

D. Starkowski, K. Bieńczak, W. Zwierzycki

SAMOCHODOWY TRANSPORT KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY KOMPENDIUM WIEDZY PRAKTYCZNEJ



pojazdy ciężarowe



*pojazdy i maszyny
rolnicze*

maszyny budowlane



TRANSPORT KOŁOWO-DROGOWY

TOM V

Spis treści

Od Wydawcy	XI
Wprowadzenie	XIII
1. Przewóz artykułów żywnościowych.....	1
Wprowadzenie	1
1.1. Systemy bezpieczeństwa zdrowotnego	2
1.1.1. Ustawa o bezpieczeństwie żywności.....	2
1.1.2. Zasady Dobrej Praktyki Produkcyjnej.....	4
1.1.3. System zarządzania bezpieczeństwem żywności – HACCP.....	6
1.1.4. Norma ISO 22000:2005.....	23
1.1.5. IFS – International Food Standard	26
1.1.6. IFS Logistic	29
1.2. Uregulowania prawne przewozu drogowego żywności	29
1.2.1. Międzynarodowe uregulowania prawne przewozu drogowego żywności.....	29
1.2.2. Krajowe uregulowania prawne przewozu drogowego żywności	33
1.2.3. Państwa – strony Umowy ATP	41
1.2.3.1. Obszar obowiązywania Umowy ATP.....	43
1.3. Przewóz artykułów spożywczych.....	45
1.4. Warunki transportu produktów spożywczych i żywnościowych	47
1.4.1. Informacje ogólne o produktach spożywczych.....	47
1.4.2. Charakterystyka przechowalnicza produktów żywnościowych.....	49
1.4.3. Warunki dotyczące temperatur obowiązujące dla głęboko zamrożonych i zamrożonych artykułów żywnościowych	52
1.4.4. Zmiany warunków temperaturowych podczas transportu produktów spożywczych według Umowy ATP z 2010 roku	54
1.5. Rodzaje pojazdów przeznaczonych do transportu żywności.....	56
1.5.1. Wymagania specjalistyczne (budowa i wyposażenie) dla samochodów do przewozu żywności	60
1.5.2. Rozwiązania konstrukcyjne naczep i kontenerów chłodniczych.....	60
1.5.3. Materiały izolacyjne wykorzystywane w naczepach transportu chłodniczego.....	61
1.5.4. Znakowanie środków transportu.....	64
1.5.5. Badania pojazdów chłodniczych	66
1.5.6. Wymagania techniczne dla samochodów do przewozu żywności	69
1.5.7. Warunki transportu mięsa surowego chłodzonego	72
1.5.8. Warunki transportu drobiu	73
1.5.9. Warunki transportu chleba i produktów podobnego rodzaju	74
1.5.10. Warunki transportu ryb.....	75
1.5.11. Warunki transportu mleka pasteryzowanego i produktów mlecznych	76
1.5.12. Warunki transportu jaj	78
1.5.13. Samochody do przewozu luzem materiałów sypkich i suchych, np. mąki, cukru, soli, nawozów sztucznych	79
1.5.14. Warunki transportu napojów	81
1.6. Oznaczenia literowe środków transportu żywności.....	83
1.7. Problemy związane z transportem środków spożywczych wymagających temperatur chłodniczych.....	86

