nadzieje japońskie koncerny wiążą z rozwojem samochodów nowych generacji (samochodów hybrydowych oraz samochodów elektrycznych). W obu tych obszarach japońskie koncerny przodują w światowym wyścigu generowanym przez stałe zaostanie

przez administrację publiczną norm regulujących poziom emitowanych zanieczyszczeń przez pojazdy samochodowe. Wysokie i stale rosnące ceny paliw dodatkowo zwiększają popularność tego typu pojazdów. Prymat japońskich koncernów w technologicznym wyścigu związanym z techniką hybrydową wskazuje na siłę i innowacyjność japońskiego przemysłu motoryzacyjnego. Mimo kryzysu światowego czy klęsk żywiołowych nadal są one najbardziej znaczącymi promotorami postępu technicznego w motoryzacji.

Pierwszym na świecie hybrydowym samochodem wprowadzonym do masowej produkcji była Toyota Prius. Pomysł byłego prezesa koncernu Miroshiego Okudy samochodu o napędzie spalinowo-elektrycznym sięga roku 1993, ale dopiero od 2003 roku wraz z wdrożeniem do produkcji Priusa II generacji produkcja stała się rentowna. Toyota Prius pojawiła się w salonach sprzedaży w Japonii pod koniec 1997 r., trzy lata później zadebiutowała na rynkach USA, a następnie w Europie. Przez 11 lat od amerykańskiego debiutu Toyoty Prius, kierowcy w USA kupili już 1 mln sztuk tego samochodu. Do tej pory Toyota sprzedawała na całym świecie ponad 2 mln Priusów. Popularność Priusa stale rośnie: w 2008 r. kierowcy na świecie kupili 286 tys. tych aut, a w 2009 roku już 404 tys. Toyota pozostaje nadal jedynym koncernem samochodowym, który instaluje już napęd hybrydowy w samochodach niemal wszystkich klas - obecnie w 16 modelach samochodów. W sumie Toyota do tej pory sprzedawała 3 mln aut z napędem hybrydowym. Z techniki hybrydowego napędu Toyoty korzysta także Nissan i zamierza to robić również Mazda.

Inżynierowie Toyoty pracują też cały czas nad następcami modelu Prius. Na targach motoryzacyjnych w Tokio w 2011 roku Toyota zaprezentowała nowy pięcioosobowy kompaktowy samochód Aqua. Pojazd zaopatrzono w silnik spalinowy o pojemności 1500 ccm i bardziej wydajny niż dotąd silnik elektryczny. W Japonii ten samochód ma kosztować o 15% mniej niż Prius. W końcu czerwca 2010 roku Toyota uruchomiła w swojej fabryce w Burnstone w Wlk. Brytanii produkcję samochodów Auris z napędem hybrydowym.

Drugie miejsce na liście największych światowych producentów pojazdów hybrydowych zajmuje japońska Honda, która dotąd sprzedawała ponad 600 tys. samochodów z takim napędem. Pierwszym hybrydowym samochodem Hondy wprowadzonym w 1999 roku na rynek europejski była Honda Insight, którą zastąpiły później modele CIVIC IMA i Civic Hybryd. W 2010 roku w ofercie salonów w Europie pojawiła się nowa generacja modelu Insight, samochodu, który zadebiutował w Japonii.

W październiku 2010 roku w fabryce Nissana Yokosuka w Tokio rozpoczęto pierwszą na świecie masową produkcję - samochodu zasilanego wyłącznie energią elektryczną. W 2012 r. pojazd ten nazwany Leaf zaczął zjeżdżać z taśm produkcyjnych zakładów Nissana w amerykańskim stanie Tennessee, a w 2013 roku ma zacząć zjeżdżać z taśm fabryki w brytyjskim Sunderland. Łączna zdolność produkcyjna samochodów elektrycznych fabryk Nissana wyniesie już w najbliższym czasie 350 tys. pojazdów rocznie.

Poza wprowadzaniem nowych rozwiązań technicznych wszystkie japońskie koncerny prowadzą też działania zmierzające do zmniejszania kosztów swej działalności. Pierwszoplanowym, bo najbardziej efektywnym kierunkiem działania jest budowa kolejnych fabryk w krajach niskokosztowych. Nie zmienia to faktu, że japońskie koncerny samochodowe starają się wszelkimi sposobami obniżyć również koszty funkcjonowania swoich zakładów w Japonii. Przykładowo Toyota postawiła swoim krajowym dostawcom ultimatum obniżenia cen dostarczanych podzespołów części nawet o połowę, pod groźbą zastąpienia ich tańszym importem. W poszukiwaniu oszczędności kosztów Toyota wiosną 2010 roku zawiesiła produkcję samochodów kompaktowych w swojej japońskiej fabryce w Aichi (której roczne moce produkcyjne wynosiły 220 tys. pojazdów). W tym samym czasie koncern znacząco zredukował produkcję w swoich pozostałych japońskich fabrykach oraz w zakładach w Wielkiej Brytanii. Toyota zamknęła też fabrykę New United Motor Manufacturing w Kalifornii, która powstała we współpracy z General Motors i produkowała

ok. 300 tys. aut rocznie. Nissan przeniósł w drugiej połowie 2010 roku produkcję nowej generacji auta Micra z Wielkiej Brytanii do zakładów w innych krajach, m.in. do Indii. W lutym 2012 roku Mitsubishi ogłosiło zamknięcie swojej jedynej fabryki w Europie w Born, w Holandii, produkującej modele Colt i Outlander. Mitsubishi zamierza importować powyższe samochody na rynek europejski z Tajlandii, gdzie firma planuje otworzenie nowych zakładów.

Mimo przejściowego kryzysu w branży motoryzacyjnej wiele koncernów japońskich kontynuowało zaangażowanie w powstawanie spółek typu joint-venture, różnego rodzaju fuzje oraz przejmowanie mniejszych i słabszych firm. Przykładowo w czasie najgłębszego kryzysu Toyota w 2008 roku wydała około 310 mln dolarów, w celu zwiększenia z 8,7 do 16,5 proc. jej udziałów w firmie Fuji Heavy (producenta samochodów Subaru), która specjalizuje się w produkcji samochodów z napędem na cztery koła. Owocem tej współpracy jest wprowadzenie w 2012 roku do produkcji 2 nowych, bliźniaczych modeli samochodów sportowych: Toyota GT86 i Subaru BRZ.

Podejmowane przez japońskie koncerny motoryzacyjne działania restrukturyzacyjne zarówno w obszarze powiązań kapitałowych, jak i przede wszystkim w zakresie realokacji produkcji, są tym bardziej aktualne, że według większości ekspertów sprzedaż pojazdów samochodowych na rynku japońskim, po stabilizacji w latach 2011-2015 na poziomie 4,7 mln pojazdów, w 2020 roku spadnie do poziomu 4,5 mln sztuk [9]. Wynikać to będzie z jednej strony z narastającego nasycenia japońskiego rynku motoryzacyjnego, a z drugiej strony z zakładanego zmniejszenia populacji.

LITERATURA:

- [5]. Lista krajów (i organizacji) wg PKB PSN – CIA
- [6]. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2001rank.html?countryName=Japan&countryCode=ja®ionCode=eas&rank=4#ja>
- [7]. World Economic Outlook Database, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2006/02/data/index.aspx>
- [8]. NationMaster; Economy Statistics http://www.nationmaster.com/graph/eco_gdp_ppp-economy-gdp-ppp
- [9]. Japan. Patterns of development, <http://www.country-data.com/cgi-bin/query/r-7176.html>
- [10]. Gospodarka Japonii, CIA World Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>
- [11]. Menes E., Menes M., Stan i produkcja pojazdów samochodowych na świecie w latach 1998-2007, Kwartalnik Naukowy ITS, „Transport Samochodowy” nr 2/2009
- [12]. Menes M.: Charakterystyka światowego rynku silnikowych pojazdów jednośladowych, Kwartalnik Naukowy „Transport Samochodowy” nr 3/2009
- [13]. Menes M.: Kierunki rozwoju motoryzacji światowej w pierwszych latach XXI wieku, Zeszyt Naukowy ITS nr 103, Warszawa 2009
- [14]. http://wordsauto.com/ar/forecast_global_demand_110216
- [15]. Menes M.: Motoryzacyjne konsekwencje światowego kryzysu gospodarczego, Kwartalnik Naukowy „Transport Samochodowy” nr 4/2010
- [16]. Motor Vehicle Statistics of Japan 2012, JAMA 2012
- [17]. Bosak W.J. : Japonia a globalny kryzys gospodarczy /w/ Państwa narodowe wobec kryzysu ekonomicznego, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa, 2010
- [18]. The Motor Industry of Japan 2010. Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.
- [19]. Matsunaga A.: The views and policies on Japan's Automobile Industry, Automobile Division Manufacturing Industries. Ministerstwo Gospodarki, Handlu i Przemysłu, kwiecień 2009.

GĘSTOŚĆ SIECI DROGOWEJ W POLSCE, KRÓTKA ANALIZA

Wprowadzenie

Gęstość sieci drogowej należy rozpatrywać dwuaspektowo, analizując długość dróg najwyższej jakości tj. autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg tzn. krajowych i lokalnych. Podstawowym problemem w Polsce jest słabe nasycenie siecią autostrad i dróg ekspresowych, ukazuje ono lukę infrastrukturalną w porównaniu z resztą Unii Europejskiej.

Potrzeba ciągłego inwestowania w infrastrukturę drogową wiąże się z prężnym rozwojem transportu samochodowego, który nastąpił w XX-tym wieku. Dotyczy to zarówno transportu towarowego jak również rozwoju motoryzacji indywidualnej. Na przestrzeni ostatnich lat liczba pojazdów samochodowych w Polsce stale rośnie z czego wynika, iż należy wciąż rozwijać infrastrukturę drogową, tak aby sprawnie mogła obsłużyć coraz większą liczbę pojazdów, co z kolei wpływa pozytywnie na rozwój gospodarczy i społeczny.

W całej Europie wiele milionów samochodów ciężarowych i osobowych korzysta z infrastruktury drogowej tworząc potężne potoki transportowe. Dlatego infrastruktura ta musi być ciągle rozbudowywana i intensywnie modernizowana. Nowoczesny transport samochodowy korzysta z dróg o twardej i ulepszonej nawierzchni (asfaltowe, betonowe, klinkierowe, z nawierzchnią kostkową lub płytową). Dlatego odpowiednia jakość dróg jest warunkiem sprawnego i wydajnego funkcjonowania transportu samochodowego.

Gęstość infrastruktury drogowej w Unii Europejskiej oraz w Polsce

W chwili obecnej Unia Europejska dysponuje najlepiej w świecie rozwiniętą infrastrukturą drogową dla transportu samochodowego. Gęstość dróg kołowych w takich państwach, jak Belgia i Luksemburg, dochodzi do 490 kilometrów dróg/100 kilometrów kw. W Holandii gęstość dróg kołowych wynosi niespełna 300 kilometrów/100 kilometrów kw. W innych państwach – Niemczech, Francji, Danii, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Polsce i Litwie – wielkość ta waha się od 100 do 200 kilometrów dróg/100 kilometrów kw. powierzchni kraju. Poza Japonią i dwoma wybrzeżami Stanów Zjednoczonych (zachodnie oraz wschodnie wybrzeże), żadne inne regiony nie mają tak gęstej sieci drogowej.

Tabela 1

Długość sieci drogowej w państwach Unii Europejskiej na koniec 2008 roku (w kilometrach)

	Autostrady	Drogi główne lub krajowe	Drogi boczne lub regionalne	Pozostałe*
Belgia	1763	12613	1349	137870
Bulgaria	418	2975	16042	
Czechy	691	6210	48753	74919
Dania	1128	2711	69492 (łącznie drogi boczne lub regionalne oraz pozostałe drogi)	
Niemcy	12645	40203	178151	
Estonia	104	3889	12494	41547
Irlandia	423	5010	11645	79447
Grecja	1103	10189	30864	75600
Hiszpania	13515	11875	139621	501053

	Autostrady	Drogi główne lub krajowe	Drogi boczne lub regionalne	Pozostale*
Francja	11042	9765	377984	629000
Włochy	6629	19290	157785	
Cypr	257	2131	2745	3585
Łotwa	-	1649	18529	49508
Litwa	309	6385	14625	59710
Luksemburg	147	837	1891 (łącznie drogi boczne lub regionalne oraz pozostałe drogi)	
Węgry	1274	6973	23927	166170
Malta	-	184	665	1379
Holandia	2637	2413	7848	123237
Austria	1696	10442	23673	74394
Polska	765	17754	28474	214240
Portugalia	2632	5958	4409	
Rumunia	281	16318	65094 (łącznie drogi boczne lub regionalne oraz pozostałe drogi)	
Słowenia	696	935	5085	32219
Słowacja	384	3443	14089	25942
Finlandia	739	12593	13493	51317
Szwecja	1855	13474	83138	117130
Wielka Brytania	3559	48957	122322	244645
Chorwacja	1043	6966	10904	10335
Macedonia	221	690	3771	9240
Turcja	2010	31311	30712	288013
Islandia	11	5 000	2794	5064
Norwegia	253	27210	33926	38515
Szwajcaria	1383	383	18112	51506

Źródło: International Road Federation, European Union Road Federation, statystyki narodowe, Pocketbook 2012 edition.

Jak wynika z danych w wyżej umieszczonej tabeli, rozkład infrastruktury drogowej w Unii Europejskiej jest wewnątrznie zróżnicowany. Państwa słabiej zaludnione (Skandynawia, częściowo Półwysep Iberyjski), państwa o skomplikowanym ukształtowaniu powierzchni (Grecja), charakteryzujące się dominacją przestrzenną wielkich aglomeracji (Węgry) czy zaczynające rozbudowę infrastruktury drogowej (Łotwa, a zwłaszcza dwa nowo - przyjęte do Unii Europejskiej kraje: Rumunia i Bułgaria) mają rzadszą sieć drogową. Jednak państwa unijne zwykle mają bardzo dobrze wykształconą sieć dróg o ulepszonej nawierzchni w związku z tym zmiany, jakie zachodzą w infrastrukturze transportu samochodowego tych państw, mają często charakter jakościowy. Zmiany te wprowadzane są poprzez realizację następujących przedsięwzięć inwestycyjnych:

- uzupełnianie podstawowej sieci dróg autostradami i drogami ekspresowymi,
- modernizację dróg twardych przez ich poszerzanie, ulepszanie nawierzchni czy łągodzenie łuków i spadków,
- budowę wielopoziomowych, wiaduktowych skrzyżowań z liniami kolejowymi lub innymi drogami,

- zmianę trasy dróg w celu omijania niebezpiecznych miejsc, (obwodnice miast, prostowanie krętych odcinków dróg, uzupełnianie zabudowy mostowej itp.),
- budowę zatok postojowych, przydrożnych parkingów, stacji paliw, sklepów, obiektów turystycznych i usługowych.

Tendencje przemian jakościowych w drogownictwie Unii Europejskiej są zgodne z jej polityką transportową. Pierwsze założenia tej polityki sformułowano już w 1950 r., gdy w „Deklaracji o budowie głównych międzynarodowych arterii drogowych” (*Construction of Main International Traffic Arteries*)⁴ określono docelowy kształt europejskiej infrastruktury drogowej. Dojrzały kształt sieci zachodnioeuropejskich dróg kołowych przedstawił w czerwcu 1992 r. Komitet Infrastruktury Transportowej (*Transport Infrastructure Committee* - powołany w 1978 r.). Głównymi przesłankami rozwoju drogownictwa Unii Europejskiej są obecnie:

- rozbudowa połączeń transeuropejskiej sieci transportowej oraz likwidacja wąskich gardeł sieci (szczególnie na obszarach przygranicznych),
- budowa połączeń drogowych z regionami peryferyjnymi i przestrzennie wyizolowanymi (np. wyspami),
- rozbudowa połączeń drogowych ze Skandynawią, Środkową Europą, z państwami Półwyspu Bałkańskiego i Turcją,
- ułatwianie wymiany międzynarodowej dzięki tworzeniu osi transportu kombinowanego (np. kontenerowego), rozbudowę centrów logistycznych czy międzygałęziowych punktów transportowych,
- wzmocnienie połączeń lądowo-morskich, a czasami zastępowanie ich stałymi połączeniami mostowymi (np. most przez Cieśninę Sund między Szwecją a Danią czy obecnie będący w budowie włoski most nad Cieśniną Mesyńską),
- budowa autostradowych połączeń o dużej przepustowości ruchu między głównymi aglomeracjami miejskimi,
- implikacja nowoczesnych rozwiązań w ramach sterowania ruchem samochodowym w miastach.

