

Jak się robi przewozy ponadnormatywne?

Firma Panas Transport powstała w 1997 r. Początki były bardzo skromne, właściciel był jednocześnie kierowcą z doświadczeniem nabytym podczas wcześniejszej pracy, m.in. w PKS Zamość. Pierwsze trasy nowej firmy prowadziły do Rosji, gdzie przewożono duże ilości mebli zestawem z używanym ciągnikiem Renault Magnum.



W maju 1998 r. nastąpił krach na rynku rosyjskim, skończyły się przewozy w tamtym kierunku. Padły liczne podobne, jednoosobowe firmy, które powstały w rejonie Zamościa, przetrwał tylko Panas Transport. Sytuacja zmusiła jednak właściciela do szukania nowego rodzaju działalności związanej z transportem. Rozważano wiele możliwości, wybór padł na przewozy ponadnormatywne jako jeden z najbardziej specjalizowanych rodzajów transportu, wymagających specjalistycznego sprzętu i głębokiej wiedzy. Pierwsza naczepa typu „jumbo” była wykorzystywana do transportu mebli do Niemiec, ładunkiem powrotnym były maszyny rolnicze (najczęściej kombajny zbożowe) oraz maszyny do budowy dróg. Do tej pory firma współpracuje z Dynapac w zakresie przewozu maszyn. Naczepa z nisko umieszczoną podłogą po pewnych modernizacjach z powodzeniem była wykorzystywana do takich

przewozów po zdemontowaniu opończy i stelaża. W 2000 r. zakupiono kolejne zestawy: ciągniki Scania 113 i DAF także z naczepami typu „jumbo”, od razu dostosowane do przewozu kombajnów i maszyn budowlanych. Modernizacje dotyczyły wzmocnienia konstrukcji, wykonania najazdów itp.

W 2002 r. zakupiono pierwszy nowy ciągnik: Iveco Stralis z silnikiem 430 KM spełniającym wymagania Euro 3. Decyzja o jego zakupie była wynikiem deklaracji premiera Pola o wydawaniu koncesji przewoźnikom posiadającym pojazdy Euro 3 bez dodatkowych opłat, a był to jedyny taki ciągnik dostępny „od ręki” u dealera. Wybór Iveco był więc koniecznością, ale warunki zakupu pojazdu także okazały się korzystne. Sprawy dotyczące się zupełnie inaczej, koncesje na obiecanych warunkach nie były wydawane, ale Stralis pozostał i jest eksploatowany bezawaryjnie do dzisiaj. Jako na-

czępe wybrano nowy, niskopodwoziowy, specjalistyczny pojazd do przewozu maszyn firmy Meusburger. Jest to mały szwajcarski producent, którego atutem jest przede wszystkim elastyczność w spełnianiu oczekiwań klientów: pojazd można „uszyć na miarę”. Dla Panas Transport zbudowano naczepę niskopodwoziową o długości 13,6 m i ładowności konstrukcyjnej 32 t. W ten sposób firma zaczęła kreować swój wizerunek, jako przewoźnika wyposażonego w nowy, nowoczesny sprzęt. Później zakupiono kolejny ciągnik Iveco Stralis, tym razem 3-osiowy przystosowany do pracy w ciężkich zestawach, do którego zamówiono 4-osiową niskopodwoziową naczepę Meusburger o ładowności 38 ton. Powody zakupu Iveco były podobne jak poprzednio: ciągnik był dostępny „od ręki” na korzystnych warunkach. Następnym zakup to 3-osiowy ciągnik Volvo FH12 z silnikiem 500 KM do zestawu o DMC

Widoczne z tyłu elementy zwiększają długość części stałej naczepy. Doliczając możliwość rozsuwu, uzyskujemy długość pokładu 20,3 m. Skrętne osie umożliwiają precyzyjne manewrowanie zestawem – odbiornik sterowania radiowego znajduje się w przedniej części naczepy.