1.7.1.	Problemy związane ze wzrostem temperatury chłodniczej w komorze załadunkowej.....	88
1.7.2.	Uszkodzenia eksploatacyjne naczepy chłodniczej	88
1.7.3.	Mostki cieplne powstałe z przyczyn technologiczno-konstrukcyjnych, montażowych	88
1.8.	Urządzenia rejestrujące temperaturę.....	88
1.8.1.	Termograf.....	90
1.9.	Charakterystyka Systemu RASFF	98
1.10.	Systemy informatyczne przeznaczone do kontroli i nadzoru nad przewozem artykułów żywnościowych	100
1.10.1.	System Telematik Trailer.....	101
1.10.2.	System Infosat.....	103
1.10.3.	Telematyczny system przesyłania danych pomiędzy naczepą, a ciągnikiem samochodowym (DS Ster-Tir) firmy Data System	109
1.11.	Kontrola przestrzegania przewozów w ramach ATP	110
1.12.	Protokół ATP	111
1.13.	Rodzaje kar dla przewoźników w zakresie przewozu żywności.....	112
	Literatura	112
2.	Przewóz żywych zwierząt.....	115
2.1.	Regulacje prawne przewozu drogowego zwierząt.....	115
2.1.1.	Charakterystyka regulacji prawnych w Unii Europejskiej	116
2.1.2.	Charakterystyka regulacji krajowych	118
2.1.3.	Podstawowe pojęcia przewozu drogowego żywych zwierząt.....	120
2.2.	Warunki transportu zwierząt.....	122
2.3.	Specjalistyczne warunki techniczne dla pojazdów.....	129
2.3.1.	Wymagania dodatkowe dotyczące środków transportu [11]	136
2.4.	Urządzenia do załadunku zwierząt.....	137
2.5.	Środki transportowe do przewozu zwierząt.....	139
2.6.	Czas transportu zwierząt	140
2.7.	Zasady kontroli transportu zwierząt	143
2.8.	Kary dla przewoźników związane z transportem zwierząt	143
2.9.	Organa państwowe uprawnione do kontroli transportu żywych zwierząt	144
2.10.	Kary za naruszenie przepisów regulujących przewóz żywych zwierząt	148
	Literatura	149
	Załączniki do rozdziału:	
	Załącznik 1 – Rozporządzenie rady (WE) NR 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97	151
	Załącznik 2 – Oświadczenie Głównego Lekarza Weterynarii z dnia 21 lipca 2010 roku w sprawie interpretacji przepisów Rozporządzenie rady (WE) NR 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w zakresie czasu transportu bydła domowego.....	195
	Załącznik 3 – Miejsca odpoczynku zwierząt na terenie Europy	197
3.	Transport odpadów	209
	Wprowadzenie	209
3.1.	Regulacje prawne dotyczące transportu odpadów	209
3.2.	Definicje dotyczące odpadów	224
3.2.1.	Definicje specjalistyczne dotyczące gospodarki odpadami.....	225
3.3.	Gromadzenie i gospodarka odpadów	226
3.4.	Wywóz odpadów	228

3.5.	Odpady komunalne i ich zbiórka	228
3.6.	Warunki transportu odpadów	230
3.7.1.	Rodzaje pojemników	230
3.7.2.	Systemy transportu odpadów	232
3.8.	Środki transportu do przewozu i przechowywania odpadów	232
3.8.1.	Podział i charakterystyka środków transportowych do przewozu odpadów	232
3.8.2.	Samochody wyposażone w specjalistyczne urządzenie hakowe	235
3.8.3.	Zalecenia i zastrzeżenia dla obsługi hakowych urządzeń załadunkowych	241
3.9.	Dokumenty uprawniające do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu odpadów	241
3.9.1.	Rodzaje pojemników do selektywnej zbiórki odpadów	244
3.9.2.	Recykling odpadów niebezpiecznych	246
3.10.	Kary dla przewoźnika związane z transportem odpadów	248
3.11.	Organa państwowe uprawnione do kontroli transportu odpadów	248
	Podsumowanie	248
	Literatura	248
4.	Przewozy specjalistyczne (nadwozia specjalistyczne)	249
4.1.	Samochody do przewozu samochodów (samochodowce)	249
4.2.	Samochody do przewozu pieniędzy	254
4.3.	Samochody do przewozu zwłok i szczątków ludzkich	264
4.4.	Samochody do przewozu betonu	267
	Literatura	268
5.	Transport ładunków nienormatywnych	269
	Wprowadzenie	269
5.1.	Regulacje prawne przewozu drogowego ładunków ponadgabarytowych	270
5.2.	Podstawowe pojęcia w transporcie ładunków ponadgabarytowych	272
5.3.	Czynności podczas przygotowania transportu ponadgabarytowego	274
5.4.	Zadania dodatkowych firm i służb biorących udział w transporcie ładunków ponadgabarytowych	274
5.5.	Rodzaje środków transportowych stosowanych w przewozach ponadgabarytowych	274
5.6.	Zezwolenia w transporcie ładunków ponadgabarytowych	282
5.6.1.	Rodzaje zezwoleń	283
5.6.1.1.	Rodzaje zezwoleń obowiązujące do dnia 19.10.2012 r.	283
5.6.1.2.	Rodzaje zezwoleń obowiązujące od dnia 19.10.2012 r.	285
5.7.	Dopuszczalne naciski na oś na drogach RP	292
5.8.	Warunki pilotowania środków transportowych stosowanych w przewozach ponadgabarytowych	300
5.9.	Oplaty za przewozy ponadgabarytowe	305
5.10.	Kary dla przewoźników związane z transportem towarów ponadgabarytowych	310
5.11.	Organa państwowe uprawnione do kontroli transportu towarów ponadgabarytowych	318
	Literatura	318
6.	Transport drogowy drewna	319
	Wprowadzenie	319
6.1.	Regulacje prawne przewozu drogowego drewna	321
6.2.	Definicja i podział transportu leśnego	333
6.3.	Charakterystyka materiału drzewnego	334
6.4.	Podstawowe pojęcia przewozu drogowego drewna	334