Zadania te mocno zyskały na aktualności po rozszerzeniu Unii w większości o państwa, które wcześniej należały do dawnego bloku wschodniego, w którego systemie transportowym dominowała kolej. Drogownictwo tych państw najczęściej było niedoinwestowane i nie nadążało za potrzebami przewozowymi. Porównanie z państwami zachodnioeuropejskimi uwidocznilo ogromne braki infrastruktury drogowej nowych, bałkańskich, środkowoeuropejskich i nadbałtyckich członków Unii Europejskiej.

Różnice rozwojowe w tym względzie, pomiędzy lepiej rozwiniętymi krajami UE, a nowo przyjętymi członkami, najwyraźniej widać na przykładzie połączeń autostradowych.

Autostrady są uzupełnieniem wykształconych już sieci drogowych różnej klasy. Wielopasmowe, bezkolizyjne połączenia autostradowe skupiają liczne potoki pojazdów ciężarowych i samochodów osobowych. Budowane są w najwyżej rozwiniętych państwach świata w miejscach koncentracji aktywności społeczno-gospodarczej człowieka, a co za tym idzie, stanowią infrastrukturalny wyznacznik poziomu rozwoju poszczególnych regionów i państw. Łączna długość autostrad w krajach Unii Europejskiej wynosi niecałe 70 tys. km. W Hiszpanii, Niemczech i Francji jest ok. 11-14 tys. km tego typu dróg, w Belgii i Holandii – małych powierzchniowo – długość autostrad wynosi 1800-2600 km. Natomiast dla porównania długość autostrad w Czechach, na Słowacji, Węgrzech i Litwie oraz w rozleglejszej powierzchniowo Polsce waha się od 300 do niespełna 1400 km. Często są to rozproszone odcinki dróg autostradowych w pobliżu najważniejszych miast. Tylko Węgry, Czechy, Słowacja, Słowenia i od 2011 r. Polska, posiadają autostradowe połączenia swojej

⁴ Od 1975 r. *European Agreement on Main International Traffic Arteries* – w skrócie AGR.

sieci drogowej z piętnastoma państwami tzw. starej Unii Europejskiej. Rozwój ilościowy sieci autostrad w państwach Unii Europejskiej przedstawiono w tablicy 2.

Tabela 2

Autostrady w Unii Europejskiej i niektórych państwach Europy (w km)

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010
EU-27	41885	47970	54719	62218	65300	66700	65992	39483*
EU-15	39616	45468	51490	57995	60610	61521	60598	35989*
EU-12	2269	2502	3229	4223	4690	5179	5394	3494*
Belgia	1666	1666	1702	1747	1763	1763	1763	-
Bułgaria	273	277	319	331	418	418	418	437
Czechy	357	414	501	564	657	691	729	-
Dania	611	796	923	1 032	1111	1128	-	-
Niemcy	10854	11190	11712	12363	12594	12645	12813	12819
Estonia	41	65	93	99	96	104	100	115
Irlandia	26	70	103	247	269	423	663	-
Grecja	190	421	615	1047	1101	1120	-	-
Hiszpania	4976	6962	9049	11432	13013	13515	14021	14262
Francja	6824	8275	9766	10798	10958	11042	11163	-
Włochy	6193	6435	6478	6542	6588	6629	6661	-
Cypr	120	167	357	276	257	257	257	257
Łotwa	-	-	-	-	-	-	-	-
Litwa	421	394	417	417	309	309	309	309
Luksemburg	78	123	114	147	147	147	152	-
Węgry	367	335	448	859	1065	1274	1273	-
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-
Holandia	2092	2208	2265	2600	2582	2637	2631	-
Austria	1445	1596	1633	1677	1696	1696	1696	1719
Polska	257	246	358	552	663	765	849	857
Portugalia	316	687	1482	2341	2613	2623	2705	2737
Rumunia	113	113	113	228	281	281	321	332
Słowenia	228	293	427	569	579	696	747	771
Słowacja	192	198	296	328	365	384	391	416
Finlandia	225	394	549	693	700	739	765	779
Szwecja	939	1262	1499	1700	1806	1855	1891	-
Wielka Brytania	3181	3383	3600	3629	3669	3559	3674	3673
Chorwacja	291	-	411	792	959	1043	1097	1126
Macedonia	83	-	-	216	221	237	251	-
Turcja	281		1773	1775	1987	2010	2036	-
Islandia	-	-	-	11	11	11	-	-
Norwegia	73	107	144	264	239	253	344	381
Szwajcaria	1148	1197	1270	1358	1383	1383	1406	-

Źródło: Eurostat, International Road Federation, United Nations Economic Commission for Europe, statystyki narodowe, dane szacunkowe (*kursywa*).

* za rok 2010 dane są niepełne dlatego suma jest zdecydowanie niższa niż w latach poprzednich.

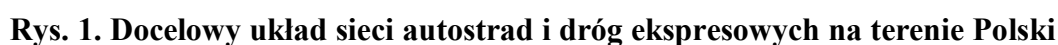
Jak widać, przed nowymi członkami Unii Europejskiej (ostatnie znaczące rozszerzenie UE nastąpiło w 2007 roku) stoi pilne i niezmiennie istotne gospodarczo zadanie nadrobienia zaległości inwestycyjnych w drogownictwie. W pierwszej kolejności tworzony jest, z pomocą finansową Unii Europejskiej, szkielet autostradowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (tzw. TEN - T – Trans – European Transport Network). Ważnymi tranzytowymi połączeniami środkowoeuropejskimi będą polskie, równoleżnikowe autostrady A2 i A4, które są obecnie w budowie. Jednak realizacja tych inwestycji jest niestety dość powolna. Polska ze względu na swoje położenie geograficzne odgrywa szczególną rolę w obsłudze międzynarodowych przewozów transportowych, zwłaszcza ze względu na wymianę towarów z państwami Europy Wschodniej, Ukrainą, Rosją, Białorusią. Zmodernizowanie i wzmocnienie krajowej sieci drogowej, a także uzupełnienie jej o autostrady i drogi ekspresowe, pozwoli w przyszłości usunąć poważną barierę infrastrukturalną rozwoju rozszerzającej się Unii Europejskiej.

Analizując przedstawione dane można stwierdzić iż polska infrastruktura drogowa jest jednym ze słabszych podsystemów krajowej gospodarki, jej poziom nie pokrywa się z intensywnością produkcji oraz ruchliwością mieszkańców kraju. Oprócz mankamentu rozwojowego, również istnieje mankament jakościowy infrastruktury drogowej. Większość dróg stanowią drogi powiatowe i gminne, których stan i parametry techniczne są niskie. Mniejszy jest procent dróg krajowych, nie wspominając o autostradach i drogach szybkiego ruchu. Przy obecnym natężeniu ruchu drogowego oraz tak silnie rozpowszechnionym transporcie samochodowym (Polska jest jednym z liderów przewozów transportem samochodowym), dużym brakiem polskiej infrastruktury drogowej jest bardzo mała liczba dróg przystosowanych do nacisku 115 KN/oś. Należy również pamiętać o tym, że drogi stale powinny być utrzymywane w wysokim stanie technicznym, zwłaszcza drogi krajowe oraz autostrady i drogi szybkiego ruchu, niestety stan techniczny, jedynie ok. 60% dróg krajowych, można określić jako dobry.

Oprócz tego, jak to zostało nadmienione w projekcie dokumentu „Strategia rozwoju transportu do 2020 r.” wydanym przez ówczesne Ministerstwo Infrastruktury (marzec 2011 rok), możemy przeczytać iż: „W Polsce w latach 2000-2009 długość sieci dróg utwardzonych wzrosła o 7,6%, podczas gdy PKB wzrósł o 40,7%, ale jeszcze bardziej (o 56,1%) wzrosła liczba pojazdów samochodowych (licząc razem osobowe, ciężarowe, autobusy i ciągniki rolnicze). Oznacza to, że przyrost sieci dróg utwardzonych pozostawał w tyle zarówno za wzrostem liczby pojazdów w ruchu, jak i za wzrostem PKB. W efekcie, w 2009 r. powstała sytuacja, w której na 1 km sieci dróg utwardzonych w Polsce przypadało więcej pojazdów niż średnio w UE-27 (odpowiednio 70 i 53).

W obecnej chwili można stwierdzić, iż jedynie część regionów Polski charakteryzuje się dobrą dostępnością połączeń drogowych do miast wojewódzkich. Wśród dobrze skomunikowanych regionów można wymienić region na południu kraju, wzdłuż autostrady A4 (Wrocław – Opole – Katowice – Kraków), region centralny (Łódź), gdzie przebiega autostrada A2 od zachodniej granicy Polski do Warszawy, istotny dla tego regionu jest również niedawno oddany odcinek trasy szybkiego ruchu S8 (Warszawa – Piotrków Trybunalski), kolejnym regionem jest północ kraju, wzdłuż autostrady A1 (Gdańsk – Grudziądz – Toruń) oraz region północno zachodni (Poznań – Gorzów Wielkopolski – Szczecin) wzdłuż trasy szybkiego ruchu S3. Niestety nadal brakuje odpowiednich jakościowo połączeń na północnym i południowym wschodzie Polski czy na Pomorzu środkowym (połączenie Gdańska ze Szczecinem).

Zapotrzebowanie na transport w Polsce jest bardzo duże, dlatego również sieć drogowa powinna być odpowiednio wykształcona. W 2009 roku rząd przyjął koncepcję rozwoju podstawowej sieci infrastruktury drogowej. Priorytetem jest program budowy autostrad i dróg ekspresowych, a także przebudowa pozostałych dróg. Realizując wszystkie założenia odnośnie autostrad i dróg ekspresowych, kompletna sieć drogowa polski powinna mieć ok. 2000 kilometrów autostrad oraz ok. 5300 kilometrów dróg ekspresowych.



Przebieg inwestycji ostatnich lat nastraja optymistycznie. W raporcie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącym działalności za 2012 rok możemy przeczytać: „716 km dróg oddanych kierowcom do grudnia 2012 r., ponad 22 mld zł zrealizowanego planu finansowego, niemal 10 mld złotych zrefundowanych przez Unię Europejską, prawie miliard zł wpływów z Krajowego Systemu Poboru Opłat. To wszystko w ciągu zaledwie jednego roku. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podsumowuje 2012 rok. W budowie i przebudowie jest obecnie ponad 600 kilometrów dróg krajowych. W 2012 roku, do 10 grudnia 2012 r. oddaliśmy do ruchu 656,72 kilometrów nowoczesnych dróg poprawiających komfort podróżowania i skracających czas podróży (w tym autostrad 294,01 km i 329,72 km dróg ekspresowych). Dzięki oddanym w tym roku drogom kierowcy w krótszym czasie pokonają trasę np. ze stolicy do Łodzi, Wrocławia czy Gdańska (Warszawa - Łódź – krócej o 1,5 godz.; Warszawa – Wrocław – krócej o 2 godz.; Warszawa – Gdańsk –

krócej o 1,5 godz.)”. W obecnej chwili kierowcy w Polsce mogą korzystać z ok. 1366 kilometrów autostrad oraz ok. 1100 kilometrów dróg ekspresowych.

Należy również pamiętać, iż inwestycje w infrastrukturę drogową w pewnej części mogą się zwracać. Od lipca 2011 roku działa „Krajowy System Poboru Opłat”, a wyniki jego działalności są bardzo optymistyczne. Najprawdopodobniej na koniec 2012 roku przekroczone zostaną prognozowane wpływy, związane z działalnością tego systemu. Na początku grudnia 2012 roku Krajowy Fundusz Drogowy uzyskał, z racji działania tego systemu, wpływy w wysokości ok. 1,26 mld zł (są to wpływy za okres lipiec 2011 – grudzień 2012). Obecnie „Krajowy System Poboru Opłat” obsługuje 1890 kilometrów dróg, jednak w styczniu i marcu 2013 roku do systemu ma dołączyć kolejne 300 kilometrów. Opłaty w systemie muszą uiszczać pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Opłaty są pobierane przede wszystkim na państwowych autostradach i drogach ekspresowych, jednak system ten jest czasami instalowany na alternatywnych drogach krajowych niższej kategorii – jest to forma zabezpieczenia przed niszczeniem tych dróg przez kierowców, którzy chcieliby uniknąć opłat.

Innym źródłem wpływów, związanym z ulepszaniem sieci drogowej są wpływy z dzierżawienia Miejsc Obsługi Podróżnych (np. tereny przy autostradach, na których znajdują się punkty gastronomiczne, stacje paliw itp.). W 2012 roku wpływy te wyniosły 66 mln zł z dzierżawienia 17 MOP-ów działających przy autostradach. W roku 2012 wyłoniono kolejnych 25 dzierżawców tego typu punktów, więc wpływy powinny się zwiększyć co najmniej dwukrotnie.

Istotne jest również zagadnienie zarządzania istniejącą siecią połączeń drogowych, ponieważ ponoszone są z tego względu wydatki. Jest to zadanie ważne ze względu na charakter jakościowy rozwoju infrastruktury drogowej. Należy utrzymywać drogi w jak najwyższym standardzie, aby odpowiednio spełniały swoje zadania. W tym celu realizowano w 2012 roku projekt pt. „Utrzymaj Standard”, którego celem było wypracowanie nowego modelu zarządzania procesem utrzymania dróg. Model ten opiera się na wykorzystaniu outsourcingu w tym zakresie. Analizy wstępne zakładały oszczędności na poziomie 10%, jednak okazało się, iż jest to model jeszcze bardziej korzystny. Oszczędności wyniosły nawet do 30%.

Dobrze rozwinięta sieć drogowa ma również wymierne pozytywne skutki, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na drogach. Według informacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na drogach zarządzanych przez tę instytucję, liczba ofiar śmiertelnych w 2012 roku spadła o 15% w stosunku do analogicznego okresu w 2011 roku (styczeń – listopad).

Plany na następne lata.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała informację, iż w 2013 roku w realizacji będzie 706,3 km dróg, a do ruchu zostanie oddanych 401 km, w tym 126,3 km autostrad i 235 km dróg ekspresowych. Natomiast zaplanowane wpływy z Krajowego Systemu Poboru Opłat w 2013 roku szacowane są w wysokości 1,48 mld zł.

Są to plany na 2013 rok, jednak zgodnie z „Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015” wydanym przez Ministerstwo Infrastruktury w styczniu 2011 roku, po 2013 roku planowanych jest jeszcze prawie 100 zadań, których realizacja przewidywana jest na lata późniejsze. Dotyczy to odcinków autostrad, dróg ekspresowych, budowy obwodnic czy wzmocnień i przebudów dróg.

Patrząc na priorytety inwestycyjne opisane w w/w dokumencie, poprzez pryzmat układu sieci autostrad i dróg ekspresowych na terenie Polski, do 2015 roku powinny być całkowicie zbudowane autostrady A1, A4/A18, A8 oraz drogi ekspresowe S1, S2, S3, S5, S7, S8, S17,

S19 i S69. Dodatkowo planowane jest ukończenie budowy autostrady A2 na odcinku Świecko – Mińsk Mazowiecki i próba rozpoczęcia budowy na odcinku Mińsk Mazowiecki – wschodnia granica Polski.