Poniżej są kontrolki widoczne np. w lusterku wstecznym, które pomagają we właściwym ustawieniu osi do jazdy na wprost po korzystaniu z mechanizmu skrętu. Minimalna wysokość ramy naczepy nad ziemią to 8 cm. Ręcznie zmniejszając ciśnienie w tylnym zawieszaniu można ją obniżyć jeszcze bardziej: naczepa jedzie „brzuchem po ziemi”, co jest często wykorzystywaną możliwością. Maksymalna wysokość ramy nad ziemią to 60 cm, co pozwala na przejazd nad wieloma przeszkodami





Rozsuv uzyskuje się po odblokowaniu specjalnych rygli. Przednia jej część zawiera specjalny schowek na łańcuchy i pasy mocujące

Rozłączenie naczepy wymaga usztywnienia jej przedniej części w stosunku do ciągnika za pomocą specjalnych dodatkowych siłowników. Po rozłączeniu uzyskujemy możliwość załadunku

70 ton z niskopodwoziową 4-osiową naczepą Meusburger. Wybór tych naczep, oprócz wspomnianej „elastyczności” producenta, wynikał ponadto z lekkości ich konstrukcji. Siedmioosiowy zestaw ciągnika Iveco z tą naczepą ma masę własną 18 ton, co jest rewelacyjnym wynikiem. Daje to ładowność 38 ton, nie przekraczając nacisków na osie. Jest to bardzo ważne z punktu widzenia opłat za pozwolenia na przewozy. Są one tym wyższe, im wyższe naciski na osie. Mając stosunkowo lekki sprzęt można oferować niskie koszty przewozów, konkurencyjne w stosunku do innych firm.

Zestawy z 13-metrowymi naczepami w pewnym momencie zaczęły być niewystarczające. Pojawiła się potrzeba przewożenia dłuższych ładunków. Dlatego doszło do zakupu pierwszej naczepy Goldhofer. Transakcja była poprzedzona pertraktacjami dotyczącymi pojazdu. Firma proponowała wykonanie naczepy z naciskami na osie po 11 ton, co w naszych realiach jest nie do przyjęcia

z uwagi na bardzo duże opłaty przy wykorzystaniu pełnych możliwości takiego pojazdu. Goldhofer był bardzo „nieelastyczny”, ale po godzinach spędzonych przy stole doszło do porozumienia. Pojazd ma zawieszenie na pięciu osiach o konstrukcyjnych naciskach 10 t. W praktyce są one dociążane do 8 t ze względu na wcześniej wymienione opłaty. Naczepa jest wydłużana, jej maksymalna długość to 30,2 m (26,2 m długości niskiego pokładu). Platforma jest na wysokości 0,82 m, co jest także bardzo dobrym wynikiem pozwalającym na przewożenie dużych elementów (np. o średnicy 3,6 m) w całej Europie. Dotyczy to infrastruktury drogowej jak i względów prawnych (otrzymywanie pozwoleń na przewozy). Dzięki posiadaniu takich pojazdów można konkurować cenowo z innymi przewoźnikami nie używając do przewozów naczep z obniżoną podłogą, które są droższe w zakupie i eksploatacji.

Ostatni zakup jest związany z koniecznością przewożenia ładunków o dużej

wysokości (średnicy). Zdecydowano się na naczepę sprawdzonej marki: 3-osiowego, rozsuwanego Goldhofera z obniżoną podłogą. Umożliwia ona przewożenie elementów o maksymalnej długości 12,3 m przy masie konstrukcyjnej do 41 t w wydaniu standardowym (ciągnik 4-osiowy, 35 t z ciągnikiem 3-osiowym). Jednak dzięki elementom wpinanym w konstrukcję podłogi tuż przed osiami długość ta może być zwiększona do 20,3 m przy maks. ładowności 35 t (ciągnik 4-osiowy) i 31 t (ciągnik 3-osiowy). Jest to najbardziej zaawansowany pojazd w firmie, z którego właściciel jest niezwykle dumny. Jest to prawdopodobnie jedyna tego typu naczepa na naszym rynku, zapewniająca rewelacyjne warunki przewozu z minimalną wysokością jazdy 8 cm (odległość między ramą a nawierzchnią). Dzięki temu można wykonywać przewozy bardzo dużych elementów w naszych warunkach drogowych. Wysokość jazdy jest regulowana i maksymalnie może wynosić 60 cm, dzięki czemu