6.5.	Warunki przewozu drewna	335
6.5.1.	Warunki ogólne.....	335
6.5.2.	Rodzaje środków transportowych stosowanych do przewozu drewna.....	336
6.6.	Zasady załadunku drewna na środki transportowe.....	343
6.6.1.	Obowiązki kierowcy	343
6.6.2.	Metody transportu drewna	345
6.7.	Organa państwowe uprawnione do kontroli transportu drewna	346
	Literatura	346
7.	Transport kombinowany.....	347
	Wprowadzenie	347
7.1.	Podstawowe definicje.....	348
7.2.	Przepisy prawne dotyczące transportu kombinowanego	351
7.2.1.	Przepisy krajowe	351
7.2.2.	Przepisy międzynarodowe oraz programy rozwoju transportu kombinowanego	357
7.2.2.1.	Charakterystyka programu Marco Polo i Marco Polo 2	357
7.2.2.2.	Program PACT.....	360
7.2.2.3.	Projekt Nelti (2010 – 2020).....	360
7.2.2.4.	Program Nethpola	363
7.2.2.5.	Projekt NePolExpress	363
7.2.2.6.	Projekt TransBaltic.....	364
7.3.	Charakterystyka transportu kombinowanego	365
7.3.1.	Przewozy multimodalne	365
7.3.2.	Przewozy kontenerowe.....	371
7.3.2.1.	Przepisy prawne, charakterystyka, oznakowanie i budowa kontenerów	373
7.3.2.2.	Sposoby ładowania i zabezpieczania ładunku w kontenerach	398
7.3.3.	Przewozy „piggyback”	405
7.3.4.	Przewozy lądowo-morskie.....	417
7.3.5.	Transport intermodalny	418
7.3.5.1.	Przewozy kontenerowe.....	420
7.3.5.2.	Charakterystyka i budowa nadwozi wymiennych	422
7.3.5.3.	Charakterystyka przewozów szynowo-drogowych	444
7.3.5.4.	Charakterystyka przewozów lądowo-promowych	445
7.3.6.	Kombinacje przeładunku środków transportowych	445
7.3.6.1.	Przewóz załadowanych środków transportowych metodą – Huckepack	447
7.3.6.2.	System Modalohr.....	449
7.3.6.3.	System Cargospeed	453
7.3.6.4.	System Cargoroo	455
7.3.6.5.	System WTT (Wechseltrug transportsystem) – system wymiennych platform.....	456
7.3.6.6.	System transportowy kontenerów tocznych (ACTS) – (Abroll Container Transport System) – poziomy przeładunek pojemników wymiennych.....	458
7.3.6.7.	Poziomy system załadunku kontenerów i nadwozi wymiennych w różnych rodzajach wagonów kolejowych (Cargo Mover)	460
7.3.6.8.	System Railtruck 2020	462
7.3.6.9.	Bimodalne systemy transportowe (Road Railer)	462
7.3.7.	Charakterystyka praktyczna przewozów kombinowanych w Polsce.....	469
7.3.8.	Przykłady praktyczne stosowania transportu kombinowanego	472
7.3.9.	Terminal transportu kombinowanego.....	473

7.3.10.	Dokumenty w transporcie kombinowanym.....	477
7.3.11.	Wykorzystanie i tendencje rozwojowe transportu kombinowanego w Europie i w Polsce ...	478
7.3.12.	Zalety transportu kombinowanego	484
7.3.13.	Wady przewozów kombinowanych.....	484
7.3.14.	Perspektywy rozwoju transportu kombinowanego w Polsce w świetle strategii rozwoju transportu w latach 2007 – 2013.....	485
7.3.15.	Tendencje rozwoju transportu intermodalnego w Europie i w Polsce do 2030 roku.....	485
	Podsumowanie.....	485
	Literatura	486

Suplement – Tom IV – Przepisy w transporcie drogowym

Systemy pobierania opłat za infrastrukturę drogową w Europie. Wydanie 1.