Jeżeli uda się zrealizować zamierzone plany, to polska sieć dróg najwyższej jakości będzie prezentować się całkiem okazale. Rzeczywistość jednak pokazuje, iż do planów należy podchodzić z umiarkowanym optymizmem, bo często nie mają one przełożenia na faktyczny postęp prac.

Podsumowanie

Od momentu powstania III Rzeczypospolitej, w zakresie infrastruktury drogowej postępy powinny być zdecydowanie większe. Nadal jesteśmy opóźnieni w stosunku do państw Europy Zachodniej (krajów tzw. starej 15-tki Unii Europejskiej). Na szczęście prognozy i perspektywy są obiecujące, a szczególnie ostatnie dwa lata były dobre. Oby nie było to tylko spowodowane mobilizacją w zakresie rozbudowy infrastruktury ze względu na organizację przez Polskę i Ukrainę w 2012 roku Mistrzostw Europy w piłce nożnej. Trzeba mieć nadzieję, że nie poprzestaniemy jedynie na dokończeniu rozpoczętych inwestycji, a kolejne lata oraz następna perspektywa finansowa Unii Europejskiej (2014-2020) będzie owocna dla infrastruktury drogowej. Jednak wszelkie inwestycje należy również dokładnie przemyśleć i rozważyć, tak aby nie wpaść w pułapkę tak jak na przykład Hiszpania, w której w chwili obecnej większość płatnych autostrad nie przynosi zamierzonych zysków, a firmy, które zarządzają tymi autostradami są na skraju bankructwa.

LITERATURA:

- [20]. Komisja Europejska, EU transport In figures, Statistical Pocketbook 2012,
- [21]. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, Ministerstwo Infrastruktury, Załącznik do Uchwały Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.,
- [22]. Rozporządzenie Rady Ministrów z 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Dz. U. 2009 Nr 187, poz. 1446.
- [23]. Rozwój gałęziowy transportu w Europie – priorytetowe osie sieci TEN-T, J. Brdulak, P. Pawlak, C. Krysiuk, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2012,
- [24]. Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – Ministerstwo Infrastruktury, 30 marca 2011 r. – projekt,
- [25]. Transport, W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.),
- [26]. www.epp.eurostat.ec.europa.eu,
- [27]. www.gddkia.gov.pl,
- [28]. www.stat.gov.pl,
- [29]. www.transport-polska.pl.

FAKTY I OPINIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wypowiedziała polsko-irlandzkiemu konsorcjum umowy na realizację trzech odcinków A1 od Torunia do Kowala (województwo kujawsko-pomorskie) o łącznej długości 64 km. Prace mają zostać wznowione wiosną 2013 roku.

Motor nr 38/2012

Nowy Nissan Almera został opracowany specjalnie na rynki państw rozwijających się. Nowy model Almera to duży, pięcioosobowy sedan (466 cm długości, 270 cm rozstawu osi, 500-litrowy bagażnik). Auto opracowano specjalnie na wymagające drogi Rosji. Świadczyć może o tym nie tylko spory prześwit (160 mm), ale także solidna płyta chroniąca silnik przed uszkodzeniami. Do napędu służy silnik o pojemności 1600 centymetrów sześciennych o mocy 102KM. Połączono go z manualną pięciobiegową lub automatyczną czterobiegową skrzynią biegów. Auto będzie produkowane w rosyjskim mieście Togliatti.

Motor nr 38/2012

Na polskim rynku aut używanych w sierpniu 2012 roku najpopularniejszym samochodem była Skoda Octavia. Na drugim miejscu w zestawieniu znalazła się Toyota Yaris (21,2%), która wyprzedziła m.in. czeskiego rywala w klasie miejskiej – Skodę Fabię (spadek o 28,6%). Duży wzrost zainteresowania odnotowała najnowsza Honda Civic. W sierpniu 2012 roku zarejestrowano aż o 164,7% więcej egzemplarzy takich pojazdów niż w sierpniu 2011 ich poprzedniej wersji.

Motor nr 38/2012

Z najnowszych danych Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego wynika, że w pierwszym półroczu 2012 roku aż o 50% wzrosła liczba kierowców, którzy dostali wezwanie do zapłaty za spowodowany wypadek, gdyż nie mieli wykupionej polisy OC – wynika. UFG wysłał wezwania do zwrócenia już wypłaconego odszkodowania w pierwszym półroczu 2012 roku łącznie w 1711 sprawach, przy czym większość z nich (1471) dotyczyła szkód do kwoty 10 tys. zł. UFG szacuje, że pojazdów poruszających się po polskich drogach bez polisy OC jest już 250 tysięcy. Ich liczba z roku na rok systematycznie rośnie.

Motor nr 38/2012

W lipcu 2012 roku rynek nowych aut w Unii Europejskiej skurczył się o 7,8%. Popyt na nowe samochody w kolejnym miesiącu spadł jeszcze bardziej. W sierpniu 2012 roku łącznie zarejestrowano w UE nieco ponad 688 tys. aut, co oznacza spadek o 8,9%. Spośród 10 największych rynków, tylko Hiszpania i Wielka Brytania nieznacznie poprawiły wyniki z ubiegłego roku. Na pozostałych 8 rynkach sprzedaż skurczyła się, z czego w 5 krajach w wymiarze dwucyfrowym.

Motor nr 39/2012

Ministerstwo Środowiska planuje obniżkę restrykcyjnych norm hałasu obowiązujących m.in. wokół dróg, dzięki czemu istotnie powinny spaść koszty ich budowy. Obecnie w terenie zabudowanym norma hałasu wynosi 55dB, a po zmianach ma ona wynosić 60dB. Nowe przepisy, pozwolą zaoszczędzić średnio ok. 40% obecnie ponoszonych kosztów budowy ekranów akustycznych. W przypadku otwartego niedawno odcinka autostrady A2

z Warszawy do Łodzi na ekranach dźwiękochłonnych można by oszczędzić blisko 100 mln zł, gdyby norma hałasu wynosiła 60dB.

Motor nr 39/2012

Schodzący z rynku Golf VI generacji był najpopularniejszym nowym autem w sierpniu 2012 roku. Na wysokiej trzeciej pozycji uplasował się Peugeot 208. Jego poprzednik, czyli model 207 w sierpniu 2011 roku w zestawieniu najpopularniejszych modeli w Europie zajął dziesiąte miejsce. W pierwszej dziesiątce najlepiej sprzedających się w Europie aut znalazło się aż 7 modeli pochodzących z fabryk producentów niemieckich. Pozostałe 3 modele pochodzą z wytwórni koncernów francuskich. Są to: Peugeot 208, Renault Clio i Renault Megane. Zaskoczeniem jest znaczny wzrost sprzedaży Audi A4, który znalazł się na dziesiątym miejscu w rankingu, wyprzedzając szereg modeli popularnych marek.

Motor nr 40/2012

Specjalnie dla kierowców w Brazylii Hyundai wprowadził nowy miejski samochód oznaczony jako HB20. Auto dostępne jest z dwoma silnikami benzynowymi – trzycylindrowym 1.0 o mocy 80 KM lub czterocylindrowym 1.6 o mocy 128KM. Oba silniki są przystosowane do zasilania biopaliwem, które jest popularne w Brazylii. Przy całkiem nowej stylistyce samochód ma wymiary zewnętrzne niemal identyczne jak oferowany na rynku polskim Hyundai i20.

Motor nr 41/2012

General Motors zdementował pogłoski, jakoby zamierzał sprzedać Fiatowi swoją europejską spółkę Opel. Trzy lata temu koncern z Turynu rozmawiał o odkupieniu części akcji Opla od amerykańskiego koncernu, który wtedy przygotowywał się do układowej upadłości. Fiat wycofał się z tych rozmów, gdy uzgodnił sojusz z amerykańskim koncernem Chrysler. Niektórzy analitycy przypuszczają, że poprzez tego typu informacje chce wymusić na Komisji Europejskiej restrukturyzację przemysłu motoryzacyjnego w UE nastawioną na ograniczenie nadwyżek mocy produkcyjnych europejskich zakładów samochodowych.

Gazeta Wyborcza z 07.10.2012

Prawie pół miliona samochodów honda CR-V wymaga pilnej naprawy. Niebezpieczeństwo sprawiają elektryczne mechanizmy przesuwania szyby w drzwiach po stronie kierowcy. Do nieszczelnego przełącznika może dostać się woda deszczowa, powodując w efekcie zagrożenie pożarem. Naprawie podlegać będzie 286 tys. samochodów w USA, ponad 220 tysięcy w Europie i nieliczne egzemplarze w Afryce. Na razie producentowi luksusowych SUV-ów doniesiono o pięciu podobnych przypadkach. Szczęśliwie żaden nie spowodował wypadku. Problem z drzwiami pojawiły się niedługo po wykryciu przez Hondę innego poważnego problemu. W 600 tys. sprzedanych w USA hondach accord pojawiło się niebezpieczeństwo wycieku płynu z układu wspomagania kierownicy, który również groził pożarem

Gazeta Wyborcza z 07.10.2012

Japoński gigant motoryzacyjny Toyota ogłosił, że wzywa do serwisów naprawczych 7,43 mln aut jeżdżących po drogach USA, Europy i Japonii. Jest to związane z poważną usterką systemu elektrycznego otwierania szyb. Tym razem japoński producent wycofuje auta wyprodukowane w latach 2005-10, a usterka dotyczy w USA samochodów Yaris, Corolla, Matrix, Camry, RAV4, Highlander, Tundra, Sequoia i Sion, w Japonii Vitz, Belta, Ractis, Ist, Auris i Corolla Lumimon. W Europie, Chinach, Australii i kilku krajach Azji akcja dotyczy samochodów Yaris, Corolla Auris, Camry i Rav4. Usterka jest związana z systemem

elektrycznego otwierania szyb, ale jak podkreśla Toyota problem ten nie był przyczyną żadnych wypadków.

Gazeta Wyborcza z 10.10.2012

Sprzedaż nowych samochodów w przeżywającej kryzys Europie Zachodniej nie osiągnie przed 2018 rokiem poziomu sprzed kryzysu - wynika ze studium agencji ratingowej Standard and Poor's. W 2012 roku ma być zarejestrowanych 12 mln nowych samochodów, o 3 mln mniej niż w roku 2007. W ciągu sześciu lat liczba sprzedanych pojazdów ma wzrosnąć do 15 mln. Jednak nie we wszystkich krajach Europy Zachodniej zanotowano jednakowy poziom spadku sprzedaży samochodów. Rynek niemiecki trzyma się mocno i w 2012 roku sprzedaż ma zmaleć tylko o 1 procent. Z kolei w Hiszpanii zarejestrowanych będzie o 11 procent samochodów mniej, a we Włoszech przewidywany jest spadek o 20 procent. W Hiszpanii rejestracja obejmie 730 tysięcy nowych pojazdów, a we Włoszech 1,3 mln.

W tej sytuacji z pełną ostrością staje w Europie Zachodniej problem nadprodukcji samochodów. Według informacji europejskich koncernów samochodowych produkcja aut obniży się o 5 proc.; agencja Standard and Poor's uważa z kolei, że produkcja powinna być zmniejszona o 20 proc.

Gazeta Wyborcza z 11.10.2012

Od marca do września 2012 roku za bramy irańskich fabryk wyjechało 459,4 tys. samochodów, podczas gdy rok wcześniej w tym roku w Iranie wyprodukowano 792,3 tys. aut. Nie podano oficjalnych powodów tak drastycznego załamania produkcji motoryzacyjnej. Zdaniem analityków jest to skutek sankcji wprowadzonych z powodu programu nuklearnego prowadzonego przez Teheran, wprowadzonych w 2012 roku przez USA i UE. Iran ma największy przemysł motoryzacyjny na środkowym wschodzie i według oficjalnych danych produkcja motoryzacyjna zapewnia bezpośrednio i pośrednio 500 tys. miejsc pracy w tym kraju.

Gazeta Wyborcza z 11.10.2012

Volkswagen w ciągu trzech kwartałów 2012 roku sprzedał prawie 10 proc. więcej aut niż rok wcześniej. Od stycznia 2012 roku Volkswagen znalazł nabywców na 6,71 mln aut wszystkich swoich marek: Volkswagen, Audi, Seat i Skoda. We wrześniu nabywców znalazło 801 tys. samochodów, był to jednak najslabszy miesiąc pod względem sprzedaży od maja (wzrosła tylko 6,5 proc. rok do roku). Według planów Volkswagen ma do końca roku sprzedać 9,4 mln samochodów, o 900 tys. więcej niż przed rokiem i jest na dobrej drodze, by stać się największym producentem samochodów na świecie. Według planu realizowanego przez jego szefa Martina Winterkorna do 2018 roku koncern z Wolfsburga ma wyprzedzić Toyotę i General Motors. Władze koncernu zastanawiają się też nad stworzeniem do 2015 roku nowej, taniej marki aut przeznaczonej na rynki krajów BRIC (Brazylia, Rosja, Indie i Chiny). Rywalizowałby tam z Dacją (należącą do Renault) i Datsunem (japoński Nissan). Nowe auto miałyby kosztować od 5 do 10 tys. euro.

Gazeta Wyborcza z 12.10.2012

Volvo, szwedzki producent samochodów boryka się ze sprzedażą swoich wyrobów. Główna fabryka aut w szwedzkim mieście Torslanda wstrzyma montaż samochodów od 29 października do 2 listopada - zapowiedziało Volvo Cars. Od początku października zakład w Torslanda zmniejszył już produkcję z 57 do 50 pojazdów na godzinę. Od dwóch lat Volvo Cars należy do chińskiego koncernu Geely ale związek z chińskim inwestorem nie ochronił szwedzkiej firmy przed spadkiem produkcji. Stało się tak, pomimo że w Chinach sprzedaż

luksusowych aut rośnie bardzo dynamicznie. Największe sukcesy wśród chińskich krezusów odnoszą jednak auta niemieckich marek: Audi, BMW i Mercedes-Benz.

Gazeta Wyborcza z 15.10.2012

Z powodu spadku popytu Mercedes postanowił, że jego flagowe auto (Klasa S) będzie montowane tylko na jednej zmianie. Do tej pory fabryka koncernu Daimler w Sindelfingen pod Stuttgartem montowała auta klasy S na dwie zmiany, a po ograniczeniu montażu do jednej zmiany w ostatnim kwartale tego roku zakład wyprodukuje o 8 tys. aut klasy S mniej niż planowano. W 2011 roku Mercedes wyprodukował 69 tys. aut klasy S, które cieszyły się wielkim zainteresowaniem szczególnie w Chinach. To ograniczenie produkcji zostanie utrzymane do przyszłego roku, kiedy zakład w Sindelfingen zacznie montaż całkowicie nowej wersji modelu auta klasy S. Ograniczenia nie dotkną pracowników fabryki, montujących Mercedesy klasy S, bo do czasu uruchomienia produkcji nowej wersji tego auta, część z nich zostanie przesunięta na linie montażu Mercedesa klasy C. Zakład w Sindelfingen zatrudnia 26 tys. pracowników i jest największą fabryką samochodów w grupie Daimlera.

Gazeta Wyborcza z 18.10.2012

Przez ponad pół roku w Polsce spekulowano, że kanadyjski koncern Magna może przejąć warszawską FSO, by produkować tam nowy model auta Infiniti. W połowie roku Magna Steyr - austriacka spółka Kanadyjczyków - ogłosiła, że podpisała list intencyjny w sprawie kontraktu na przygotowanie produkcji auta dla Infiniti i negocjuje jeszcze, w której fabryce rozpocząć ich montaż. Wobec przedłużających się w Polsce dyskusji o przyznaniu 90 mln zł pomocy na wsparcie tej inwestycji, Magna wycofała się z dalszych negocjacji. Nissan zrezygnował ze zlecenia Magna Steyr produkcji swojego nowego samochodu. Koncern nie ujawnił, czy będzie produkować to auto w swojej fabryce w Wlk. Brytanii lub Hiszpanii, czy też montażem aut Infiniti zajmie się któraś z fabryk francuskiego koncernu Renault - głównego akcjonariusza Nissana.

