

Po 1 maja 2004 After May 1 2004

We wspólnej Europie

In united Europe





ZL
082 S

W wejście Polski do Unii Europejskiej wywołało wiele emocji w całym społeczeństwie, także wśród przewoźników drogowych. Zwiększało szanse na ich rozwój, ale niektórzy obawiali się mocnej finansowo i dobrze zorganizowanej zachodniej konkurencji. Wejście do Unii oznaczało także zrównanie prawa polskiego z unijnym. Prace nad ustawą o transporcie drogowym trwały niemal dwa lata. Przygotowując nowe zasady rząd oraz ZMPD brali pod uwagę Dyrektywy 96/26 oraz 98/76. – Z posłem Bogusławem Liberadzkim, który był wówczas przewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury wprowadzającej ustawę, współpraca układała się od samego początku bardzo harmonijnie – wspomina Jan Buczek, ówczesny sekretarz generalny ZMPD. – Nigdy wcześniej ZMPD nie było tak bardzo zaangażowane w prace legislacyjne – dodaje. Ustawa o transporcie drogowym weszła w życie 1 stycznia 2002 roku. Wprowadziła ona do polskiego prawa wiele norm unijnych regulujących wykonywanie transportu drogowego. Dla zapewnienia wysokiej jakości świadczonych usług, ustawa nakładała na przewoźników (zarówno krajowych, jak i międzynarodowych) obowiązek uzyskania świadectwa kompetencji zawodowych. Aby ułatwić przewoźnikom ich uzyskanie, ZMPD wspólnie ze stowarzyszeniami regionalnymi stworzyło ośrodki szkoleniowe, przygotowujące przewoźników do egzaminów. Mimo dużego wysiłku organizacyjnego Zrzeszenia, nie wszystkie punkty nowej ustawy spełniły oczekiwania branży. Równoległe z jej przygotowaniem rząd pracował nad Ustawą o Inspekcji Transportu Drogowego. Reprezentanci ZMPD mieli do niej sporo zastrzeżeń, m.in. do czasu trwania kontroli wewnątrz firm, odpowiedzialności kierowców za świadome naruszenia przepisów ustawy o transporcie drogowym oraz do wyposażenia inspektorów w broń, co kłóciło się z kreowanym wizerunkiem ITD jako służby przyjaznej przewoźnikom. – Rząd w ostatniej chwili wprowadził całą ustawę o inspekcji drogowej do ustawy o transporcie drogowym w formie rozdziału dziewiątego i nie zdążyliśmy na tę zmianę zareagować – mówi dyrektor Departamentu Transportu ZMPD, Tadeusz Wilk. Kolejna istotna dla międzynarodowych przewoźników nowelizacja ustawy o transporcie drogowym weszła w życie w grudniu 2003 r. Zniosła ona reglamentację ograniczającą liczbę wydawanych licencji. Tym samym każdy przedsiębiorca spełniający wymagania jakościowe może uzyskać licencję wraz z odpowiednią ilością wypisów. Tylko unijny przepis pozwala na czasowe (pół roku z możliwością przedłużenia o jeszcze jeden taki sam okres) wprowadzenie limitów w liczbie przewoźników i to tylko w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej w transporcie. Dużym sukcesem była opracowana wspólnie przez całe środowisko przewoźników drogowych nowelizacja ustawy o transporcie drogowym z lipca 2005 r. Wprowadzono tam odpowiedzialność kierowcy za naruszenia przepisów związanych z czasem pracy oraz dotyczących obowiązku posiadania odpowiednich



A ccession to European Union created a lot of emotions for the whole society and international road transport industry. It was a big chance for growth, but some of the carriers were afraid of western competition, which was renowned for its competence and financial strength. Accession also meant unification of Polish law with the EU legislation. It took two years to draw Road Transport Act. It was modeled after Directive 92/26 and 98/76 and both Polish government and ZMPD cooperated very closely during preparation phase. – Bogusław Liberadzki, Member of Parliament responsible for the draft, was very open to our suggestions and cooperation was harmonious – remembered Jan Buczek, back then Secretary General of ZMPD. – Never before and never after the ZMPD was so deeply involved in legislative work – he added. Road Transport Act became law on January 1, 2002. It forced transport entities (both domestic and international) to comply with social, technical, ecological rules and taxation of European Union. To ensure high quality of transport services, new law required transport managers to pass an examination of professional competences. ZMPD and regional associations prepared training sessions for those interested in the exam.

Despite ZMPD efforts not all articles of the new Act were as industry would expect them. Parallel to Road Transport Act, government was preparing Law on Road Transport Inspection. Association's representatives had many reservations about the law. Doubts were voiced to duration of inspection in the company premises and drivers' responsibility for purposeful breach of the law. Also equipping transport inspectors with guns was seemed dubious in view of government assurances that inspectors are friendly to the industry. – In the last moment government incorporated the whole law to the Transport Act as an article number 9 and ZMPD had no time to react – recalled Director of Road Transport in ZMPD Tadeusz Wilk.

Amendments to the Road Transport Act entered into force on December 25, 2003 and it replaced quantitative limits for both international and domestic road carriers with qualitative. Only EU regulations allowed limiting the number of transport enterprises exclusively for 6 months with possible extension for another six months only in case of a crisis situation. In an amendment from July 2005 an article was added that drivers are also responsible for breaking driving time regulations. In the same amen-

dokumentów transportowych. Określono dokładnie wymagania w zakresie dokumentowania sytuacji finansowej przewoźnika. Formalnie dopuszczono do używania w transporcie pojazdy zarejestrowane czasowo. Ponadto wprowadzono szereg zmian odnoszących się do przewozów pasażerskich, przede wszystkim precyzyjnie określając zasady jego wykonywania. Stowarzyszenia i inne organizacje przewoźników zyskały możliwość prowadzenia kursów doszkalających dla kierowców.