Stan prawny na 31.03.2012 r.

Od Wydawcy

Kolejną publikacją wydawnictwa SYSTHERM z zakresu transportu jest tom V poradnika „Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Kompendium wiedzy praktycznej”.

Autorami tego poradnika są: **dr inż. Dariusz Starkowski** – wieloletni wykładowca na kursach podnoszenia kompetencji zawodowych pracowników sektora transportowego, doradca ds. przewozu towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym (ADR) oraz w transporcie lotniczym (IATA); **prof. dr hab. inż. Wiesław Zwierzycki** – profesor zwyczajny na Wydziale Maszyn Roboczych i Transportu PP, dyrektor Instytutu Maszyn Roboczych i Pojazdów Samochodowych Politechniki Poznańskiej oraz **dr hab. inż. Krzysztof Bieńczyk** – adiunkt na Wydziale Maszyn Roboczych i Transportu Politechniki Poznańskiej, członek komisji ONZ WP11 ds. transportu żywności (Genewa).

Całość poradnika stanowi obecnie pięć tomów. Poradnik opracowano z myślą o kierowcach w transporcie drogowym, zobowiązanych do uzyskania Świadectwa Kwalifikacji Zawodowych, a także o osobach funkcyjnych zarządzających transportem drogowym, którzy przygotowują się do uzyskania Certyfikatu Kompetencji Zawodowej. Obydwa te dokumenty należy posiadać przy ubieganiu się o Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Specjalistyczny kompetentny zespół autorski daje gwarancję zebrania w jednym tytule aktualnej i kompleksowej wiedzy praktycznej w zakresie transportu drogowego.

Tom I Zabezpieczenia ładunków oraz zagadnienia techniczno-eksploatacyjne w transporcie drogowym. Wydanie 2 (2010 r.) rozszerzone o informacje o nowoczesnych rozwiązaniach technicznych opon do samochodów ciężarowych i autobusów marki Michelin.

Tom II Przepisy prawne. Wydanie 2 (2009 r.) omawia szczegółowo wymagania prawne wprowadzone dyrektywami Unii Europejskiej po 10.09.2009 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji oraz okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych przewozu rzeczy lub osób oraz przez regulację krajową wprowadzoną przez Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy.

Tom III Środowisko pracy kierowcy. Logistyka. Wydanie 2 (2010 r.) omawia całość zagadnień związanych ze zdrowiem, środowiskiem i ergonomią stanowiska pracy kierowcy. Specyfikę przewozów: kombinowanych, ładunków nienormatywnych, żywych zwierząt, żywności, odpadów oraz przewozów specjalistycznych, a także logistykę magazynowo-spedycyjną oraz centra logistyczne.

Tom IV Przepisy w transporcie drogowym (2011 r.). Podręcznik omawia najnowsze przepisy UE wprowadzone w dniu 04.12.2011 r. i obowiązujące w Polsce od 4 grudnia 2011 roku, które ustanawiają wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego (Rozporządzenie 1071) i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. U. UE L300/51), oraz w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. U. UE L. 2009. 300. 88). Oprócz przepisów wynikających z powyższych Rozporządzeń zostały omówione następujące zagadnienia: giełdy transportowe, europejskie systemy opłat drogowych, przepisy celne, w tym transportowe aspekty Incoterms 2010, ubezpieczenia komunikacyjne dla przewoźników drogowych. **Tom IV stanowi UZUPEŁNIENIE informacji zawartych w tomie II.**

Tom V Transport kołowo-drogowy. W obecnym tomie omówione zostały następujące zagadnienia: Przewóz artykułów żywnościowych, Przewóz żywych zwierząt, Transport odpadów, Przewozy specjalistyczne (nadwozia specjalistyczne), Transport ładunków nienormatywnych, Transport drogowy drewna, obszerny rozdział poświęcony zagadnieniom transportu kombinowanego oraz jednostek ładunkowych występujących w transporcie intermodalnym. Poradnik został wzbogacony i uzupełniony o Suplement tomu IV wyd.1 – Przepisy w transporcie drogowym – System pobierania opłat za infrastrukturę drogową w Europie, zgodnie ze stanem prawnym z dnia 31.03.2012 r.