Gazeta Wyborcza z 19.10.2012

Fiat zmienił swoje plany dotyczące fabryki samochodów Mirafiori i Melfi. Odłożono na półkę plany zamknięcia zakładu Mirafiori, natomiast w Melfi będą produkowane mini-SUV-y. Sprzedaż samochodów Fiata w Europie jest na najniższym poziomie od lat 70-tych ubiegłego wieku. Jednocześnie firma ma duże niewykorzystane moce produkcyjne. Zamknięcie starej fabryki Mirafiori, co wcześniej planowano, pozwoliłoby ograniczyć straty już w 2012 rok. W kolejnej włoskiej fabryce Fiata, w Cassino, prawdopodobnie będą produkowane samochody Chrysler 100, przeznaczone głównie na rynek amerykański.

Gazeta Wyborcza z 19.10.2012

Koncern BMW zamierzał zainwestować 500 mln dolarów w zakład w Brazylii, który za dwa lata miałby uruchomić produkcję auta klasy średniej. W 2012 roku Brazylia wprowadziła jednak dodatkowe opłaty na import części samochodowych co postawiło pod znakiem zapytania plany BMW, bo według szacunków koncernów te opłaty podniosłyby koszty produkcji aut w Brazylii o ok.30%. Od wiosny BMW i władze Brazylii rozmawiały o rozwiązaniu tego problemu.

Gazeta Wyborcza z 21.10.2012

Rząd francuski przyznał 7 mld euro gwarancji kredytowych dla pogrążonego w tarapatkach finansowych koncernu Peugeot-Citroën (PSA). W zamian Peugeot przez trzy lata nie będzie wypłacać dywidendy ani emitować giełdowych opcji na swoje akcje. PSA zgodziło się również powołać komitet nadzorczy, w którym oprócz przedstawicieli koncernu zasiadą reprezentanci rządu Francji i niezależny audytor. Ponadto PSA zgodziło się powołać

przedstawiciela pracowników do rady nadzorczej koncernu. Koncern podpisał już z bankami umowy na kredytowy o wartości 11,5 mld euro. Do końca 2012 roku zadłużenie netto PSA wzrośnie do 3 mld euro i będzie o jedną czwartą wyższe, niż zakładano. W wyjściu PSA z zapaści ma również pomóc sojusz z General Motors. W połowie października 2012 roku francuski koncern ogłosił, że uzgodnił program współpracy z amerykańskim gigantem i jego europejską spółką Opel. Na początku roku GM kupił już 7 proc. akcji PSA.

Gazeta Wyborcza z 24.10.2012

W końcu października 2012 roku Ford zapowiedział, że zamknie swoje dwie fabryki w Wielkiej Brytanii, a także ogłosił likwidację zakładu w Belgii. Pracę straci 13 proc. pracowników Forda w Europie. W brytyjskiej fabryce Southampton, w której od 1972 r. zmontowano 2,2 mln samochodów obecnie produkowane są samochody dostawcze Transit. Ich montaż zostanie przeniesiony do Turcji. W Southampton pracę straci 500 pracowników, a kolejnych 1000 w Dagenham. Likwidację brytyjskich zakładów Ford ogłosił nazajutrz po zapowiedzi, że do końca 2014 r. zamknie zakłady w belgijskim mieście Genk. Produkcję z belgijskich zakładów amerykański koncern przeniesie do Sankt Petersburga w Rosji. Pracę straci 4,3 tys. pracowników fabryki. W Belgii Ford produkuje auta Mondeo, Galaxy i S-Max. Nowe wersje tych modeli koncern będzie montować w zakładach w hiszpańskiej Walencji. W związku z tymi zmianami premiera nowej wersji Mondeo opóźni się aż o 1,5 roku.

Gazeta Wyborcza z 25.10.2012

Japoński koncern Suzuki postanowił ogłosić bankructwo swojej motoryzacyjnej filii w USA, który ma 346 mln dol. długu oraz wycofać się ze sprzedaży aut osobowych w tym kraju.. Suzuki tłumaczy, że wycofuje się ze sprzedaży aut w USA, bo jest tam nikłe zainteresowanie małymi autami, w jakich specjalizuje się ten japoński koncern. Rentowność importu aut z Japonii do Stanów Zjednoczonych dodatkowo spadła z powodu umocnienia kursu jena wobec dolara po trzęsieniu ziemi w Japonii w marcu 2011 roku. W 2011 roku Suzuki sprzedało w USA 26 tys. samochodów, kilkadziesiąt razy mniej niż giganty japońskiej motoryzacji: Toyota, Honda czy Nissan. Suzuki zapowiedziało, że nadal będzie sprzedawać w USA swoje motocykle, pojazdy terenowe oraz silniki do motorówek, bo w przypadku tych wyrobów perspektywy rynkowe są dobre.

Gazeta Wyborcza z 06.11.2012

Na początku grudnia 2012 roku Renault podpisało umowę z rosyjskim koncernem zbrojeniowym Rostiechnologii w sprawie przejęcia kontroli nad rosyjskim producentem samochodów AwtoWAZ. Do połowy 2013 roku francuski koncern i jego japońska spółka Nissan obejmą większość udziałów holenderskiej firmy Alliance Rostec Auto BV, która posiada kontrolny pakiet 74,2 proc. akcji rosyjskiego koncernu AwtoWAZ, produkującego auta Łada. Za 742 mln dol. sojusz Renault-Nissan dostanie 67,13 proc. udziałów holdingu Alliance Rostec Auto, a resztę zachowa rosyjski koncern zbrojeniowy Rostiechnologii. Do tego holdingu Renault wniesie też 25 proc. akcji producenta Łady, które Francuzi za miliard dolarów kupili cztery lata temu. Już obecnie Rosja jest trzecim co do wielkości rynkiem po Francji i Brazylii.

Gazeta Wyborcza z 12.12.2012

Francuski koncern Renault przestał być największym akcjonariuszem szwedzkiego AB Volvo, drugiego w świecie producenta ciężarówek i autobusów. Renault dostało 1 mld 476 mln euro za pakiet akcji Volvo nabyty w 2001 roku, który stanowił 6,5 proc. kapitału akcyjnego szwedzkiej firmy i dawał prawo do 17,2 proc. głosów. Sprzedał on akcje Volvo inwestorom instytucjonalnym na całym świecie. Renault ogłosiło, że wpływy z transakcji przeznaczy na zmniejszenie swoich długów, a także na inwestycje we Francji, w Rosji i Chinach. Rząd Francji, który jest największym akcjonariuszem Renault, sprecyzował, że na inwestycje we Francji koncern przeznaczy 45 proc. wpływów ze sprzedaży akcji Volvo. To

kończy trwający przez dekady związek Renault z Volvo. Dwa lata temu Renault sprzedało już inwestorom instytucjonalnym pakiet 14,9 % akcji AB Volvo.

Gazeta Wyborcza z 13.12.2012

W swoich zakładach Porsche skróci czas pracy do siedmiu godzin dziennie, zachowując dotychczasowe płace. Do połowy 2013 roku czas pracy 17 tys. pracowników Porsche zostanie z obecnych 40 godzin skrócony do 34-35 godzin tygodniowo. Płace pracowników nie zostaną zmniejszone w zamian za zobowiązanie pracowników do pracy w trybie elastycznym. Czas pracy w danym okresie będzie uzależniony od liczby i wielkości zamówień na nowe auta. W ten sposób Porsche AG chce zwiększyć swoją konkurencyjność i atrakcyjność jako pracodawca.

Gazeta Wyborcza z 13.12.2012

Volvo Cars ogłosiło, że dostało od banku China Development Bank linię kredytową do 2020 r w wysokości 1,2 mld dol. (ponad 920 mln euro). Pieniądze te zostaną wykorzystane do spłaty w najbliższych latach 600 mln euro starych długów szwedzkiej firmy. Jednocześnie władze Szwecji poinformowały, że Volvo Cars przed terminem spłaciło kredyt w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Volvo zapowiedziało też, że będzie rozmawiać z China Development Bank o kolejnym kredycie na sfinansowanie do 2020 roku programu inwestycyjnego oszacowanego na 11 mld dolarów. Połowa przyznanych środków ma być wydana w Szwecji. Dzięki tym inwestycjom Volvo ma podwoić sprzedaż aut do 800 tys. sztuk rocznie.

Gazeta Wyborcza z 13.12.2012

Od początku 2012 roku General Motors zlikwidował już 2,3 tys. miejsc pracy w Europie, a do końca roku wyeliminuje jeszcze 300 stanowisk. Na koniec roku w europejskich zakładach GM będzie pracować ok. 37,4 tys. osób, prawie jedna czwarta mniej niż na początku światowego kryzysu w 2008 r. Koncern tłumaczy te oszczędności załamaniem na europejskim rynku motoryzacyjnym. W trzecim kwartale tego roku straty operacyjne GM w Europie wyniosły 478 mln dol. Koncern przewiduje, że w całym roku te straty sięgną 1,5-1,8 mld dol. W zeszłym roku na sprzedaży aut w Europie GM stracił 747 mln dol. W przyszłym roku fabryka Opla w Eisenach będzie pracować na dwie zmiany, zamiast na trzy jak obecnie. Od września ograniczenia czasu pracy, w tym likwidację trzeciej zmiany, wprowadzono już w pozostałych fabrykach Opla w Niemczech. Od listopada także część wydziałów fabryki Opla w Gliwicach przeszła na pracę na dwie zmiany.

Gazeta Wyborcza z 01.01.2013

Pierwszy raz w historii chiński rynek samochodowy zdystansował rynek europejski. W 2012 roku na chińskim rynku sprzedano 13,2 mln aut osobowych. W tym samym czasie w Europie sprzedaż wyniosła 12,5 mln sztuk - co oznaczało zmniejszenie sprzedaży w stosunku do roku 2011 o ponad milion pojazdów. Zdaniem ekspertów do 2016 roku Chiny prześcigną również Stany Zjednoczone, a po 2030 roku na chińskim rynku będzie sprzedawanych więcej aut niż łącznie w USA, Europie i Japonii. Spadek sprzedaży na europejskim rynku wynika przede wszystkim z kryzysu strefy euro, który dotknął szczególnie klientów w krajach południowej Europy.

Gazeta Wyborcza z 03.01.2013

Do tej pory zmniejszenie wpływów z eksportu kompletnych samochodów rekompensował Polsce rosnący eksport części samochodowych i akcesoriów, ale ostatnio także ten dział polskiego przemysłu samochodowego zaczął odczuwać skutki kryzysu europejskiej

motoryzacji. W sumie przez trzy pierwsze kwartały 2012 r. polskie zakłady przemysłu motoryzacyjnego wyeksportowały wyroby o wartości 13,37 mld euro, to jest o wartości mniejszej o ponad 1,2 mld euro niż w porównywalnym okresie 2011 r. Największym rynkiem zbytu pozostały Niemcy, dotąd od stycznia do września 2012 r. trafiło 30,5 proc. całego eksportu polskiej branży motoryzacyjnej. Pod względem wartości ten eksport do Niemiec był jednak o 3 punkty procentowe mniejszy niż rok wcześniej. Do Włoch trafiło prawie 11 proc. eksportu polskiej motoryzacji, ale pod względem wartości ten eksport był po trzech kwartałach zeszłego roku o 27 punktów procentowych mniejszy niż rok wcześniej.

Gazeta Wyborcza z 03.01.2013

Podczas gdy europejski rynek samochodowy przeżywa okres głębokiej stagnacji, w USA sprzedaż nowych samochodów rośnie. W 2012 r. Amerykanie kupili 14,49 mln nowych samochodów osobowych i użytkowych, czyli o 13,4 proc. więcej niż w roku poprzednim. Był to największy procentowy wzrost sprzedaży od roku 1984. Największy, bo aż 35-procentowy, wzrost sprzedaży zanotował Volkswagen, co jest jednym z najlepszych wyników w historii przemysłu motoryzacyjnego. Przebojem rynkowym okazał się w kategorii aut średniej wielkości nowy Passat, którego sprzedaż wzrosła o 413 proc. w porównaniu z rokiem 2011. Sprzedaż samochodów Chylera (kontrolowanego obecnie przez włoskiego Fiata) wzrosła o 21 proc. (1,65 mln aut), przede wszystkim dzięki dobrym wynikom sprzedaży minivana Dodge Caravan i SUV-a Jeep Grand Cherokee. Był to najlepszy wynik tego producenta od 5 lat. Japońska Toyota sprzedała w 2012 roku na rynku europejskim 2,08 mln samochodów, czyli o 27 proc. więcej niż w dwóch poprzednich latach. Bardzo dobry wynik uzyskała też Honda sprzedając o 24 proc. swoich samochodów więcej.

Gazeta Wyborcza z 04.01.2013

W 2012 r. Daimler ustanowił rekord, sprzedając 1,32 mln mercedesów, o 4,7 proc. więcej niż rok wcześniej. Jeśli doliczyć do tego prawie 104 tys. sztuk miejskich aut marki Smart, to w 2012 r. Daimler sprzedał w sumie 1,42 mln samochodów - co stanowi kolejny rekord w dziejach koncernu. O powodzeniu Daimlera zdecydowali kierowcy z USA, którzy w zeszłym roku kupili ponad 274 tys. mercedesów, o 12 proc. więcej niż w 2011 r. Była to rekordowa sprzedaż mercedesów w Stanach Zjednoczone, które stały się największym rynkiem Daimlera. W rodzimych Niemczech koncern sprzedał tylko 261 tys. mercedesów, o symboliczne 0,4 proc. mniej niż w 2011 r. Do powodzenia aut spod znaku trójjramiennej gwiazdy przyczynili się również Chińczycy, którzy w zeszłym roku pierwszy raz w historii kupili 196, 2 tys. mercedesów, o 1,5 proc. więcej niż w 2011 r. W 2012 r. Daimler pobił też rekordy sprzedaży mercedesów w Australii, Kanadzie, Korei Południowej, Meksyku i Rosji.

Gazeta Wyborcza z 04.01.2013

Rząd Kanady przedłużył o kolejne pięć lat program wsparcia przemysłu motoryzacyjnego. W 2008 r. rząd Kanady wyłożył 250 mln dol. na stworzenie Automotive Innovation Fund (Funduszu Innowacji Motoryzacyjnych), który miał wspierać kanadyjską branżę motoryzacyjną i działać przez pięć lat. O wsparcie z funduszu mogły ubiegać się firmy inwestujące co najmniej 75 mln dol. Według rządu Kanady do tej pory działalność funduszu zapewniła inwestycje motoryzacyjne o wartości ponad 1,6 mld dol., a z funduszu skorzystały m.in. Ford, Toyota i kanadyjski producent części samochodowych Magna International. Wspierając inwestycje koncernów samochodowych, Kanada chce odbudować swoją pozycję w światowej branży motoryzacyjnej. W 1999 r. Kanada była czwartym co do wielkości producentem samochodów na świecie, a obecnie spadła do drugiej dziesiątki w tym rankingu. Problemy kanadyjskiego przemysłu motoryzacyjnego nie mają jednak wpływu na tamtejszy rynek samochodowy. W 2012 r. Kanadyjczycy kupili 1,68 mln nowych aut, prawie 6 proc.

więcej niż rok wcześniej. Był to jednocześnie wynik nieznacznie tylko gorszy od rekordu z 2002 r., kiedy Kanadyjczycy kupili 1,7 mln nowych samochodów. Liderem trzeci rok z rzędu pozostał Ford, który w 2012 r. sprzedał Kanadyjczykom 276, 1 tys. aut, praktycznie tyle samo, co rok wcześniej. Drugie miejsce zajął Chrysler, spychając na trzecią pozycję General Motors. W 2012 r. Chrysler sprzedał Kanadyjczykom 243,9 tys. samochodów, o 6 proc. więcej niż rok wcześniej, podczas gdy sprzedaż aut GM w Kanadzie skurczyła się o 6 proc. do 226,8 tys. sztuk.