Ustawa o transporcie drogowym uważana jest za wyważoną i zabezpieczającą interesy przewoźników i państwa.

Wielu naukowców dowodziło, że wejście w życie nowych, unijnych reguł działania, opartych na wymaganiach jakościowych, okaże się tak kosztowne dla 60 tys. polskich przedsiębiorstw transportowych (o zasięgu krajowym i międzynarodowym), że jedna trzecia z nich zbankrutuje. Ekspert zauważyli, że koszty funkcjonowania przewoźników w UE były o 60 procent wyższe niż w Polsce, jednak dzięki większej wydajności zachodnich firm koszt przejechania jednego kilometra w UE wynosił 0,85 euro i był tylko niewiele wyższy od tego w Polsce (0,70 euro).

Obaw nie kryli także przedstawiciele zachodnich firm transportowych, szczególnie niemieckich, bo np. polscy przewoźnicy przejęli 82 procent przewozów pomiędzy Polską a Niemcami. Mimo niepewności i obiekcji, w kwietniu 2002 roku UE zamknęła negocjacje członkowskie z Polską. Obie strony zobowiązały się m.in. do otwarcia wewnętrznego rynku przewozów samochodowych (kabotażu) od 1 stycznia 2009 roku. Polska otrzymała czas na wzmocnienie sieci dróg do 1 stycznia 2011 roku. Po tej dacie wszystkie główne drogi będą udostępnione dla najcięższych zestawów.

Otwarte granice

Jeszcze w piątek, 30 kwietnia 2004 roku ciężarówki czekały na przejściu granicznym w Słubicach 22 godziny na wjazd do Polski i 24 godziny na wyjazd. Następnego dnia kolejki zniknęły, bo już nikt nie sprawdzał zawartości naczep. Tak samo było na granicach czeskiej, słowackiej i litewskiej. Ciężarówki nie traciły czasu w granicznych kolejkach i mogły miesięcznie zrobić np. do siedmiu kursów do Brukseli, a poprzednio nie więcej niż pięć. Na do-



Jubileusz 30-lecia Delegatury IRU w Brukseli w kwietniu 2003 roku. Od lewej Wojciech Sienicki, Hubert Linsen i Jan Buczek
30-th Anniversary of IRU Permanent Delegation to the EU in Brussels. From l to r: Wojciech Sienicki, Huber Linsen and Jan Buczek



ment it was clarified what documents are required during transport and how transport company can proof its financial standing. Temporary registered vehicles were officially allowed to work in transport and rules for passenger transport were clearly defined. Associations and other transport industry bodies were allowed to conduct driver's trainings. Road Transport Act is regarded as a well balanced, securing state and industry interests.

Many scientists were proving that European regulations based on qualitative requirements are so expensive to reach, that would bring Polish transport companies to their knees. They foresaw that one third of sixty thousand carriers would go bankrupt. Experts underlined that costs

ZMPD



ZMPD

datek zniknęły zezwolenia limitujące przewozy, a znowelizowana ustawa z 2002 roku zniósła ilościowe ograniczenia dostępu do zawodu. Firmę przewozową może od tej pory założyć każdy, o ile wykaże się na egzaminie fachową wiedzą, dobrą reputacją i ma zabezpieczenie finansowe w wysokości 9 tys. euro na pierwszą ciężarówkę i 5 tys. euro na każdą kolejną. Ponadto nowymi przepisami obniżono opłatę za uzyskanie licencji z 15 tys. zł do 4 tys. zł.

Wbrew początkowym obawom, po wejściu do Unii polska gospodarka rozkwitła. O ile w latach 1995-2002 zagraniczne firmy zainwestowały w Polsce 46 mld dolarów, to tylko w 2006 roku ich inwestycje wyniosły 14 mld dolarów – 44 procent więcej niż w poprzednim. Powstały nowe fabryki, magazyny i platformy logistyczne, które przyczyniły się do wzrostu ilości zleceń dla firm transportowych. Liczba przedsiębiorstw przewożących towary w ruchu międzynarodowym wzrosła z prawie 9 tys. w kwietniu 2004 roku do blisko 14,5 tys. dwa lata później. W tym samym okresie znacznie powiększył się park samochodowy, bo z 44 700 do 78 400 pojazdów. Jednak pierwszy rok od momentu wstąpienia do

Dni Branży TSL 2005. Finał konkursu na Osobę Przyjazną Branży TSL. Od lewej: Krzysztof Koplejewski, Józef Król, Zbigniew Graczyk, Janusz Piechociński, Seweryn Kaczmarek (zwycięzca), Zdzisław Kordel, Wojciech Sienicki, Jan Buczek

Transport Industry Days 2005. Awards for the Friends of the Transport Industry: (L to r) Krzysztof Koplejewski, Józef Król, Zbigniew Graczyk, Janusz Piechociński, Seweryn Kaczmarek (first place), Zdzisław Kordel, Wojciech Sienicki, Jan Buczek

of EU-15 carriers were app. 60 per cent higher than Polish operators, yet thanks to higher efficiency of Western companies cost per kilometer was not much more expensive: 0.85 euro versus 0.70 euro.

Even Western transport companies had reservations concerning enlargement of EU. Especially German carriers felt uneasy about competition from new countries, as more price competitive Polish transport companies held 82 per cent share in Polish-German cross-border traffic. Despite



Unii okazał się zaskakująco trudny dla branży. Lepsze wykorzystanie taboru zaowocowało obniżeniem cen za przewozy. Według Tomasza Raptisa z Euro Truck, stawki w przewozach europejskich zmniejszyły się o dziesięć procent. Największe obniżki cen klienci mogli zaobserwować na trasach, na których zawsze brakowało zezwoleń, w tym na Węgry i do Austrii. Krzysztof Polak, właściciel firmy K. Polak podawał, że ceny za transport całopojazdowy z Polski do Austrii spadły z tysiąca do 600 euro. Na dodatek podróżowało paliwo, a umacniająca się złotówka zjadała i tak niewielkie zyski. Klienci nie odbierali zamówionych samochodów, a firmy leasingowe zabierały auta tym, którzy przestali płacić raty.