NOWE I UŻYWANE NACZEPY I PRZYCZEPY NISKOPODWOZIOWE SZYBKO I NIEZAWODNIE



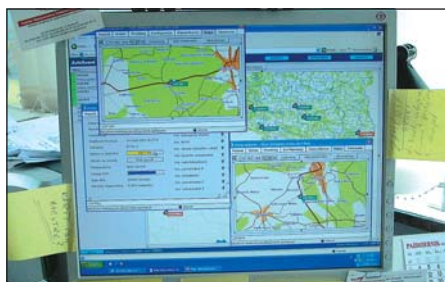
Przedstawicielstwo firmy Goldhofer w Polsce



P.H.U. „ASTRA” ... Piotr Ziemnicki
ul. Hetmańska 10c ... PL-04305 Warszawa

Tel/Fax +48 (0) 228 79 94 78
e-mail: piotr.ziemnicki@wp.pl

Goldhofer
www.goldhofer.de



Pojazdy Panas Transport są wyposażone w GPS dzięki czemu ich praca jest monitorowana. Także podstawowe parametry pojazdu są widoczne na monitorach w centrali firmy

można omijać przeszkody np. wysepki na rondzie, barierki itp. Dodatkowo skrętne osie sterowane radiowo za pomocą pilota umożliwiają precyzyjne manewrowanie i korygowanie toru jazdy.

Obecnie Panas Transport ma 7 zestawów do przewozów ponadnormatywnych, obsługiwanych przez 9 kierowców. W biurze pracują 2 osoby, które sterują wszystkimi działaniami firmy. W planie jest dojście do 10-12 takich zestawów, tak aby ich różnorodność pozwalała na wykonanie pełnej gamy przewozów. Firma jest prowadzona praktycznie z użyciem własnych środków finansowych właściciela, z bardzo małym udziałem kredytów, które służą do wsparcia zakupu sprzętu. Jest to świadome działanie, dzięki któremu firma może być bardziej elastyczna: po kilku latach, gdy popyt na usługi danym sprzętem maleje, można go upłynnić, kupując w to miejsce pojazdy dostosowane do aktualnych potrzeb rynku.

Prowadzenie firmy wykonującej przewozy ponadnormatywne wymaga bardzo dużego doświadczenia i doskonałej znajomości topografii terenu, po którym odbywa się przewóz. Skalkulowanie takiej

usługi to skomplikowany proces. Przede wszystkim trzeba znać parametry przewożonego ładunku: masę i wymiary, które bezpośrednio określają sprzęt, jakiego trzeba użyć. Dzięki temu od razu wiadomo, jakie będą naciski na osie oraz wielkość zestawu. Mając dostęp do taryfikatora opłat można zasymulować koszty pozwoleń na przewóz. W kalkulacji uwzględnia się także odległość, czas, w jakim odbywać się będzie przewóz. W ten sposób w dużym uproszczeniu powstaje kosztorys, który jest przedstawiany klientowi. W przypadku akceptacji, przystępuje do procedury uzyskiwania pozwoleń. Odbywa się to przez składanie dokumentów w urzędach odpowiedzialnych za eksploatację dróg lub (często tak się postępuje za granicą) przez firmy pośredniczące, które później pilotują cały transport na danym terenie. Jest to najlepsze rozwiązanie, bo miejscowy pilot zna specyfikę regionu, ułatwia komunikację ze służbami kontrolnymi kraju itp. Uzyskanie pozwolenia w zależności od trudności przedsięwzięcia trwa nawet do miesiąca. Pozwolenie określa, jakie warunki musi spełnić przewoźnik, gdzie trzeba zawiadomić policję, w których miejscach muszą być obecni pracownicy urzędu, gdzie trzeba zdemontować oznakowanie pionowe itp. Często całą trasę przewozu trzeba przejechać, aby mieć pełny obraz niespodzianek, jakie mogą wystąpić po drodze.