Gazeta Wyborcza z 06.01.2013

Przez najbliższe trzy lata Toyota nie będzie budować nowych fabryk, zrywając z dotychczasową polityką budowy niemal co rok nowych zakładów. W ten sposób koncern chce ograniczyć wydatki i zwiększyć wydajność swoich działających już zakładów. Ma to umocnić w rywalizacji o tytuł największego na świecie koncernu motoryzacyjnego. Obecnie Toyota ma prawie 30 fabryk w Japonii i ponad 50 w innych państwach świata. W 2012 r. koncern sprzedał ok. 9,7 mln samochodów, a w tym roku zamierza sprzedać 9,91 mln pojazdów

Gazeta Wyborcza z 06.01.2013

W 2012 r. gwałtownie wzrosła sprzedaż nowych samochodów w Japonii po notowanym rok wcześniej kryzysie na rynku motoryzacyjnym wywołanym przez trzęsienie ziemi i tsunami. W zeszłym roku Japończycy kupili 3 mln 14,7 tys. nowych samochodów osobowych, o 26,3 proc. więcej niż w 2011 r. Ta statystyka nie obejmuje aut z silnikami o pojemności do 660 cm sześć. W zeszłym roku Japończycy kupili 1,98 mln sztuk takich małych pojazdów, o 30,1 proc. więcej niż rok wcześniej. W zeszłym roku wzrosła także w Japonii o 24,4 proc. sprzedaż samochodów ciężarowych (do 363,7 tys. sztuk), a autobusów o 12,1 proc. (do 11,9 tys. sztuk).

Gazeta Wyborcza z 07.01.2013

W 2012 r. Brazylijczycy kupili 3,8 mln nowych samochodów, o 4,6 proc. więcej niż rok wcześniej. Do tego wzrostu przyczynił się rządowy program ulg podatkowych dla nabywców nowych samochodów. Rządowe działania na rzecz stymulacji konsumpcji zwiększyły sprzedaż aut o 400 tys. sztuk. Analitycy przewidują, że w tym roku sprzedaż aut w Brazylii wzrośnie o 3,5-4,5 proc., w dużej mierze dzięki rządowym ulgom podatkowym, które będą przyznawane do końca czerwca. Brazylia jest obecnie czwartym co do wielkości rynkiem motoryzacyjnym świata - po Chinach, USA i Japonii. Rozwojowi brazylijskiego rynku motoryzacyjnego towarzyszył spadek rodzimej produkcji motoryzacyjnej. W 2012 r. za bramy fabryk w Brazylii wyjechało 3,3 mln samochodów, o 1,9 proc. mniej niż rok wcześniej. Był to pierwszy od 2002 r. spadek produkcji aut w tym latynoskim państwie, które jest siódmym producentem motoryzacyjnym na świecie. Przyczyniło się do tego załamanie eksportu. W zeszłym roku Brazylia wyeksportowała 442,1 tys. samochodów, o jedną piątą mniej niż w 2011 r.

Gazeta Wyborcza z 08.01.2013

W 2012 r. za bramy fabryk w Polsce wyjechało niespełna 636 tys. samochodów osobowych i dostawczych, to jest o 23% mniej niż w 2011 roku i najmniej od 2005 r. W grudniu z taśm montażowych polskich fabryk zjechało 38,1 tys. aut, o 33 proc. mniej niż rok wcześniej. To już czwarty z rzędu rok spadku produkcji aut w Polsce, która w 2008 r. wyniosła niemal 1 mln sztuk. Od dekady motoryzacja dawała jedną szóstą eksportowych wpływów Polski. W zeszłym roku eksport aut z Polski zmalał o 168,3 tys. sztuk (23,7 proc.). Problemy branży uderzają już w pracowników firm motoryzacyjnych. Opel ograniczył produkcję w Gliwicach do dwóch zmian. A Fiat w grudniu postanowił zwolnić 1450 pracowników, prawie jedną

trzecią zatrudnionych. Włoski koncern tłumaczył to spadkiem popytu na nowe auta w Europie Zachodniej. Ale na los polskich robotników wpłynęła także polityka koncernu z Turynu, który postanowił produkować nową wersję miejskiej Pandy we Włoszech zamiast w Polsce, gdzie montowano poprzednią wersję tego auta.

Gazeta Wyborcza z 10.01.2013

W 2012 r. BMW sprzedało 1 mln 845 tys. aut, umacniając się na pozycji światowego lidera w sprzedaży samochodów luksusowych. Sprzedaż BMW w zeszłym roku była o 10,3 proc. większa niż w 2011 roku, w którym koncern z Bawarii ustanowił poprzedni rekord sprzedaży. W tym roku BMW zamierza kolejny raz poprawić swoje wyniki. Te sukcesy BMW zawdzięcza rosnącej popularności swoich samochodów w Azji i Ameryce. W zeszłym roku BMW sprzedało w Azji o 31,6 proc. aut więcej niż w 2011 r., przy tym sprzedaż w Chinach wzrosła aż o 40,4 proc. W Ameryce Północnej i Południowej BMW zwiększyło sprzedaż o 11,9 proc. w stosunku do 2011 r. Skromniejsze wyniki koncern zanotował w pogrążonej w kryzysie Europie, gdzie w zeszłym roku sprzedaż aut BMW wzrosła zaledwie o 0,8 proc.

Gazeta Wyborcza z 10.01.2013

Koreańczycy nie narzekają na kryzys w Europie, z którym boryka się większość konkurencyjnych koncernów motoryzacyjnych. W swojej słowackiej fabryce koncern Kia wyprodukował w zeszłym roku 292 tys. aut, o 40 tys. sztuk więcej niż w 2011 r. Słowackie zakłady Kia wyprodukowały też w zeszłym roku 464 tys. silników, które są m.in. eksportowane do czeskiej fabryki aut Hyundai, spółki-matki koncernu Kia. W bieżącym roku Kia planuje wyprodukować w swojej w fabryce w słowackim mieście Žylina zatrudniającej ok. 3,9 tys. ludzi, blisko 300 tysięcy samochodów.

Gazeta Wyborcza z 11.01.2013

W 2012 roku Skoda sprzedała 939,2 tys. samochodów, najwięcej w historii tej czeskiej firmy należącej obecnie do grupy niemieckiego Volkswagena. Sprzedaż aut Skody była w zeszłym roku o 6,8 proc. większa niż w 2011 roku, kiedy czeska firma ustanowiła swój poprzedni rekord, sprzedając 879,2 tys. samochodów. Największym rynkiem Skody są teraz Chiny. W zeszłym roku czeska spółka VW sprzedała tam 235,7 tys. samochodów, o 7,1 proc. więcej niż w 2011 r. Sprzedaż w Niemczech - na drugim co do wielkości rynku Skody - wzrosła o 3,6 proc., licząc rok do roku. W najbliższych latach Skoda planuje zwiększyć produkcję swoich samochodów - aż do 1,5 mln sztuk w 2018 r.

Gazeta Wyborcza z 11.01.2013

Dwucyfrowe wzrosty sprzedaży odnotowali w 2012 r. na polskim rynku najwięksi producenci samochodów osobowych segmentu premium. Liderem w tej kategorii zostało BMW, przed Mercedesem i Audi. Niemiecka "wielka trójka" sprzedała łącznie ponad 16 tys. pojazdów. Jak wynika ze statystyki Centralnej Ewidencji Pojazdów, uwzględniającej nowe pojazdy rejestrowane w Polsce, od stycznia do końca grudnia zarejestrowano 5555 samochodów marki BMW, czyli o 21,9 proc. więcej niż rok wcześniej, 5415 pojazdów Mercedes-Benz - o 11,4 proc. więcej niż rok wcześniej i 5111 samochodów Audi - o 23,5 proc. więcej niż rok wcześniej. Lexus - japoński konkurent niemieckiej "wielkiej trójki" - pozostaje daleko w tyle ze sprzedażą 557 pojazdów (2,6 proc. wzrost w porównaniu z 2011 r.). Wzrost sprzedaży samochodów klasy Premium przy jednoczesnym spadku sprzedaży aut niższych klas wskazuje na postępujące rozwarstwienie w społeczeństwie.

Gazeta Wyborcza z 13.01.2013

Według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego w pierwszych trzech kwartałach 2012 roku oficjalna sprzedaż benzyny bezołowiowej spadła o 4%, a oleju napędowego o 8%. Za spadek sprzedaży obok wysokich cen paliw odpowiada szara strefa w ramach której na rynek wprowadzane są jako paliwo substancje o innym przeznaczeniu, a także wprowadzane jest paliwo pochodzące z nielegalnych źródeł, w tym z nielegalnego importu.

Polska Gazeta Transportowa nr 49/2012

W grudniu 2012 roku w Warszawie odbyła się VII Konferencja Niezależnego Rynku Motoryzacyjnego. Na konferencji poruszano głównie tematy sytuacji w branży, konfliktu z producentami samochodów oraz aktualnych uregulowań prawnych. Prezes międzynarodowej organizacji FIGIEFA reprezentującej interesy niezależnego rynku motoryzacyjnego uznał za największe zagrożenie obecne rozwiązania prawne w których powstające inteligentne systemy transportowe zbierające dane o stanie technicznym monitorowanych pojazdów udostępniane będą jedynie producentom samochodów i ich autoryzowanym serwisom. Prowadziłoby to do monopolizacji rynku wartego ponad 100 mld euro.

Polska Gazeta Transportowa nr 49/2012

Od 2012 roku budowany jest krajowy system ważenia pojazdów ciężarowych. Koszty systemu, który do 2015 roku ma składać się z ok. 300 punktów GDDKiA ocenia na 500 mln zł. Zainwestowane środki powinny szybko się zwrócić, bo samochód ciężarowy z dwukrotnie przekroczoną dopuszczalną masą zużywa drogę w tym samym stopniu co dwa i pół miliona aut osobowych. Tylko w jednym punkcie pomiaru przy ul. Pułkowej w Warszawie w skali miesiąca wykrywa się ponad 2,5 tysiąca przeciążonych w znacznym stopniu pojazdów.

Polska Gazeta Transportowa nr 50/2012

Zebrał i opracował: M.M.

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. (Dz. U. 2012 poz. 1109).

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym. (Dz. U. 2012 poz. 1137).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Ministra Sprawiedliwości z dnia 10 października 2012 r. w sprawie warunków przewozu osób pojazdami Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej. (Dz. U. 2012 poz. 1139).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 16 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kierowania ruchem drogowym. (Dz. U. 2012 poz. 1140).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. (Dz. U. 2012 poz. 1151).

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo przewozowe. (Dz. U. 2012 poz. 1173).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 18 października 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu obowiązków uzyskania i przedstawienia do umorzenia świadectw pochodzenia, uiszczenia opłaty zastępczej, zakupu energii elektrycznej i ciepła wytworzonych w odnawialnych źródłach energii oraz obowiązku

potwierdzania danych dotyczących ilości energii elektrycznej wytworzonej w odnawialnym źródle energii. (Dz. U. 2012 poz. 1229).

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie drogowym. (Dz. U. 2012 poz. 1265).

Ustawa z dnia 12 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. (Dz. U. 2012 poz. 1271).

Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 7 listopada 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie trybu wyboru członków komisji do spraw etyki w nauce, trybu jej prac i sposobu wykorzystania wiążących opinii komisji oraz sposobu finansowania. (Dz. U. 2012 poz. 1288).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne. (Dz. U. 2012 poz. 1297).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 grudnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie. (Dz. U. 2012 poz. 1479).

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 20 grudnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dokonywania rozliczeń kosztów badań niezbędnych do ustalenia zawartości alkoholu, środków odurzających lub substancji psychotropowych w organizmie. (Dz. U. 2012 poz. 1511).

Z ŻYCIA ITS

Spotkanie PPT ITS



W dniu 14 listopada 2012 w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się spotkanie Polskiej Platformy Technologicznej Inteligentnych Systemów Transportowych (PPT ITS) zarządzanej przez ITS. W spotkaniu, poświęconym zagadnieniom Strategicznej Agendy Badawczej dla sektora Inteligentnych Systemów Transportowych w Polsce, wzięli udział przedstawiciele administracji rządowej, świata nauki oraz przedsiębiorcy. Z ramienia MTBiGM w spotkaniu uczestniczył Pan Minister Maciej Jankowski oraz Pani Naczelnik Bogusława Rychta. Nie zabrakło także przedstawicieli GDDKiA, GITD, NCBR, KPK oraz firm: Bosch, Neurosoft, AutoGuard. W trakcie spotkania zaprezentowane zostały przykłady wdrożeń (m.in. z Poznania) i adaptowanych w Polsce rozwiązań pokładowych w zakresie inteligentnych systemów transportowych. Sporo uwagi poświęcono omówieniu barier rozwoju branży ITS i sposobom ich skutecznego przezwyciężania z akcentem na aktywne włączanie biznesu i promowanie tzw. inicjatyw oddolnych. Swoje prezentacje przedstawili przedstawiciele pięciu spośród siedmiu grup roboczych PPT ITS, zwracając uwagę na potrzebę współdziałania pomiędzy poszczególnymi

grupami, w szczególności w obszarach związanych z interoperacyjnością i systemami telekomunikacyjnymi oraz konieczność podążania w zakresie ich działalności za ekstrapolowanymi trendami rynkowymi. Zaakcentowano też potrzebę włączenia Platformy w procesy standaryzacji, opracowywania koncepcji i wdrażania zintegrowanego systemu ITS na poziomie krajowym. Wskazano główne kierunki strategiczne, wokół których powinna się koncentrować działalność Platformy, również w kontekście planowania środków pieniężnych na działalność sektora Inteligentnych Systemów Transportowych w nowej perspektywie finansowej 2014-2020. Powołana w roku 2007 Polska Platforma Technologiczna Inteligentnych Systemów Transportowych jest ogólnokrajowym podmiotem działającym na rzecz środowisk obecnych na rynku Inteligentnych Systemów Transportowych (ang. ITS). Celem PPT ITS jest promowanie rozwiązań w zakresie Inteligentnych Systemów Transportowych, przez propagowanie myśli technicznej, wyników ekspertyz i innowacyjnych rozwiązań. PPT ITS wpisuje się w politykę europejskich i krajowych platform technologicznych, zainicjowaną w roku 2003 przez Komisję Europejską. Działanie platform technologicznych jest konsekwencją realizacji strategii UE polegającej na budowaniu Europejskiego Obszaru Badawczego i stanowi główny cel 7. Programu Ramowego UE oraz przyszłego HORIZON 2020. Współpraca przemysłu z sektorem naukowym w ramach platform ma powodować rozwój innowacyjnych w skali Europy inicjatyw technologicznych, od laboratorium aż po rynek. Platformy technologiczne mają służyć komercjalizacji prac badawczych w dziedzinie innowacji i umożliwiać w sposób spójny transfer innowacyjnych technologii. Platformy - obejmując łańcuch wielu zależności gospodarczych - mają zapewniać przełożenie wiedzy generowanej przez konkretne badania na

konkretne technologie i procesy, a docelowo - na usługi i produkty nadające się do wprowadzenia na rynek. Rozwój platform technologicznych przebiega zasadniczo według trójfazowego schematu:

1. Partnerzy osiągają porozumienie, co do wspólnej wizji rozwoju danej technologii.
2. Partnerzy określają Strategiczny Program Badań (ang. Strategic Research Agenda) oraz ustalają średnio- i długookresowe cele dla danej technologii.
3. Partnerzy wdrażają Strategiczny Program Badań angażując w to własne i zewnętrzne zasoby finansowe, ludzkie.