Przewoźnicy narzekali, że nie dość że spadły stawki, to dodatkowo zauważalnie wzrosły koszty. Mimo większych o ok. 20 procent przebiegów polskich ciężarówek, co było możliwe dzięki zniesieniu granic z Europą Zachodnią, wpływy przewoźników znacząco się kurczyły. Podawali oni, że za kilometr otrzymywali 0,6 do 0,65 euro, gdy koszt zużytego paliwa i autostrad wynosiły łącznie od 0,35 do 0,48 euro/km. Pozostała kwota nie starczała na opłacenie podatków, kierowcy, leasingu i innych kosztów funkcjonowania firmy. Przedstawiciele ZMPD bili na alarm, że taka sytuacja może doprowadzić do licznych bankructw polskich przewoźników. Pomimo tak ponurej sytuacji, branża zakończyła 2005 rok 12-procentowym wzrostem przewozów i przyniosła krajowi ponad 1 mld zł zysku.

Wejście Polski do UE przyniosło też znaczny wzrost przewozów autobusowych. Ilość przewoźników zwiększyła się w styczniu 2007 roku do 2500, czyli dwukrotnie w porównaniu do kwietnia 2004 roku. Do tego ponad 800 firm oferuje transport małymi busami. Wszyscy przewoźnicy mają ponad 7800 dużych autobusów i ponad 1500 busów. Zmienił się jednak charakter przewozów. Zamiast rodzinnych zaczęły dominować wyjazdy do pracy, w tym trwające ponad 30 godzin kursy do Wielkiej Brytanii. Przejazdy autobusowe były tanie w porównaniu do cen biletów na samolot. Dlatego też ilość regularnych połączeń międzynarodowych wzrosła z 266 w 2003 roku do 339 trzy lata później, przy zwiększeniu ich długości z 378,5 tys. km do 583,4 tys. km. Dopiero pojawienie się tanich linii lotniczych na krótko stworzyło konkurencję dla autobusów. Wkrótce jednak pasażerowie odkryli, że nawet na długich trasach wygodniej jest korzystać z autobusu, który w przeciwieństwie do samolotu wyrusza punktualnie i dociera do centrum miast.

Z nowoczesną organizacją do Unii

W kwietniu 2003 roku po raz pierwszy w historii Zrzeszenia odbył się zjazd delegatów, a nie członków, na którym wybrano władze zrzeszenia. To zebranie było ukoronowaniem czterech lat pracy nad nowym statutem ZMPD, zarejestrowanym przez prezydenta Warszawy w 2002 roku. Dwustu delegatów wybieranych jest przez zebrania regionalne. – Od



doubts UE and Poland made an accession agreement in April 2002. Both parties will open their domestic transport markets since may 2009 allowing after that date cabotage operations. Poland received time to improve its road network to January 1, 2011, when all Polish roads will be opened to EU trucks.

Open borders

Trucks were lining up in long border queues even on Friday, April 30, 2004. In Słubice trucks had to wait 22 hours to enter Poland and 24 hours to drive to Germany. On the very next day lines disappeared, because nobody was controlling semi trailers. The same thing happened on Czech, Slovak and Lithuanian borders. Truck combinations just drove through

Posel Janusz Piechociński, członek polskiej delegacji, przemawia w Jokohamie w 2005 roku

MP Janusz Piechociński delivers a speech in Yokohama in 2005



ZMPD

50
years
ZMPD



Forum ZMPD w 2005 roku. Od lewej: Jan Buczek, Tomasz Michalski, Jurij Kuczyński (ASMAP Ukraina), Halina Brdulak, Krzysztof Tchórzewski, moderator spotkania, Krzysztof Mering

ZMPD Forum in 2005. (l to r): Jan Buczek, Tomasz Michalski, Jurij Kuczyński (ASMAP Ukraina), Halina Brdulak, Krzysztof Tchórzewski, Krzysztof Mering (moderator)

tego momentu nastąpiła decentralizacja i demokratyzacja Zrzeszenia, a co najważniejsze, stworzyliśmy mechanizm wyszukiwania działaczy ZMPD, którzy chcieliby zaangażować się w pracę społeczną. Co roku wybierani są przewodniczący regionów. Gdy sprawdzą się w swoim działaniu, mogą kandydować do władz Zrzeszenia – uważa Sienicki.

W 2005 roku delegaci ZMPD po raz kolejny zmienili statut, który został przygotowany przez Komisję Statutową powołaną przez Zgromadzenie Delegatów ZMPD i kierowaną ponownie przez Aleksandra Reischa. Po poprawkach wprowadzonych w czerwcu 2006 roku na wniosek organu nadzoru (Prezydenta Warszawy), sąd zarejestrował statut latem 2006 roku. Jedną z podstawowych zmian było zwiększenie roli Prezesa Zrzeszenia poprzez wprowadzenie jego bezpośredniego wyboru przez Zgromadzenia Delegatów (dotychczas był wybierany przez członków Zarządu ze swego grona). Zarządzanie biurem powierzono Dyrektorowi Generalnemu, który nie może być jednocześnie członkiem Zarządu. Inną ważną zmianą było wprowadzenie wyborów przewodniczących regionów – krok w kierunku dalszej decentralizacji Zrzeszenia.

