

Kłodami pod koła

Transport ponadnormatywny to działalność bardzo potrzebna. W ten sposób na miejsce przeznaczenia docierają suwnice, zbiorniki czy pomniki. Wojskowe samoloty i helikoptery Panas Transport dostarcza na przeglądy okresowe, na wet wagony warszawskiego metra to też robota firmy z Zamościa... Niemal wszystko, co tylko można sobie wyobrazić, albo już jechało, albo właśnie znajduje się na naczepie z logo Panas.

Niestety, polskie urzędy zdają się stać waćną głą węg, by tę działalność utrudnić. Przez to tak naprawdę nigdy nie wiadomo, jak długo potrwa uzyskanie wszelkich pozwoleń na przejazd, nie mówiąc już o jego wiecznie rosnących kosztach.

Przemysław Panas, wiedząc o tym, że można inaczej (w Anglii czy Norwegii opłaty w ogóle nie są pobierane, a np. na Ukrainie pozwolenie na przejazd można uzyskać w ciągu jednego dnia), stanął na czele sto wazyszenia „Ponadnormatywni”, które za cel obrało sobie przekonanie Ministerstwa Infrastruktury do konieczności zmiany

legislacji w tej materii. Czy to się uda – nie wiadomo. Pozostaje trzymać kciuki.

Kluczem jest pasja

Transport ponadnormatywny to działalność o bardzo wysokim stopniu skomplikowania i dużej odpowiedzialności. W grę wchodzi przecież wielkie pieniądze w postaci najprzeróżniejszych towarów przewożonych na specjalnie skonstruowanych w tym celu naczepach.

Dlatego też margines błędu jest zerowy, a podołać mu mogą tylko najlepsi ludzie. I tylko takich zatrudnia Przemysław Panas. Na pytanie, skąd wie, czy dany kandydat nadaje się na kierowcę, ze spokojem odpowiada, że szuka wyłącznie ludzi z pasją, bo pasja to coś, czego nie da się zawrzeć nawet w najlepszym CV – to się po prostu wyczuwa na odległość. Trudno w to nie wierzyć, skoro to właśnie jego firma jest asem polskiego transportu. Być może pomógł mu fakt, że słowo „as” jest zawarte w jego nazwisku. Natomiast pewne jest, że stolica polskiego transportu ponadnormatywnego znajduje się na Zamojszczyźnie. I pewnie prędko się to nie zmieni. ●



Kabina firmowej Scanii wyposażona jest m.in. w system monitoringu, który pokazuje tzw. martwe punkty i rejestruje to, co dzieje się w trakcie jazdy i postoju wokół pojazdu.

NAWET PARĘ MIESIĘCY

może trwać okres oczekiwania na pozwolenie na przejazd transportu z ładunkiem ponadnormatywnym. Polska jest pod tym względem na szarym końcu państw europejskich.

W marcu ciężarówka przewoziła z Niemiec na Ukrainę palownicę, która posłużyła do wbijania podpór pod filary mostu na rzece Dniepr w Kijowie.