Auto Mobility Center (AMC-2)

W dniu 13 listopada 2012 roku w ITS odbyło się spotkanie inaugurujące projekt pn. Kompleksowy system wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych ruchowo w oparciu o *Auto Mobility Center (AMC-2)*. Realizacja projektu będzie trwała ponad dwa lata i zostanie sfinansowany przez NCBiR w ramach Programu INNOTECH. Łączny budżet projektu wynosi blisko 5 mln zł. Wnioskodawcą jest Konsorcjum AMC-2, koordynowane przez ITS, a jego Partnerami są: Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego, Instytut Odlewnictwa oraz AMZ BIS Sp. z o.o. Przedmiotem projektu jest opracowanie kompleksowego systemu wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych ruchowo, dzięki zaadaptowanej na potrzeby dziewięciu rodzajów grup dysfunkcji ruchowych floty samochodowej. Projekt obejmuje zarówno fazę badawczą, jak i przedwdrożeniową i składa się z sześciu etapów. Są nimi w szczególności: diagnoza potrzeb w zakresie mobilności niepełnosprawnych w Polsce i ocena możliwości adaptacyjnych pojazdów; opracowanie algorytmu informatycznego do symulacji i modelowania; adaptacje wybranych pojazdów bazowych, ich testy i diagnostyka. Ważnym obszarem działalności projektowej będą działania

związane z upowszechnianiem koncepcji mobilności osób niepełnosprawnych, a także sfera legislacyjna i szkolenia. Przygotowane w ramach projektu adaptacje będą służyły uruchomieniu kompleksowej platformy usług motoryzacyjnych na rzecz osób niepełnosprawnych ruchowo.

Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych - "Weekend BRD" 17-18 listopada 2012

Analiza statystyk policyjnych najlepiej oddaje sytuację na polskich drogach. Cieszymy się, gdy dochodzi do mniejszej liczby wypadków, mniej osób odnosi obrażenia, a przede wszystkim, gdy mniej osób ginie. Niemniej w tej ostatniej, delikatnej w materii, rubryce zawsze chodzi o ludzkie życie i związane z nim tragedie najbliższych. I właśnie pamięci Ofiar wypadków drogowych poświęcona jest trzecia niedziela listopada.

Pamiętając o nich warto z pokorą wyciągnąć dla siebie lekcję, aby ustrzec się przed popełnieniem tych samych błędów. Bo to właśnie błąd człowieka jest jedyną przyczyną wypadków na drodze. Można przecenić zarówno swoje umiejętności, nie dostosować prędkości do warunków ruchu, lekceważyć obowiązujące przepisy, zaniedbać stan techniczny pojazdu, jak i infrastrukturę drogową.



Pamiętajmy o tym przez cały rok!

Pośrednio formę edukacji pełniły warsztaty prowadzone przez naszą Fundację "Jedź Bezpiecznie". Ich uczestnicy mieli możliwość m.in. zapoznania się z systemami i rozwiązaniami podnoszącymi bezpieczeństwo w samochodzie - zarówno osób dorosłych, jak i podróżujących dzieci, udziału w praktycznych ćwiczeniach z montażu fotelika samocho-dowego dla dziecka, czy doświadczenia, jak pod wpływem alkoholu zmienia się nasze postrzeganie rzeczywistości. Najmłodszy mogli wziąć udział w teście znajomości przepisów obowiązujących ich na drodze oraz zajęciach plastycznych utrwalających zdobytą wiedzę. Warsztaty edukacyjne pod hasłem "Weekend BRD" odbywały się w dniach 17-18 listopada 2012 roku w warszawskim Centrum Handlowym "Wola Park" (ul. Górczewska 124).

Zebrań Polskiego Stowarzyszenia Naukowego Recyklingu



W dniu 20 listopada 2012 r. w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się zebranie Polskiego Stowarzyszenia Naukowego Recyklingu. Spotkanie otworzył Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski, który wygłosił referat pt. „Recykling wyzwaniem XXI wieku”, zaś pozostali członkowie Stowarzyszenia przygotowali cykl wystąpień nt. ochrony środowiska i recyklingu. Podczas spotkania omówione zostały także bieżące zagadnienia, w tym przygotowania do Konferencji Naukowo - Technicznej „Problemy Recyklingu 2014”.

Seminarium naukowe „Tarnowski ośrodek wychodzenia z traumy”



W dniu 19 listopada 2012 roku w Tarnowie odbyło się seminarium naukowe „Tarnowski ośrodek wychodzenia z traumy” pod Patronatem Ministra Sprawiedliwości Pana Jarosława Gowina, Rzecznika Praw Obywatelskich RP Pani Ireny Lipowicz, Prokuratora Generalnego RP Pana Andrzeja Szeremeta oraz Marszałka Województwa Małopolskiego pana Marka Sowy. W ramach seminarium przedstawiono m.in. zagadnienia dotyczące: bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako współczesnego problemu społeczno gospodarczego (Maria Dąbrowska-Loranc - CBR ITS), aspektów psychologicznych uczestnictwa w wypadku drogowym (Monika Ucińska, Ewa Odachowska - ZPT ITS, Dawid Ściagała - SWPS), rozważania etyczne na temat wypadku drogowego, ofiary i winy przedstawił Paweł Bany (IN ITS). Omówiono również podstawowe zagadnienia leczenia traumy, perspektywy rozwoju systemu pomocy ofiarom wypadków na przykładzie województwa warmińsko-mazurskiego, oraz zadania Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego w zdarzeniach na drogach. Na zakończenie zapoznano się z miejscem, które kompleksowo zajmuje się ofiarami wypadków drogowych -Centrum Leczenia Traumatycznego w Toledo. Nad całością przedsięwzięcia czuwał z-ca Dyrektora ds. Naukowych prof. Ryszard Krystek, który

był jednocześnie moderatorem Seminarium.

Posiedzenie Rady Naukowej ITS

W dniu 5 grudnia 2012 r. o godz. 11.00 w Sali im. Prof. Mariana Madeyskiego w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się posiedzenie Rady Naukowej ITS kadencji 2012-2016. Program posiedzenia Rady Naukowej obejmował:

- Przywitanie przez Dyrektora ITS dr inż. Andrzeja Wojciechowskiego, powołanych i wybranych członków Rady Naukowej Instytutu oraz zaproszonych gości.
- Wręczenie powołań członkom Rady Naukowej ITS kadencji 2012-2016.
- Wybór Przewodniczącego inauguracyjnego posiedzenia Rady Naukowej.
- Wybór Komisji Skrutacyjnej dla wyboru Przewodniczącego Rady Naukowej oraz członków Prezydium Rady Naukowej.
- Zgłaszanie kandydatów i wybór Przewodniczącego Rady Naukowej oraz zgłaszanie kandydatów i wybór członków Prezydium Rady Naukowej.
- Wystąpienie Przewodniczącego Rady Naukowej ITS kadencji 2012-2016.
- Sprawy różne i wniesione.

Spotkanie konsorcjum EYEVID

W dniu 21 listopada 2012 roku w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się spotkanie konsorcjum EYEVID, w którym uczestniczyli przedstawiciele projektu: Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Politechnika Rzeszowska, firma Neuro Device Group Sp. z o. o., ODIUT Automex Sp. z o.o. oraz Instytut Transportu Samochodowego - lider projektu. Spotkanie otworzył Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski, który

zwrócił uwagę na potrzebę wdrażania projektów, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Dalszą część spotkania poprowadzili pracownicy Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu ITS - mgr Michał Niezgoda oraz mgr inż. Mikołaj Kruszewski. W czasie spotkania omówiono szczegółowo zakres i proces realizacji pierwszego zadania w projekcie. Projekt EYEVID jest realizowany w ramach środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (Programu Badań Stosowanych). Celem projektu jest opracowanie metod i wytworzenie narzędzi pozwalających na dokonanie obiektywnej oceny bezpieczeństwa ruchu na drogach, z wykorzystaniem badań okulograficznych oraz wysokiej klasy symulatorów jazdy.

Posiedzenie Zgromadzenia Ogólnego ECTRI



W dniach 22-23 listopada 2012 w Kolonii odbyło się cykliczne posiedzenie Zgromadzenia Ogólnego ECTRI - Stowarzyszenia skupiającego Europejskie Instytuty Badawcze Transportu Lądowego z siedzibą w Brukseli. Podczas spotkania Instytut Transportu Samochodowego reprezentował dr Marek Łepkowski z Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu ITS. Podkreślono rolę Stowarzyszenia w Europejskim Obszarze Badawczym (ERA) oraz udział członków ECTRI w realizacji wspólnych europejskich inicjatyw badawczych. Jednym z głównych wydarzeń

Zgromadzenia Ogólnego ECTRI było podpisanie Memorandum of Understanding z FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes) dotyczącego wzajemnej współpracy w Europejskim Obszarze Badawczym. Podczas posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego ECTRI wybrano nową władzę Stowarzyszenia:

- **Przewodniczący ECTRI:** George Giannopoulos- [Hellenic Institute of Transport \(HIT\)](#) z Grecji
- **Wiceprzewodniczący:** Neil Paulley - Transport Research Laboratory (TRL) z Wielkiej Brytanii
- **Skarbnik:** Heikki Kanner - **Technical Research Centre (VTT)** z Finlandii
- **Członkowie zarządu:** Uwe Clausen - Fraunhofer Transport and Traffic Alliance z Niemiec,
- Jean Paul Mizi - **The French institute of science and technology for transport, development and networks** (Ifsttar) z Francji,
- Pedro Alfonso Pérez Losa - University of Valencia (UVEG) z Hiszpanii
- Katja Schechtner, Austrian Institute of Technology (AIT) z Austrii.

ECTRI jest międzynarodową organizacją typu non-profit, założoną w kwietniu 2003. Jej członkami jest 28 dużych europejskich instytutów badawczych i uniwersytetów z 20 krajów Europy, zajmujących się transportem. Łącznie Stowarzyszenie skupia ponad 3000 europejskich pracowników naukowych z dziedziny transportu. Podstawowym celem ECTRI jest pomoc w budowaniu Europejskiej Przestrzeni Badawczej (ERA) w transporcie lądowym poprzez współpracę w grupach tematycznych oraz współpracę w ramach grup roboczych, grup zadaniowych, programów ramowych, seminariów i konferencji. Wizją ECTRI jest skuteczny, zintegrowany europejski system transportowy, który zapewni bezpieczną i zrównoważoną mobilność osób i towarów. Aby zrealizować tę wizję,

ECTRI dostarcza wiedzy, kompetencji oraz prowadzi doradztwo w tym zakresie. Podstawowe cechy ECTRI to niezależność intelektualna, przejrzystość oraz niezależność naukowa. Długoterminową wizją ECTRI jest tworzenie sieci instytutów badawczych przez łączenie zalet i potencjału wszystkich jej członków i korzystania z ich wiedzy i/lub infrastruktury. Główne cele ECTRI w ramach Europejskiej Przestrzeni Badawczej są następujące:

- Stworzenia ściśle powiązanej i zinstytucjonalizowanej sieci ośrodków kompetencji w ramach Europejskiego planowania transportu oraz badań naukowych.
- Czołowy przedstawiciel europejskich instytutów badawczych w dziedzinie transportu, które prezentuje neutralne spojrzenie na politykę planowania transportu.
- Pomoc swoim członkom w dołączeniu do grona centrów doskonałości w swoich krajach, przede wszystkim w zakresie transportu multimodalnego.
- Pomoc swoim członkom w dialogu naukowym z Komisją Europejską w sprawach związanych z planowaniem polityki transportowej.
- Wspieranie i rozwój kanałów rozpowszechniania wyników badań transportowych w European Transport Research Review - ETRR.
- Wspieranie i pomoc członkom w wyborze, najbardziej aktywnych i skutecznych współpracowników do programów Unii Europejskiej w ramach prowadzonych badań.
- Tworzeniu wizerunku członków, jako szanowanych reprezentantów europejskiej społeczności naukowej transportu.

Głównymi tematami, na których skupia się ECTRI są:

- zrównoważone systemy transportu, w tym paliwa alternatywne,

- inteligentne systemy transportowe, w tym ICT i Galileo,
- ruch i bezpieczeństwo transportu,
- zachowanie i społeczne aspekty komunikacji i transportu,
- literatura transport,
- systemy transportowe w przyszłości.

Konferencja projektu Dakota



W dniach 22-23 listopada 2012 roku w Atenach odbyła się konferencja kończąca projekt pt. „System zbierania, transferu i analizy danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego - DaCoTA (Data Collection, Transfer and Analysis)” realizowany w latach 2010-2012 przez 17 instytucji z 12 krajów (w tym Instytut Transportu Samochodowego) w ramach 7 Programu Ramowego Unii Europejskiej. Głównym celem projektu było stworzenie systemu wspierającego zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego ułatwiającego dostęp do danych i wyników badań. Konferencja była podsumowaniem prac przeprowadzonych w ramach 6 grup roboczych. Obrady podzielono na osiem sesji tematycznych, na koniec każdej sesji odbywała się dyskusja:

- Sesja 1: Przyszłe wyzwania dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie
- Sesja 2: Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego w Europie
- Sesja 3: Zbiorcze dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wiedza potrzebna do kształtowania polityki w tym zakresie

- Sesja 4: Prognozowanie poziomu zagrożenia w ruchu drogowym i porównanie rezultatów prowadzonych działań w poszczególnych krajach
- Sesja 5: Badanie zachowań kierowców w rzeczywistym ruchu drogowym - wykorzystanie nowych technologii
- Sesja 6: Poglębione badania wypadków drogowych
- Sesja 7: Pomiary, ocena i poprawa bezpieczeństwa pojazdów
- Sesja 8: Panel dyskusyjny poświęcony rekomendacjom dotyczącym gromadzenia wiedzy, jej upowszechniania i rozwoju narzędzi wspierających proces zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

W konferencji uczestniczyło około 130 osób z ponad 20 krajów, a obrady odbywały się w salach Muzeum Akropolis usytuowanym u stóp Akropolu. Polskę reprezentowali pracownicy Instytutu Transportu Samochodowego, będący członkami zespołu realizującego projekt (Ilona Buttler, Dorota Hitczenko, Aneta Wnuk, Anna Zielińska), a także prof. Kazimierz Jamroz z Politechniki Gdańskiej.

III Forum Bezpieczeństwa Transportu

Forum Bezpieczeństwa Transportu to cykliczne spotkania na temat wybranych, kluczowych problemów transportu, zwłaszcza drogowego, które Instytut Transportu samochodowego rozpoczął w dniu 1 marca 2012 roku. Ich celem jest dyskusja nad wynikami badań i analiz, które powinny stanowić podstawę do formułowania poglądów na temat kierunków polityki transportowej w kontekście zamierzeń światowych oraz unijnych instytucji i organizacji. Mamy nadzieję, że dyskusje te znacząco przyczynią się do ujednolicenia stanowiska w sprawie ważnych tematów, a Polska będzie mogła wzmocnić swoją pozycję solidnego partnera UE rozwiązującego problemy współczesnego transportu, jego bezpieczeństwa, wpływu na środowisko

oraz zastosowania najnowszych technik i technologii transportu.

„Pierwsza Polska Konferencja Eyetrackingowa”

W dniu 30 listopada 2012 r. pracownicy Instytutu Transportu Samochodowego uczestniczyli w „Pierwszej Polskiej Konferencji Eyetrackingowej”. Spotkanie, zorganizowane przez Katolicki Uniwersytet Lubelski oraz firmy Neuro Device Group Sp. z o.o., SensoMotoric Instruments GmbH (SMI), przyciągnęło naukowców zajmujących się badaniami okulograficznymi z całej Polski. W czasie konferencji przedstawione zostały wybrane badania prowadzone obecnie w Polsce, zarówno w sferze naukowej, jak też biznesowej.