26 października 2006 odbyły się wybory nowych władz Zrzeszenia, w których prezesem wybrano Jana Buczka. W skład Zarządu weszli ponadto Jarosław Jakoniuk (wiceprezes ds. finansowych), Piotr Litwiński, Janusz Łacny (sekretarz generalny), Bolesław Milewski (wiceprezes), Andrzej Nowrotek i Leszek Pieńkowski.

without waste of time and productivity was higher; e.g. vehicles could make up to seven trips to Brussels, instead of five before accession. Permits were also gone and amended Act from 2002 did not impose any limits on number of transport companies – anybody with knowledge and financial resources having 9 thousand euros of backup for a first truck and 5 thousand for the next could open a transport company. License fee was only 4 400 zł instead of 15 thousand zł as before. Despite reservations, after admission to EU Poland's economy was booming. New factories, warehouses and logistics platforms were built and all this was a windfall for transport. Number of carriers grew from 9 thousand in April 2004 to 14.5 thousand two years later. At the same time number of trucks has shot up from 44 700 to 78 400. First six months were surprisingly difficult for the industry, as fares dropped considerably because trucks were better utilized. According to Tomasz Raptis from Euro Truck drop in prices was at the level of at least 10 per cent. The biggest reductions were felt on directions where permits were most difficult to find, that is to Hungary and Austria. Krzysztof Polak from K.Polak Company gave an example of a trip to Austria: in March 2004 it was about 1000 euro, while after May 2004 it was only 600. To make the matters worse fuel prices went up and profits became paper thin. Lack of profits was clearly visible in drop of sales of new trucks – customers were refusing to collect new trucks and leasing companies were taking vehicles away from carriers which were unable to pay rents. Bigger costs were made up to a certain degree by

Zarząd i Rada ZMPD jesienią 2006 roku. W pierwszym rządzie od lewej: Zygmunt Sieńko (Zarząd), Wojciech Sienicki (Zarząd), Józefa Miozga (Rada), Aleksander Reisch (Rada) i b. prezes Edward Kuc. W drugim rządzie: Andrzej Lenkiewicz (Rada), Jan Buczek (Zarząd), Bogusław Zimny (Rada), Piotr Kopczyński (Rada), Bolesław Milewski (Zarząd). W najwyższym rządzie: Adam Bygłowski (Zarząd), Marek Eron (Rada), Dionizy Woźny (Zarząd), Leon Kaczmarek (Rada), Marian Kempa (Rada), Zdzisław Kordel (Rada), Jarosław Jakoniuk (Rada), Janusz Łacny (Zarząd)

ZMPD's Executive Board and Board of Control in autumn of 2006. In the first row: Zygmunt Sieńko (Executive Board), Wojciech Sienicki (Executive Board), Józefa Miozga (Board of Control), Aleksander Reisch (Board of Control) and past President Edward Kuc. In the second row: Andrzej Lenkiewicz (Board of Control), Jan Buczek (Executive Board), Bogusław Zimny (Board of Control), Piotr Kopczyński (Board of Control), Bolesław Milewski (Executive Board). In the top row: Adam Bygłowski (Executive Board), Marek Eron (Board of Control), Dionizy Woźny (Executive Board), Leon Kaczmarek (Board of Control), Marian Kempa (Board of Control), Zdzisław Kordel (Board of Control), Jarosław Jakoniuk (Board of Control), Janusz Łacny (Executive Board)





ZMPD

50
years
ZMPD

W Komisji Rewizyjnej zasiadli: Adam Bygłowski, Joanna Gałach (wiceprzewodnicząca), Tadeusz Kociuk, Wojciech Sienicki (przewodniczący) i Dionizy Woźny. Radę Zrzeszenia stanowią: Grzegorz Biś, Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Kostjan (wiceprzewodniczący), Józefa Miozga, Aleksander Reisch (przewodniczący), Zygmunt Sierńko, Roman Sierhej, Zofia Stępnicka, Jerzy Szepietowski, Ewa Śliwa i Czesław Wokacz.

Członkowie władz Zrzeszenia reprezentują wszystkie rejony kraju. – Naszym sukcesem ostatnich lat jest integracja środowiska przewoźników, która ma wpływ na prace koncepcyjne i merytoryczne ZMPD. KRPD uległa rozwiązaniu, a wchodzące w jej skład stowarzyszenia regionalne przystąpiły do ZMPD. To jest zwieńczenie kilkunastoletniej pracy integrującej środowisko transportowe – uważa Jan Buczek. Przedstawiciele branży aktywnie współtworzyli politykę transportową państwa i poprzez udział w pracach komisji sejmowych mieli wpływ na kształt tworzonego prawa. Zasady przydziału limitowanych zezwoleń wyznacza powołana przez Ministra Transportu Ustawowa Komisja ds. Współpracy z BOTM złożona ze społecznych działaczy. Z kolei z Ministerstwem Transportu regularnie kontaktuje się powołana w tym celu komisja, składająca się z regionalnych przedstawicieli środowiska i reprezentantów ZMPD. Ma ona prawo do wypowiedzania się w imieniu całego środowiska. – Te działania zostały dostrzeżone przez Komisję Infrastruktury i Ministerstwo Infrastruktury, dzięki czemu obie strony lepiej się rozumiały – zauważa Wojciech Sienicki.

Wraz z nowymi władzami Zrzeszenia wybrany został skład Komisji Problemowych. Przewodniczącym komisji ds. szkolenia został Sławomir Kostjan, połączonej komisji ds. spedycji i przewozów towarowych przewodniczy Piotr Litwiński, a w komisji ds. współpracy z regionami przewodniczącym jest Jan Buczek. W kwietniu 2006 roku zarząd ZMPD rozwiązał komisję statutową w związku z zakończeniem etapu prac nad zmianą statutu.