Największe problemy związane z przewozami ponadnormatywnymi polegają na niespójnym prawie w Polsce. Jest możliwa hipotetyczna sytuacja, w której występujemy do Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych o pozwolenie na przewóz ładunku o masie 30 t. Jelczem o ładowności 8 t. Jest duża szansa na uzyskanie takiego pozwolenia, bo nasi urzędni-

cy nie analizują tego, jakim sprzętem realizowany jest przewóz. Sytuacja taka jest niemożliwa np. w Niemczech, gdzie przy występowaniu o pozwolenie warunkiem koniecznym jest przedstawienie dokumentów potwierdzających badania techniczne pojazdu i jego możliwości techniczne. Jeżeli będą rozbieżności w możliwości sprzętu i wielkości ładunku, pozwolenie nie może być wydane. Ponadto czas oczekiwania na pozwolenie w Polsce jest bardzo długi. Jest to niezrozumiałe, bo za pozwolenia Dyrekcja pobiera niemałe opłaty odprowadzane do skarbu państwa i teoretycznie urzędnicy powinni być zainteresowani, aby pieniądze te jak najszybciej wpływały do kasy.

Szybkie wydanie pozwolenia jest bardzo ważne dla przewoźnika, który musi sprawnie wykonać zlecenie. Jest to bardzo istotne przy transporcie maszyn budowlanych, które muszą być bardzo sprawnie przetrzucane z jednej budowy na drugą. W przypadku awarii, uszkodzonej maszyną trzeba szybko wymienić na sprawną. Można zaryzykować stwierdzenie, że wiele takich przewozów i związanych z nimi opłat umyka Generalnej Dyrekcji z uwagi na opieszałość urzędników w wydawaniu pozwoleń. Dla porównania, pozwolenie na przejazd przez Ukrainę jest wydawane w ciągu jednego dnia.

Kolejnym problemem związanym z naszym rynkiem jest to, że kierowca prowadzący zestaw ponadnormatywny musi mieć przy sobie oryginały pozwoleń. Jest to bardzo trudne do zrealizowania, bo dokumenty często są odbierane, gdy przewóz już jest wykonywany i trzeba je dowieźć kierowcy, który znajduje się np. na drugim końcu Polski.

Ciekawe sytuacje mają miejsce na autostradzie A2, której pracownicy oprócz specjalnych opłat 100 zł za zestaw ponadnormatywny (podczas gdy w całej Europie stawki są takie same jak za zwykły zestaw) żądają od kierowców kopii pozwoleń na przejazdy. W związku z tym z opłaty za przewóz wnoszonej w Generalnej Dyrekcji powinien być wyłączony odcinek przewozu autostradą A2 lub na bramkach nie powinna być pobierana żadna opłata. Jednak bardziej dotkliwa jest konieczność wykonywania kopii pozwoleń i dołączania ich do opłaty za przejazd. Na pozwoleniach są wszystkie informacje dotyczące przewozu (skąd i dokąd, co jest przewożone itp.). Informacje takie, poddane analizie, mogą stanowić cenny materiał, np. dla konkurencji. Jest to działanie na pograniczu prawa, gdyż pracownicy A2 nie są upoważnieni do kontroli takich dokumentów, a tym bardziej do ich kopiowania.

Piotr Złoty

Największe ładunki, jakie były przewożone przez Panas Transport, to zbiorniki dla zakładów chemicznych we Włocławku o długości 28 m i średnicy 8,1 m