W referacie przedstawiono wyniki przeprowadzonych badań pilotażowych dotyczących różnic pomiędzy kierowcami doświadczonymi i niedoświadczonymi w stosowanych przez nich strategiach przeszukiwania pola widzenia. Wykonanie badań możliwe było dzięki wykorzystaniu najnowocześniejszych narzędzi badawczych, w tym zaawansowanego symulatora jazdy AS1200-6 i mobilnego okulografu SMI Glasses.

Nowi Partnerzy naszej Inicjatywy

Tygodnik motoryzacyjny "Auto Świat" oraz ogólnopolskie stowarzyszenie "Kierowca.pl" to nowi partnerzy

medialni "Inicjatywy na rzecz dobrych świateł samochodowych".



Celem Inicjatywy jest popularyzacja wiedzy wśród kierowców, serwisantów, diagnostów, producentów i dystrybutorów jak właściwie zadbać o światła samochodu oraz jak ich optymalnie używać. Ponadto Inicjatywa podejmuje działania długofalowe oparte na zaawansowanych badaniach naukowych zmierzające do doskonalenia prawa i wymagań technicznych tak, aby były przejrzyste, jednoznaczne, a przede wszystkim w jasny sposób powiązane z bezpieczeństwem ruchu drogowego po zapadnięciu zmierzchu.

Warsztaty projektowe EcoGem



W dniu 5 grudnia 2012 r. w ramach konferencji naukowej Transcomp 2012 odbyły się warsztaty projektu EcoGem, których organizatorem był Instytut

Transportu Samochodowego. W spotkaniu wzięło udział siedmiu przedstawicieli członków konsorcjum. Instytut Transportu Samochodowego był reprezentowany przez mgr Michała Niezgode, mgr inż. Mikołaja Kruszewskiego i inż. Arkadiusza Matysiaka - pracownicy Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu ITS. Wszyscy członkowie konsorcjum w przygotowanych wystąpieniach omówili szczegółowo założenia projektowe, a także narzędzia, które zostały wytworzone w ramach prac - moduł zaawansowanego wspomagania kierowcy typu ADAS, centralną platformę systemu, a także platformę symulacyjną umożliwiającą walidację i weryfikację działania poszczególnych elementów systemu. Warsztaty projektowe cieszyły się dużym zainteresowaniem - uczestniczyli w nich przedstawiciele uczelni technicznych i instytucji naukowych z całej Polski. Projekt „EcoGem - Cooperative Advanced Driver Assistance System for Green Cars”, ma na celu wytworzenie zaawansowanego systemu nawigacji i wspomagania kierowcy typu ADAS dedykowanego samochodom elektrycznym. Realizowany jest w ramach 7 Programu Ramowego. W projekcie bierze udział 11 partnerów z 8 europejskich krajów. Kierownikiem projektu z ramienia ITS jest dr inż. Tomasz Kamiński.

Spotkanie ekspertów CARE

W dniu 7 grudnia 2012 roku w Brukseli odbyło się kolejne spotkanie grupy Ekspertów europejskiej bazy danych o wypadkach drogowych CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe). Spotkania takie odbywają się cyklicznie dwa razy do roku a udział w nich biorą przedstawiciele wszystkich krajów Unii Europejskiej odpowiedzialni za dostarczanie krajowych baz danych o wypadkach do bazy CARE. Organizatorem spotkania jak zawsze był Zespół Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Road Safety Unit) Dyrekcji Komisji

Europejskiej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). W pierwszej części spotkania omówiono problemy z zasilaniem bazy CARE przez kraje związkowe i zmianę modelu bazy CARE (lata 1991-2010) na model CADaS (Common Accident Data Set), który został opracowany w ramach projektu SafetyNet i funkcjonuje od 1999 roku. Przedstawiciele zespołu zarządzającego bazą CARE (Road Safety Unit DG MOVE), przedstawili także nowe możliwości wizualizacji danych z bazy CARE na mapach przy wykorzystaniu systemu The European Road Map Viewer. Przykłady zastosowania tego rozwiązania jak również gotowe zestawienia danych o wypadkach można znaleźć na stronie: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

Kolejnym omawianym tematem były prace nad ujednoliceniem definicji ciężko rannych w wypadkach drogowych. Od wielu lat większość krajów Unii Europejskiej stosuje taką samą definicję ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (zabici na miejscu wypadku i w ciągu 30 dni po wypadku). Zasada ta nie dotyczy niestety osób rannych w wypadkach drogowych. Różnorodność stosowanych definicji uniemożliwia prowadzenie analiz porównawczych w zakresie liczby ciężko rannych. Zagadnienie jest przedmiotem rozważań Grupy Wysokiego Szczebla ds. Bezpieczeństwa Ruchu (HIGH-LEVEL GROUP ON ROAD SAFETY). Proponuje się, aby we wszystkich krajach ciężkość obrażeń określać przy wykorzystaniu skali MAIS a za ciężko rannego uznać osobę, która w powyższej skali otrzyma 3 lub więcej punktów. Propozycja ta wzbudziła wiele kontrowersji, ponieważ skala MAIS nie jest obecnie powszechnie stosowana. Temat ten będzie przedmiotem dyskusji na 3 spotkaniu Grypy Wysokiego Szczebla w dniu 15 stycznia 2013 roku.

Przedstawiciel DG MOVE poinformował, że Komisja Europejska podjęła decyzję, że 6 maja 2013 roku będzie obchodzony Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu

Drogowego, który zostanie poświęcony zagrożeniom pieszych w miastach. W dniach 6-12 maja odbędzie się Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego organizowany pod patronatem Organizacji Narodów Zjednoczonych. Na sesji popołudniowej Eksperti CARE zostali zapoznani z efektami realizacji projektu DaCoTA (Data Collection, Transfer and Analysis), którego realizacja rozpoczęła się w 2010 roku a kończy się w grudniu 2012 roku. (www.dacota-project.eu). W spotkaniu uczestniczyła Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, która od 2003 roku jest przedstawicielem Polski w bazie CARE i jest odpowiedzialna za dostarczanie polskiej bazy danych do bazy CARE.

Mobilność Polaków z niepełnosprawnością

Na temat stanu mobilności Polaków z niepełnosprawnością rozmawiano podczas seminarium, które odbyło się 12 grudnia 2012 roku w auli Wyższej Szkoły Cła i Logistyki w Warszawie. Podczas wydarzenia organizowanego wspólnie przez Instytut Transportu Samochodowego, Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKa oraz Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji poruszone zostały wybrane problemy z zakresu dostępności przestrzeni miejskiej dla osób z ograniczoną mobilnością, a także działania na rzecz zwiększania aktywności tej grupy obywateli oraz ich bezpieczeństwa. Współorganizatorem seminarium była także Wyższa Szkoła Cła i Logistyki - przystosowana do potrzeb osób z dysfunkcją narządów ruchu. Program wydarzenia:

- Niepełnosprawność w świetle badań GUS - wybrane aspekty
- Promocja działań i programów na przykładzie Auto Mobility Centrum (AMC) - platforma kompleksowych

usług motoryzacyjnych dla sektora klientów niepełnosprawnych

- Trauma powypadkowa - pomijany skutek wypadku
- Zastosowanie symulatora w psychologicznych badaniach profilaktycznych osób niepełnosprawnych
- Badania sprawności psychofizycznej kierowców wypadkowych i bezwypadkowych w aspekcie prewencji wypadkowej i zwiększania kultury bezpieczeństwa w transporcie drogowym
- Zapobieganie wykluczeniu społecznemu osób starszych (65+) poprzez zapewnienie mobilności, bezpieczeństwa i dostępności na obszarach miejskich
- Wpływ pierwszej pomocy przedlekarskiej na stopień obrażeń
- Badania techniczne pojazdów adaptowanych w Polsce na tle UE
- Homologacja pojazdów do transportu i kierowania przez osoby niepełnosprawne

II Seminarium dla Pełnomocników Marszałków Województw ds. psychologicznych badań osób kierujących pojazdami

W dniu 12 grudnia 2012 roku w siedzibie ITS odbyło się II Seminarium dla Pełnomocników Marszałków Województw ds. psychologicznych badań osób kierujących pojazdami dotyczące ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 roku. Seminarium uroczyście otworzył Z-ca Dyrektora ds. Rozwoju dr inż. Marcin Ślęzak. W gronie gości znaleźli się m.in: przedstawiciel Departamentu Zdrowia w Ministerstwie Zdrowia, pełnomocnicy marszałków z dziesięciu województw oraz psychologowie transportu ITS. W ramach seminarium zostały przedstawione przepisy Ustawy o kierujących pojazdami z dn. 5 stycznia 2011r. dotyczące psychologii transportu. Pełnomocnicy marszałków wyrazili duże zainteresowanie

kolejnymi spotkaniami w ITS, które przyczyniają się do pogłębiania współpracy pomiędzy województwami i pracownikami psychologicznych badań kierowców w zakresie nadzoru i kontroli.

Polsko-francuskie seminarium 2012



W dniu 12 grudnia 2012 roku w Ambasadzie Francji w Warszawie odbyło się seminarium na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Organizatorem seminarium była Misja Ekonomiczna UBIFRANCE we współpracy z Ambasadą Francji. Celem tego wydarzenia była wymiana doświadczeń między polskimi i francuskimi jednostkami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Podczas spotkania Instytut Transportu Samochodowego reprezentowali: prof. Gabriel Nowacki, Maria Dąbrowska-Loranc, Ida Leśnikowska-Matusiak. Seminarium otworzył Jego Ekscelencja Ambasador Francji w Polsce Pan Pierre Buhler. Dalsze obrady odbywały się w czterech blokach tematycznych:

- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i we Francji
- Procedury kontrolne stosowane w bezpieczeństwie ruchu drogowego
- Rola inteligentnych systemów transportowych
- Aspekty logistyczne ratownictwa drogowego.

W ramach bloków tematycznych zostały przedstawione zarówno doświadczenia francuskie jak i działania podejmowane w każdym zakresie w Polsce. Politykę

francuską w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawił Joel Valmain Doradca Pełnomocnika Międzyministerialnego ds. BRD w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. Polskie priorytety w dziedzinie brd omówił Maciej Mosiej Sekretarz Krajowej Rady BRD. a stan bezpieczeństwa na drogach w Polsce Rafał Kozłowski z Komendy Głównej Policji. Automatyczny nadzór nad ruchem w Polsce zaprezentował Marcin Flieger Dyrektor Centrum Automatycznego Zarządzania Ruchem Drogowym ITD. Gabriel Nowacki z Instytutu Transportu Samochodowego przedstawił projekty dotyczące inteligentnych systemów transportowych realizowane w Polsce. W ramach kolejnych bloków głos zabrali francuscy przedsiębiorcy, których produkty i rozwiązania z powodzeniem służą poprawie bezpieczeństwa na drogach. Przedstawiciele firm Parifex, Sterela, Signature i Capsys omówili znaczenie swoich wyrobów w prewencji bezpieczeństwa na drogach. W kolejnych numerach Kwartalnika BRD w 2013 roku postaramy się przedstawić bardzo ciekawe rozwiązania prezentowane podczas seminarium. W ramach ostatniej sesji organizację systemu ratownictwa we Francji omówił Doktor Pułkownik Michel Orcel z Dyrekcji Bezpieczeństwa Cywilnego oraz Zarządzania Kryzysowego, a w Polsce st. bryg. Dariusz Marczyński Dyrektor Krajowego Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności.

Nowa książka w ofercie wydawniczej ITS

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw Instytutu Transportu Samochodowego informuje, że ukazała się nowa książka pt. „Rozwój gałęziowy transportu w Europie - priorytetowe osie sieci TEN-T”, opracowana przez prof. Jacka Brdulaka, mgr Cezarego Krysiuka, mgr Piotra Pawlaka.



W książce opisano główne kierunki infrastrukturalnej i jakościowej integracji unijnego transportu w postaci tzw. Białej Księgi. Jako główne wyzwania rozwojowe wskazano nierównowagę rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, zatłoczenie szlaków transportowych i miast, a także przestrzeni powietrznej, oraz negatywny wpływ transportu na środowisko. W dokumencie tym zaproponowano środki polityki gospodarczej mające na celu doprowadzenie do równowagi pomiędzy gałęziami transportowymi i m.in. położono nacisk na potrzebę zlikwidowania wąskich gardeł w sieciach transeuropejskich (TEN-T) oraz poprawę jakości usług transportowych, która na przykład w transporcie samochodowym powinna skutkować zmniejszeniem liczby wypadków drogowych.

Zebranie założycielskie „TEAM ECO”

W dniu 19 grudnia 2012 r. w siedzibie ITS odbyło się zebranie założycielskie przedstawicieli partnerów Centrum Naukowo-Przemysłowego „TEAM ECO”. Zebrani dokonali wyboru przewodniczącego Rady Partnerów - został nim dr inż. Andrzej Wojciechowski, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego. Na wiceprzewodniczących wybrano prof. dr hab. inż. Jerzego Merkisa oraz prof. dr hab. Tadeusza Niezgodę. Centrum

sprecyzowało także główne zagadnienia merytoryczne, jakimi będzie się zajmować oraz określiło cele i zadania Partnerów. Zebrani zwiedzili także nowobudowaną halę diagnostyczną oraz zapoznali się z najnowszymi urządzeniami badawczymi Instytutu. Celem Centrum jest integracja środowiska naukowego i jednostek sektora gospodarczego w pracach nad rozwojem nowoczesnych technologii, szczególnie w obszarze transportu, oraz stworzenie platformy współpracy dla Partnerów na potrzeby realizacji wspólnych projektów, badań naukowo-technicznych i prac rozwojowych oraz komercjalizacji ich wyników.

Członkami-założycielami Centrum „TEAM-ECO” są:

- Instytut Transportu Samochodowego (Koordynator Centrum),

- Instytut Metalurgii i Inżynierii Materiałowej im. Aleksandra Krukowskiego, Polskiej Akademii Nauk w Krakowie,
- Instytut Odlewnictwa z siedzibą w Krakowie,
- Wojskowy Instytut Techniki Inżynierskiej im. profesora Józefa Kosackiego,
- Politechnika Warszawska,
- Politechnika Poznańska,
- Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego, oraz firmy:
 - „AMZ Kutno”,
 - „Instytut Technik i Technologii Specjalnych”,
 - „MOTOTECHNIKA - Józef Zborowski”,
 - „Odlewnia Żeliwa Wulkan”,
 - „ROMA”,
 - „TABAL Jan Kidaj, Mieczysław Daniel”,
 - „UTAL”,
 - „WGW GREEN ENERGY POLAND”,
 - „WIELTON”,
 - „Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe KAMA Zofia Wołosia”.