Wahania rynku, nowy statut i wybory nie odwróciły uwagi ZMPD od długofalowej polityki transportowej. W ogólnoeuropejskiej dyskusji nad przyszłością transportu drogowego na stałe zagodziła tematyka zbyt niskich kosztów transportu drogowego w stosunku do kolejowego. Unijni politycy zaproponowali obciążenie przewoźników dodatkowymi kosztami przejazdu po drogach. Kraje europejskie zaczęły pobierać opłaty drogowe od samochodów ciężarowych. Skalę problemu pokazuje niedawny przykład Niemiec, Austrii i innych krajów, które na sieci autostrad wprowadziły myto dla samochodów o dmc powyżej 12 t, przez co gwałtownie zwiększyły się koszty transportu. UE przygotowuje się do wprowadzenia opłaty we wszystkich krajach unijnych. Władze ZMPD, podobnie jak IRU uważają, że jeżeli drogi mają być płatne, to pieniądze z opłat drogowych w całości powinny być skierowane na utrzymanie i rozbudowę dróg. Tymczasem politycy chcą wykorzystać część tych środków do wsparcia kolei oraz innych gałęzi transportu.

Kolejnym wyzwaniem jest zapewnienie większego bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



bigger mileage, which went up app. 20 per cent. Average carrier got 0.6-0.65 euro per km, while costs of the ride were in the region of 0.35 to 0.40 euro per km. The remaining was not enough to pay general costs of the company. ZMPD was afraid that many bankruptcies were approaching. Yet the end of 2005 was much better and industry registered 12 per cent transport growth and made app. 250 mln euros in surplus cash for the country.

Opening of borders had a profound effect on bus traffic. Number of bus operators had grown twofold to 2500 companies between April 2004 and January 2007. On top of this 800 companies offered trips with small buses. At the beginning of 2007 the vehicle park reached 7800 big buses and 1500 small ones. The purpose of the travel has changed as well. Instead of a family oriented, a travel for work was the most important reason. Number of international lines has grown from 266 in 2003 to 339 in 2006 and their total length from 378 462 km to 583 358 km respectively. Budget airlines were competing for passengers for a while, but pretty soon public discovered that contrary to the planes, buses depart regularly and on time and reached city centers not distant outskirts as planes do.

Modern organization for new times

In mid 2006 ZMPD members again changed statutes. It was registered early autumn 2006 and the biggest change was moving responsibility for the operations of the Association to the realm of President, instead of Secretary General. On 26th October, 2006 elections took place. Jan Buczek became a President, Jarosław Jakoniuk Treasurer, Janusz Łacny as a Secretary General, Bolesław Milewski (vice-President) and Piotr Litwiński, Andrzej Nawrotek and Leszek Pieńkowski as members. In Board of Control were: Adam Bygłowski, Joanna Gałach (vice-President), Tadeusz Kociuk, Wojciech Sienicki (President) and Dionizy Woźny. To the Board were elected: Grzegorz Biś, Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Kostjan (vice-President), Józef Miozga, Aleksander Reisch (President), and Zygmunt Sierńko, Roman Sierhej, Zofia Stępnicka, Jerzy Szepietowski, Ewa Śliwa and Czesław Wokacz. Sławomir Kostjan became a Chairman of the Training Commission. Piotr Litwiński became a joint Chairman of Forwarding and Goods Transport Commission, Jan Buczek of Regional Cooperation

W maju 2006 roku tachografy cyfrowe stały się obowiązkowym wyposażeniem ciężarówek i autobusów. Poprawie bezpieczeństwa ma służyć także unijna dyrektywa 2003/59, wymagająca od kierowców świadectwa kompetencji zawodowych (nazywanego KZ). Zacznie ona obowiązywać także w Polsce 10 września 2008 roku i będzie dotyczyła najpierw kierowców autobusów, a dokładnie rok później kierowców samochodów ciężarowych. Wydawanie KZ zostanie zharmonizowane we wszystkich państwach UE, stąd KZ wydane w jednym państwie członkowskim będzie ważne we wszystkich pozostałych.

Polscy kierowcy nie czekają na unijne dokumenty. Zachęteni wyższymi pensjami od 2005 roku wyjeżdżają do pracy u przewoźników z Europy Zachodniej. Przedstawiciele Zrzeszenia oceniają, że w Polsce może brakować nawet 20 tys. kierowców. Dlatego ZMPD zaproponowało wprowadzenie do programów szkół zawodowych klas o specjalności mechanika-kierowcy. Zrzeszenie także prowadzi działalność usługową dla przewoźników, przede wszystkim świadczy pomoc w odzyskiwaniu podatku VAT, pośrednictwo w uzyskaniu wiz dla kierowców, a nawet angażuje się we wspólne zakupy części zapasowych i paliwa.

Polskie ciężarówki na Jedwabnym Szlaku

Szczególnym wyzwaniem dla ZMPD jest poprawa wizerunku branży w społeczeństwie. Transport wina się za korki na drogach – chociaż statystyka pokazuje, że ciężarówki stanowią mniej niż 10 procent pojazdów na szosach – zauważał wiceprezes IRU Janusz Łacny. Jeżeli gospodarka ma rozwijać się w dotychczasowym tempie, samochodów ciężarowych będzie przybywać. Transport drogowy odgrywa coraz większą rolę w handlu zagranicznym, w tym z krajami Azji. – Polskie firmy transportowe wyspecjalizowały się w przewozach pomiędzy krajami Unii i WNP i tę pozycję chcemy utrzymać – mówi Jan Buczek. Już teraz realne są przewozy na trasach dalekowschodnich, uważa prezes Zrzeszenia. – Zabiegamy o to, aby nasi przewoźnicy jeździli do Chin, Azerbejdżanu, Kazachstanu – dodaje Wojciech



ZMPD

W połowie października 2005 roku ciężarówka podwarszawskiej firmy Direx razem z czterema innymi zestawami zawitała do Warszawy w konwoju, który bezpiecznie przejechał 12 tys. km z Pekinu do Brukseli

A truck from Polish Direx company and 4 other tractor-trailer combinations made a safe 12 000 km trip from Beijing to Brussels. In mid October 2005 convoy arrived to Warsaw, where conference was held



Commission. Statutes Commission was dissolved, as statutes were modified with success.

Association members are from all regions of the country. – Our biggest success is integration of the road transport industry. Their representatives influence strategic decisions of ZMPD – said Jan Buczek. Industry deputies took active part in creation of the state transport policies and had a say in preparation of new legal regulations. Rules governing permits distribution are put forth by Social Commission for cooperation with BOTM. Commission consisting of representatives of regional groups and ZMPD members has all the competences to cooperate with Ministry of Transport. – ZMPD strong position in the industry was clearly visible to the state administration and all decisions having influence on road transport are consulted with ZMPD – noticed former ZMPD President Wojciech Sienicki.



Minister Transportu Jerzy Polaczek przemawia podczas 4. Euroazjatyckiej Konferencji Transportu Drogowego w Warszawie 14 czerwca 2007 roku

Minister of Transport Jerzy Polaczek delivers a speech during IC Euro-Asia Conference in Warsaw in June 2007

Sienicki. Dlatego też ZMPD było jednym z organizatorów przejazdu karawany ciężarówek z Pekinu do Brukseli w 2005 roku pod hasłem „Wracamy na Jedwabny Szlak”. Samochody wyruszyły 27 września i nieco ponad dwa tygodnie później dotarły do Warszawy, gdzie 14 października miała miejsce konferencja dotycząca możliwości transportu drogowego towarów z i na Daleki Wschód. W kawalkadzie jechał także zestaw należący do polskiej firmy Direx. Przejazd tych samochodów stworzył historyczny precedens, łącząc ponownie odległe kraje i udowadniając, że transport drogowy jest na tyle technicznie dojrzały, a procedury prawne są na tyle opanowane, że możliwe jest wykorzystanie samochodów do przewozu towarów nawet na tak wielkie odległości. Z Chin co rok trafia do Europy kolejną 100 tys. kontenerów. – Jeżeli jest w nich kamień, to czas przewozu nie ma znaczenia, ale okulary lub rowery są dobrami sezonowymi i liczy się każdy dzień skrócenia transportu. Nawet na tym dystansie ciężarówka jest najszybsza, chociaż pokonuje go w dwa tygodnie – uważa Tadeusz Wilk.



Market swings, new statutes and elections did not turn ZMPD attention away from long range transport policies. Road charging is discussed throughout Europe. ZMPD position is that all money drawn from road users should be turned to roads and not to other modes of transport or other social goals.

Next big issue is road safety. Vocational training for drivers is to become much longer and exhaustive. New regulations will be harmonized through Europe and will enter into force in Poland on September 10, 2008 for bus drivers and one year later for truck drivers.

Since many Polish drivers went to Western Europe for better pay jobs, acute shortage of drivers is felt. That is why ZMPD pushes to start educational programs for young people in secondary schools, to prepare drivers for the future. Association helps carriers to recover VAT and assist with visas for drivers.

Polish trucks on the Silk Road

The biggest challenge for future is to change the image of trucking business. Public points out those trucks are responsible for traffic jams and accidents, while statistic shows, that lorries make up for app. 10 per cent of the whole traffic. Accident with trucks involved are on a level of 10 percent of total road accidents and when distance travelled is taken into account, then trucks are up to four times safer than cars. Trucks are indispensable to transport of the goods we consume and produce. Road transport is going to grow in importance in international trade. Not least in trade between Asia and Europe. – Polish transport companies specialized for long time in transport to Russia and further East and we want to keep this leading position – said Jan Buczek. Even now truck trips to Far East are considered to be technically feasible. – We would like to open to Polish trucks countries like Kazakhstan, Azerbaijan and even China – added Wojciech Sienicki. Every year hundreds of thousands containers are shipped from North China to Europe. – If there is a stone inside, then journey time is of secondary importance. But with shirts, bicycles or glasses time is at premium and trucks can be competitive in this respect, covering the whole distance in two weeks – argued Tadeusz Wilk. That is why ZMPD was one of the organizers of The Beijing-Brussels Truck

Aż trzy z pięciu korytarzy łączących Azję i Europę przebiegają przez Polskę. Nic zatem dziwnego, że od 2004 roku ZMPD zabiegało w IRU o zorganizowanie 4. Euroazjatyckiej Konferencji Transportu Drogowego. To najważniejsze dla całej branży w 2007 roku spotkanie odbyło się w Warszawie 14 i 15 czerwca. W realizacji konferencji brało udział także Ministerstwo Transportu, dla którego okazało się to największym przedsięwzięciem od ośmiu lat, gdy było gospodarzem sesji ministerialnej Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu. O randze imprezy może świadczyć uczestnictwo dwudziestu siedmiu ministrów transportu lub ich przedstawicieli. Reprezentanci rządów mając na uwadze globalizację handlu uzgodnili konieczność koordynacji polityki transportowej poszczególnych państw pod kątem ułatwienia międzynarodowej wymiany, wprowadzenia uproszczeń dokumentów, racjonalizacji opłat i podatków, a także ułatwień wizowych dla kierowców dalekodystansowych, co oznacza umożliwienie tym ludziom pracy, z korzyścią dla ekonomii wszystkich krajów. Warszawska konferencja była największą z czterech zorganizowanych do tej pory – udział wzięło w niej niemal 1000 uczestników z pięćdziesięciu państw. – Przewozy z Chin drogą lądową wkrótce staną się faktem. Naszym celem jest, aby polscy przewoźnicy od samego początku byli aktywnymi uczestnikami tego nowego rynku – mówi prezes ZMPD Jan Buczek.

ZMPD rozbudowuje służby prawne, usprawnia zarządzanie biurem, m.in. przez przywrócenie w połowie 2007 roku stanowiska dyrektora generalnego, którym został Wiesław Starostka. Ukonstytuowane w 2006 roku władze ZMPD stawiają przed sobą ambitne plany prowadzące do większego wpływu Zrzeszenia na tworzone przepisy prawne polskie i europejskie i do lepszej ochrony polskich przewoźników.