0 Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach

W listopadzie i grudniu 2012 r. o ITS między innymi pisano w prasie:

- Polskie Drogi z dn. 01.11.12 r. „**Piesi – gatunek zagrożony, ale niechroniony**”;
- Auto Świat Poradnik z dn. 01.12.2012 r. „**Czym świecić?**”;
- Nowoczesny warsztat z dn. 01.12.12 r. „**Odbyły się Targi Techniki Motoryzacyjnej LUBTECH**”;
- Nowoczesny Warsztat z dn. 01.12.2012 r. „**Zasięg światła reflektorów głównych samochodu**”;
- Nowoczesny Warsztat z dn. 01.12.2012 r. „**W obliczu zmian w branży badań technicznych**”;
- Flota Auto Biznes z dn. 01.12.2012 r. „**Czytajmy etykiety**”;
- Transport Technika Motoryzacyjna z dn. 01.12.2012 r. „**Nowy Płyn Chłodniczy Borygo**”;
- Auto Serwis Manager z dn. 01.12.12 r. „**Targi Lubtech po nowemu**”;
- Moto Express z dn. 11.12.2012 r. „**Zawodowa jazda w stylu eko**”;
- Nowości Magazyn z dn. 14.12.2012 r. „**Polowanie na pieszego trwa**”;
- Dziennik Elbląski z dn. 17.12.2012 r. „**Będzie trudniej? Na pewno inaczej**”;
- Głos Koszaliński Regiony z dn. 18.12.2012 r. „**Uczą się i jednocześnie świadczą usługi**”;
- Głos Koszaliński Regiony z dn. 18.12.2012 r. „**Uczą się i jednocześnie świadczą usługi**”;
- Gazeta Pomorska z dn. 21.12.2012 r. „**W Toruniu inny egzamin na „prawko” niż w Bydgoszczy**”;
- Polska Dziennik Łódzki z dn. 21.12.12 r. „**Nowe egzaminy**”;
- Polska Gazeta Krakowska z dn. 27.12.2012 r. „**Mentol w płynach do spryskiwaczy**”;
- Dziennik Elbląski z dn. 17.12.2012 r. „**Będzie trudniej? Na pewno inaczej**”;
- Top – Tygodnik Opoczyński z dn. 31.11.2012 r. „**Wyróżnieni za projekt**”;
- Polski Traker z dn. 01.12.2012 r. „**Seminarium IRU**”;
- Super Nowości z dn. 27.11.2012 r. „**Znamy dostawcę systemu na nowy egzamin na prawo jazdy**”;
- Przewoźnik z dn. 01.10.2012 r. „**Za co odpowiada przewoźnik i spedytor**”.

614.8

Wypadki drogowe

ITS
ang.

Ola Svenson, Gabriella Eriksson, Nichel Gonzalez, Braking from different speeds: Judgments of collision speed if a car does not stop in time, Hamowanie przy różnej prędkości, ocena prędkości pojazdu podczas kolizji, jeżeli dojdzie do wypadku, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 487-492.

PRĘDKOŚĆ ZDERZENIA, BRD, WYPADKI, OCENA PRĘDKOŚCI

Zachowanie przez kierowcę dozwolonej prędkości daje możliwość zwrócenia uwagi na istotne informacje na drodze oraz możliwość wykonywania odpowiednich manewrów w bezpieczny sposób. Przeprowadzono badanie na temat wiedzy kierowców odnośnie drogi hamowania pojazdu przy różnych prędkościach. Wyniki wskazują na zbyt optymistyczny pogląd co do możliwości szybkiego zahamowanie pojazdu przy nadmiernej prędkości.

65/2012

P.Pawlak

656.1.05:656.08

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

ITS
ang.

Jonas Lundberg, Carl Rollenhagen, Erik Hollnagel, Amy Rankin, Strategies for dealing with resistance to recommendations from accident investigations, Sposoby skutecznej implementacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 455-467.

BRD, ZALECENIA, POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

Raporty na temat wypadków drogowych prowadzą do stworzenia szeregu zaleceń mających poprawić stan bezpieczeństwa, jednak ze względu na różne czynniki zalecenia te często są ignorowane. W artykule tym przedstawione są sposoby, które mają na celu lepiej przedstawiać zalecenia dotyczące BRD.

66/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe- badania

ITS
ang.

Julia Werneke, Mark Vollrath, What does the driver look at? The influence of intersection characteristics on attention allocation and driving behavior, Na co zwraca uwagę kierowca? Wpływ rodzaju skrzyżowania na zachowanie i uwagę kierowcy, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 610-619

SPOSTRZEGANIE, SKRZYŻOWANIE, BRD, KIEROWCA

Jednym z podstawowych czynników przyczyniających się do wypadków na skrzyżowaniach jest brak dostatecznego skupienia się kierowcy. W wielu przypadkach kierowcy wymuszają pierwszeństwo i doprowadzają do kolizji. Powyższe badania miały na celu sprawdzenie na symulatorze jazdy wpływu rodzaju skrzyżowania na zachowanie i skupienie kierowców.

67/2012

P. Pawlak

656.1.001.5

Ruch drogowy - badania

ITS
ang.

Charles T. Scialfa, David Borkenhagen, John Lyon, Micheline Deschenes, Mark Horswill, Mark Wetton, The effects of driving experience on responses to a static hazard perception test, Wpływ doświadczenia kierowcy na wyniki testu dotyczącego ryzykownych zachowań na drodze, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 547-553.

MŁODZI KIEROWCY, SPOSTRZEGANIE RYZYKA, DOŚWIADCZENIE, BRD

Młodzi kierowcy często wykazują zbyt małą percepcję zagrożenia na drodze, co może prowadzić do zwiększonego ryzyka kolizji. W artykule przedstawiono statystyczny test postrzegania zagrożenia, który wymaga od uczestników wskazanie sytuacji konfliktowej w ruchu drogowym, która mogłaby doprowadzić do kolizji. Potencjalne zastosowanie tego testu może być używane do oceny umiejętności oraz do szkolenia młodych kierowców.

68/2012

P. Pawlak

656.1.001.5

Ruch drogowy - badania

ITS
ang.

Chien-Jung Lai, Drivers' comprehension of traffic information on graphical route information panels, Poziom zrozumienia informacji w ruchu drogowym wyświetlanych na graficznych panelach informacyjnych, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 565–571

GRAFICZNE PANELE INFORMACYJNE, DROGA, ITS

Koncepcja wykorzystania znaków graficznych do wyświetlania informacji na temat ruchu drogowego staje się obecnie coraz bardziej popularna. Podstawowym celem powyższego badania było opracowanie i przeprowadzenie testu w którym kierowcy mieli odpowiedzieć czy informacje o ruchu, wyświetlane na graficznym panelu informacyjnym mogą być łatwo zrozumiałe. Wyniki tych badań mogą pomóc w projektowaniu odpowiednich informacji o ruchu, co z kolei doprowadzi do bardziej komfortowej jazdy.

69/2012

P. Pawlak

629.113.014.9

Symulator jazdy

ITS
ang.

E.C. Andrews, S.J. Westerman, Age differences in simulated driving performance: Compensatory processes, Różnice w wieku kierowcy, a osiągnięte wyniki w badaniu na symulatorze: badania porównawcze, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 660–668

STARZENIE, KIEROWCA, SYMULATOR, BRD

W powyższym artykule omówiono badania przeprowadzone na symulatorze jazdy, które miały na celu porównanie zdolności pomiędzy dwoma grupami wiekowymi kierowców. Pierwsza grupa znajdowała się w przedziale 26-40 lat a druga grupa w przedziale 60 lat i więcej. Opisano wyniki badania i rozważania na temat wykorzystania tych wyników w kontekście dalszej oceny starszych kierowców.

70/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe - badania

ITS
ang.

Kristen Monaco, Brydey Redmon, Does contracting with owner operators lead to worse safety outcomes for US motor carriers? Evidence from the Motor Carrier Management Information System, Czy umowy z przewoźnikami posiadającymi swoje pojazdy prowadzą do gorszych wyników BRD? Ewidencja z systemu informacji na temat przewoźników w USA, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 654–659

PRZEWOŹNICY, BRD, WYPADKI

Używając danych z systemu informacji na temat przewoźników w USA (Motor Carrier Management Information System), przeprowadzono badania skupiając się na zagadnieniach BRD i formie zatrudnienia. Bardzo małe firmy przewoźnicze i te firmy, które zatrudniały przewoźników dysponujących swoimi pojazdami wykazywały się mniejszym udziałem w wypadkach drogowych, niż przedsiębiorstwa, które zatrudniały jedynie kierowców. Jednak pomimo tych różnic w badaniu nie wykryto znaczącej relacji pomiędzy typem firmy a dotkliwością wypadku.

71/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe - badania

ITS
ang.

Anu Siren, Annette Meng, Cognitive screening of older drivers does not produce safety benefits, Zachowanie i umiejętności starszych kierowców, a zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 634–638

STARSI KIEROWCY, BRD, UMIEJĘTNOŚCI

Pomimo iż polityka oceniania umiejętności kierowców ze względu na ich wiek jest stosowana w wielu krajach, według wielu badań nie przynosi ona dostatecznych rezultatów. Badania pokazują, iż zwiększający się wiek nie wpływa tak mocno na większą liczbę wypadków powodowanych przez tych kierowców. Powyższe badanie ma na celu ocenę bezpieczeństwa w ruchu drogowym na podstawie testu, który również bierze pod uwagę wiek kierowcy. Badania zostały przeprowadzone w Danii. W artykule przedstawiono wyniki tych badań.

72/2012

P. Pawlak

629.113.114.9

Symulatory jazdy

ITS
ang.

Scott McIntyre, Leo Gugerty, Andrew Duchowski, Brake lamp detection in complex and dynamic environments: Recognizing limitations of visual attention and perception, Światła hamowania, dynamiczne i złożone warunki drogowe, ograniczenia uwagi wzrokowej i percepcji, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 588–599

ŚWIATŁA SAMOCHODU, WIDOCZNOŚĆ, PERCEPCJA, HAMOWANIE

Na całym świecie, zarówno światła hamowania, jak również tylne światła muszą być czerwone. W powyższym badaniu przeprowadzono test na symulatorze jazdy oceniający skuteczność tego rozwiązania podczas skomplikowanych scenariuszy drogowych. Wyniki pokazują, iż zastosowanie czerwonych świateł hamowania i żółtych lamp tylnich może być skuteczniejszym rozwiązaniem, w artykule szczegółowo omówiono wyniki badania.

73/2012

P.Pawlak

629.113.014.9

Symulator jazdy

ITS
ang.

D. Davenne, R. Lericollais, P. Sagaspe, J. Taillard, A. Gauthier, S. Espie, P. Philip, Reliability of simulator driving tool for evaluation of sleepiness, fatigue and driving performance, Skuteczność symulatora jazdy jako narzędzia kontrolującego senność, zmęczenie i zdolności kierowcy, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 677–682

SYMULATOR JAZDY, BADANIA, SENNOŚĆ, ZMĘCZENIE, BRD

Celem powyższego badania było porównanie wpływu senności i zmęczenia podczas jazdy w warunkach symulacyjnych, a także porównanie tych wyników z badaniami w rzeczywistych warunkach jazdy. Uczestnicy badania jeździli na symulatorze jazdy lub na autostradzie we Francji, w warunkach nocnych. W artykule opisano wyniki tego badania.

74/2012

P.Pawlak

629.113.014.9

Symulator jazdy

ITS
ang.

Ebru Dogan, Linda Steg, Patricia Delhomme, Talib Rothengatter, The effects of non-evaluative feedback on drivers' self-evaluation and performance, Skutki stosowania mało skutecznej informacji zwrotnej na samoocenę zachowania kierowcy, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 522–528

BRD, ZACHOWANIA RYZYKOWNE, SAMOOCENA, INFORMACJA ZWROTNA

Kierowcy często mają tendencję do przeceniania swoich umiejętności, co z kolei może prowadzić do ryzykownych zachowań. Dostarczanie kierowcom informacji zwrotnej jest dobrym rozwiązaniem mającym na celu ograniczenie niedokładnej oceny swoich umiejętności. W praktyce wiele badań na symulatorze dostarcza mało skutecznej informacji zwrotnej na temat zachowania kierowcy. Omówiono teoretyczne i praktyczne implikacje szkodliwych skutków mało skutecznej informacji zwrotnej.

75/2012

P. Pawlak

656.13.007.2

Kierowcy samochodów

ITS
ang.

Tomer Toledo, Tsippy Lotan, Orit Taubman - Ben-Ari, Einat Grimberg, Evaluation of a program to enhance young drivers' safety in Israel, Ewaluacja programu zachęcającego młodych izraelskich kierowców do bezpiecznej jazdy, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 705–710

MŁODZI KIEROWCY, BRD, IZRAEL

Młodzi kierowcy w Izraelu, jak również w innych krajach świata częściej biorą udział w wypadkach w ruchu drogowym niż inne grupy wiekowe. System licencjonowania młodych kierowców w Izraelu wymaga, aby przez co najmniej 3 miesiące po uzyskaniu uprawnień kierowca musiał jeździć z bardziej doświadczonym kierowcą. Działania opierały się na spotkaniach z tymi grupami, na których to przedstawiano korzyści tej zasady.

76/2012

P.Pawlak

656.13.007.2

Kierowcy samochodów

ITS
ang.

Kelsey R. Thompson, Amy M. Johnson, Jamie L. Emerson, Jeffrey D. Dawson, Erwin R. Boer, Matthew Rizzo, Distracted driving in elderly and middle-aged drivers, Rozproszenie uwagi kierowców starszych i tych w średnim wieku, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 711–717

ROZPROSZENIE UWAGI, KIEROWCY, BRD, WIEK

Prowadzenie pojazdu jest złożoną czynnością patrząc pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Różnorodność sytuacji drogowych oraz duża ilość czynności wykonywanych w pojeździe, podczas jazdy, mogą wpływać bardzo negatywnie na bezpieczeństwo. Powyższe badanie ma na celu opisanie skupienia kierowców, którzy podczas jazdy są narażeni na rozpraszanie uwagi przez wiele czynników występujących na zewnątrz i wewnątrz pojazdu. Badana została reakcja kierowców będących w średnim oraz starszym wieku.

77/2012

P. Pawlak

656.1.022.838

Drogi lokalne

ITS
ang.

Eirin Olaussen Ryeng, The effect of sanctions and police enforcement on drivers' choice of speed, Wpływ kar oraz działalność policji na zjawisko przekraczania dozwolonej prędkości przez kierowców, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 446–454.

PRĘDKOŚĆ, POLICJA, KARY, BRD

W artykule tym przedstawiono wyniki ankiety przeprowadzonej na drogach lokalnych Norwegii. Oceniano wpływ kar oraz działalność policji na skłonność kierowców do przekraczania dozwolonej prędkości. Na potrzeby badania przeprowadzono 408 wywiadów z kierowcami.

78/2012

P. Pawlak

656.1.05:656.08

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

ITS
ang.

Sarah E. Ott, Rebecca L. Haley, Joseph E. Hummer, Robert S. Foyle, Christopher M. Cunningham, Safety effects of unsignalized superstreets in North Carolina, Bezpieczeństwo na niesygnalizowanych „superulicach” w stanie Północna Karolina, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 572–579

BRD, ŚRODKI ZARADCZE, ULICE, PÓŁNOCNA KAROLINA

Ze względu na zbyt dużą liczbę kolizji na drogach w Stanach Zjednoczonych Ameryki, stara się wprowadzać różne rozwiązania prewencyjne, mające na celu ograniczenie tej liczby. Projekt tzw. „Superulic” jest jednym z działań, które mają w tym pomóc. W artykule tym opisano czym są „superulice” i w jaki sposób przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

79/2012

P. Pawlak

614.8

Wypadki drogowe

ITS
ang.

Kun-Feng Wu, Paul P. Jovanis, Crashes and crash-surrogate events: Exploratory modeling with naturalistic driving data, Wypadki i badania z manekinami: modele przy zastosowaniu rzeczywistych danych na temat wypadków, Accident Analysis and Prevention 45, 2012, s. 507-516.

BRD, MANEKINY DO WYPADKÓW, DANE DROGOWE

Istotne jest zwiększenie wykorzystania manekinów do analizy wypadków drogowych. Ważne jest aby wykorzystywać w tego typu badaniach, rzeczywiste dane na temat wypadków drogowych. Powyższy artykuł porównuje wyniki badań na temat wypadków w ruchu drogowym ze współczesną literaturą na temat użycia manekinów zderzeniowych do oceny potencjalnych skutków wypadków drogowych. Badanie to ma na celu popularyzację wykorzystania tego typu manekinów do badania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

80/2012

P. Pawlak