Dużym wyróżnieniem dla Zrzeszenia było powołanie w listopadzie 2007 roku prezesa ZMPD Janusza Łacnego na prezydenta IRU. To pierwsze tak wysokie wyróżnienie dla Polaka, a zarazem ukoronowanie 50 lat działalności Zrzeszenia i całej branży. Wybór Janusza Łacnego potwierdza również wagę, jaką przywiązuje IRU do współpracy z szybko rozwijającymi się krajami ze Wschodu i znaczącą rolę ZMPD w całym regionie.

Z perspektywy 50 lat funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego widać ogromną ewolucję tej gałęzi przemysłu – od niewielkiej, reglamentowanej działalności, po wiodącą rolę w międzynarodowej wymianie handlowej. Wraz z branżą transportową zmieniło się prawo i wymagania rynku, rosła specjalizacja i jakość obsługi. Sukces ten jest wynikiem nie tylko ciężkiej pracy przewoźników, ale także działalności Zrzeszenia, które od pięćdziesięciu lat, zawsze i wszędzie: od Genewy po Astanę, od Sztokholmu po Teheran służyło i służy polskiemu przedsiębiorstwu międzynarodowego transportu drogowego. Sztafeta ludzi transportu drogowego, która wystartowała w 1957 roku wyrusza na następne 50-lecie.

Szerokiej drogi!



Caravan. On 27th September 2005 convoy of five trucks departed from Beijing greeted by guests of 3rd Euro-Asian Road Transport Conference. Twelve thousand kilometers and two weeks later convoy arrived to Warsaw, where conference was held. The whole trip was done safely and it was the best proof, that technically and legally road transport is ready to undertake communication between Far East and Europe. ZMPD had all the reasons to be proud of this achievement, as there had been a Polish truck from Direx company in a convoy and ZMPD had invited attendants of Chinese conference to Warsaw, where 4th Euro-Asian Road Transport Conference was held in 14-15 June 2007. The event was coorganized with Ministry of Transport. Among the guests were 27 ministers or their representatives. Ministers commit themselves among others to strengthen international cooperation in road infrastructure development, remove bureaucratic barriers, eliminate potential dangers to international road transport, facilitate obtaining visa for professional drivers. Warsaw's conference – the biggest from all which took place so far – drew close to 1000 attendants from 50 states.

ZMPD looks closely at the quality of the service operators and drivers expect from the Association. In mid 2007 a post of bureau director was reinstated and Wiesław Starostka was nominated. ZMPD is very proud of Janusz Łacny elected in November 2007 to the post of IRU President. This is a crowning achievement for Association and industry in 50th anniversary of foundation.

Looking back at 50 years of Polish international transport huge progress is visible. The industry evolved from a small, highly regulated, to leading in the region, facilitating international trade. Changes took place in legal regulations and market expectations, quality of service made a tremendous progress. Part of those changes occurred thanks to hard work of carriers and some thanks to Association services to the industry from Geneva to Astana, from Stockholm to Teheran.

Relay race, which started in 1957 keeps running for the benefit of the society and industry.

Good luck!



Jubileusz 50-lecia **50-th Jubilee**

Sala Kongresowa PKiN

19 października 2007

19 october 2007



Przemawia prezes ZMPD Jan Buczek
ZMPD President Jan Buczek delivers a speech

Przemawia prezydent IRU Paul Laermans
IRU President Paul Laermans



Wśród gości uroczystej gali z okazji 50-lecia ZMPD znaleźli się także (od lewej w pierwszym rzędzie): poseł Stanisław Żmijan, europoseł Bogusław Liberadzki i były wicepremier Marek Pol

Among guests of ZMPD gala were Member of Parliament Stanisław Żmijan, Member of European Parliament Bogusław Liberadzki and past vice Prime Minister Marek Pol

Jubileuszowa gala ZMPD w Sali Kongresowej

Jubilee gala in Sala Kongresowa







Jan Buczek wręcza srebrne odznaki honorowe Zasłużony dla ZMPD

Jan Buczek decorates man of merit to road transport industry with silver ZMPD pins



Jan Buczek wręcza brązowe odznaki honorowe Zasłużony dla ZMPD

Jan Buczek decorates man of merit to road transport industry with bronze ZMPD pins



Nagrodzeni diamentowymi odznakami honorowymi Zasłużony dla ZMPD

Awarded with diamond ZMPD pins





Nagrodzeni złotymi odznakami honorowymi Zasłużony dla ZMPD

Awarded with gold ZMPD pins



Nagrodzeni srebrnymi odznakami honorowymi Zasłużony dla ZMPD

Awarded with silver ZMPD pins

Nagrodzeni brązowymi odznakami honorowymi Zasłużony dla ZMPD

Awarded with bronze ZMPD pins



Prezes ZMPD Jan Buczek, wiceprezes ZMPD Bolesław Milewski, przewodniczący Komisji Rewizyjnej Wojciech Sienicki

ZMPD President Jan Buczek, ZMPD vice-President Bolesław Milewski, Chairman of Board of Control Wojciech Sienicki



Poseł Janusz Piechociński, dyrektor departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz, wiceprezes ZMPD Jarosław Jakoniuk

Member of Parliament Janusz Piechociński, Director of Road Transport Department in Ministry of Infrastructure Andrzej Bogdanowicz and ZMPD vice-President Jarosław Jakoniuk



Prezydent IRU Paul Laermans i dyrektor generalny Taxud Komisji Europejskiej Mirosław Zieliński

IRU President Paul Laermans and Director General of Taxud European Commission Mirosław Zieliński



Prezes ZMPD Jan Buczek, wiceprezes ZMPD Bolesław Milewski i były prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Krzysztof Gutowski

ZMPD President Jan Buczek, ZMPD vice-President Bolesław Milewski, past President of Polish Chamber of Commerce for Road Transport and Forwarding Krzysztof Gutowski



Przedstawiciele współpracujących zrzeszeń przewoźników międzynarodowych z reprezentantami ZMPD

Representatives of cooperating international road transport associations with ZMPD officials



Przedstawiciele zagranicznych zrzeszeń współpracujących z ZMPD

Representatives of cooperating with ZMPD international road transport associations



Barbara Sobczuk, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego ZMPD Tadeusz Wilk, pani Joanna Wrońska

Barbara Sobczuk, Director of ZMPD Road Transport Department Tadeusz Wilk and Ms Joanna Wrońska



Przedstawiciele instytucji współpracujących z ZMPD

Representatives of cooperating with ZMPD international road transport associations



Zespół Mazowsze uświetnił galę ZMPD
Mazowsze gave splendour to ZMPD Gala

Śpiewa Andrzej Krzywy z De Mono
Andrzej Krzywy from De Mono rock group





DIAMENTOWA ODZNAKA „ZASŁUŻONY DLA ZMPD”

Buczek Jan
Gutowski Krzysztof
Kowalik Juliusz Donat
Kuc Edmund
Milewski Bolesław
Reisch Aleksander
Sienicki Wojciech
Wadowski Roman

ZŁOTA ODZNAKA „ZASŁUŻONY DLA ZMPD”

Bogutyn Jan
Bożyk Mariola
Buksiński Roman
Bygłowski Adam
Chmielewska Bożenna
Edelmuller Tadeusz
Eron Marek
Federowicz Andrzej
Furmanek Tadeusz
Górski Witold
Jakoniuk Jarosław
Jezierski Stanisław
Kacprzycki Andrzej
Kaczmarek Michał
Kaczmarek Seweryn
Kociuk Tadeusz
Koplejewski Krzysztof
Koprowski Krzysztof
Kordel Zdzisław
Kostjan Sławomir Paweł
Kozłowski Piotr
Kucewicz-Gałach Joanna Maria
Leśniewski Marian
Litwiński Piotr
Luberadzki Michał
Łacny Janusz
Machnikowski Janusz
Maniura Edward
Nowak Krystyna
Piechociński Janusz
Sieńko Zygmunt
Sierhej Roman Ireneusz
Skibińska Beata
Szymocha Ewa
Wilł Tadeusz
Wokacz Czesław
Woźny Dionizy

SREBRNA ODZNAKA „ZASŁUŻONY DLA ZMPD”

Biś Grzegorz
Błażejczyk Kazimierz
Chelstowski Czesław
Chochlewicz Ewa
Dębek Aniela
Gawlik Anna
Grzegorzczak Krzysztof
Hajdarowicz Kazimierz
Janiak Zbigniew
Jędrzych Adam
Jurkin Jerzy
Kamiński Artur
Kearney Robert
Kempa Marian
Kicel Grzegorz
Kopczyński Piotr
Kozłowska Izabela
Krasucki Zdzisław
Krzyżanowski Henryk
Kulecki Ignacy
Kwaczek Andrzej
Lenkiewicz Andrzej
Majewski Andrzej
Małyszko Renata
Marczyński Jacek
Miłkowski Roman Jan
Miozga Józefa
Nowrotek Andrzej
Nierycho Rajmund Jan
Olechnicki Andrzej
Pieńkowski Leszek
Piotrkiewicz Anna
Pogonowska-Szuskiewicz Anna
Rejek Tomasz
Rodziewicz Grażyna
Sadowski Zbigniew
Sieńko Stanisław
Sobczuk Barbara
Stelmachowski Józef
Stróżyk Józef
Ślusarczyk Józef
Świerdzewski Zbigniew
Wiszwaty Tadeusz
Wojaczek Piotr
Wójcicka Teresa
Zachariasz Remigiusz
Ziaja Tomasz
Zimny Bogusław
Zero Władysław

BRAZOWA ODZNAKA „ZASŁUŻONY DLA ZMPD”

Andrzejewski Włodzimierz
Bogucki Sławomir
Gaszewski Witold
Gawrysiuk Euzebiusz
Grzelak Tadeusz
Iwański Andrzej
Jasiński Euzebiusz
Kaczmarek Leon
Leszczyński Edward
Lorenc Stanisław
Łyszczek Lesław
Nowicki Andrzej
Ociepa Sławomir
Olszewski Rafał
Pastuszko Bogdan
Priebe Zbigniew
Powichrowski Jan
Rekowski Franciszek
Rogowski Roman
Skibiński Tomasz
Sulkowski Feliks
Suszyńska Ewa
Sylwoniuk Kazimierz
Szepietowski Jerzy
Szymt Romuald
Szyszkowski Andrzej
Trzcńska Jadwiga
Tymczyszyn Zdzisław
Wardecki Jan
Wereszczyński Marek
Wowk Ryszard
Wrona Anna
Wrześniak Jan
Zlotkowski Wojciech

PREZESI

Zbigniew Pawłowski	od 1958
Zbigniew Pawłowski	do 1971
Zdzisław Krajewski	do 1981
Ryszard Orłowski	do 1985
Andrzej Jezierski	do 1988
Zygmunt Kordecki	do 1991
Krzysztof Gutowski	do 1993
Edmund Kuc	do 1999
Janusz Łacny	do 2003
Wojciech Sienicki	do 2006
Jan Buczek	od 2006

SEKRETARZE GENERALNI

Zygmunt Dembiński	od 1958 do 1961
Mieczysław Budziszewski	od 1964 do 1976
Lech Tarwid	od 1976
Lech Trawid	
Lech Tarwid	
Lech Tarwid	do 1991
Roman Buksiński	od 1992
Roman Buksiński	do 1999
Jan Buczek	od 1999
Jan Buczek	do 2006
Janusz Łacny	od 2006

Wydawca:

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
Warszawa 2008

Tekst i redakcja:

Robert Przybylski

Opracowanie graficzne i skład:

Jerzy Matuszewski
Profika Studio Graficzne Ewa Matuszewska

Druk:

Zakłady Graficzne Taurus Stanisław Roszkowski Sp. Z o.o.