Poradnik kierujemy do kierowców, właścicieli przedsiębiorstw transportowych i osób zarządzających transportem, organizacji samorządowych i stowarzyszeń transportowo-spedycyjnych, ośrodków kształcenia i doskonalenia kierowców zawodowych w transporcie drogowym. Liczymy na zainteresowanie tym tytułem także uczniów szkół technicznych oraz środowisk akademickich, w tym zwłaszcza studentów kierunków technicznych i ekonomicznych szukających praktycznej wiedzy z obszaru transportu.

Dziękuję Autorom, w szczególności **Profesorowi Wiesławowi Zwierzykiemu** za podjęcie kolejnej już raz współpracy z wydawnictwem **SYSTHERM**.

W tym miejscu dziękuję także w imieniu autorów, wydawnictwa i swoim własnym wszystkim **reklamodawcom**, a zwłaszcza **prasie branżowej i portalom internetowym** za poparcie inicjatywy wydawniczej.

dr inż. Bolesław Gaziński

Wprowadzenie

Rozkwit cywilizacji od samego zarania dziejów jest ściśle związany z synchroniczną koniunkturą transportu. Oprócz łączności, to właśnie transport jest gałęzią gospodarki, dzięki której możliwe jest „przemieszczanie dóbr w przestrzeni”, a co za tym idzie eskalacja ich przydatności. Ponadto, transport odgrywa niebagatelną rolę dla kraju, pozostając w ściślejszej relacji z różnymi płaszczyznami życia gospodarczego i społecznego, determinując tym samym, poprzez wymianę dóbr, współpracę poszczególnych sfer i działów gospodarki z różnorodnymi obszarami państwa. Wobec powyższego, możliwy jest równoczesny i równomierny rozkwit całego kraju, na który składają się między innymi: przestrzenne zagospodarowanie terenu, a więc rozmieszczenie i rozbudowa osiedli mieszkaniowych oraz ożywienie gospodarki na terenach mało rozwiniętych. Pojęciem ściśle połączonym z transportem jest spedycja, poprzez którą rozumiemy między innymi: wybór najodpowiedniejszego środka transportu, nadanie ładunku, czy też dokonanie wszelkich kwestii formalnych dotyczących przewozu. Można wyróżnić dwa główne sposoby organizacji służb spedycyjnych praktykowane przez firmy, które w swojej działalności wykorzystują transport. Pierwszym z nich jest zapewnienie własnej służby spedycyjnej, zaś drugim zlecenie tej funkcji spedytorom. Transport drogowy w Polsce jest obecnie liderem na rynkach europejskich. Ostatnie dane statystyczne z 2011 roku prezentują bardzo wyraźnie, że polscy przewoźnicy posiadają najbardziej nowoczesną flotę pojazdów ciężarowych wśród przewoźników europejskich. Innym czynnikiem świadczącym o dominacji polskich przewoźników w Europie jest informacja o tym, że w 2011 r. polskie samochody zapłaciły na niemieckich autostradach najwięcej myta ze wszystkich innych pojazdów wykonujących transport drogowy z Europy.

Eurostat w 2011 roku opublikował optymistyczne dla polskich przewoźników dane statystyczne. Urząd poinformował, że w latach 2004-2009 międzynarodowy transport drogowy w wykonaniu polskich firm zanotował 80-procentową dynamikę wzrostu. W 2009 r. nasi przewoźnicy wykonali na międzynarodowym rynku pracę liczoną w ponad 70 mln tonokilometrów. W ten sposób uplasowali się na pierwszym miejscu, pozostawiając daleko w tyle niemiecką i hiszpańską konkurencję. Natomiast w przewozach drogowych, liczonych ogółem, Polska zamykała podium z wynikiem bliskim 181 mln tonokilometrów, tym razem ustępując odpowiednio Niemcom i Hiszpanii.

Na rynku polskich przewozów krajowych międzynarodowa konkurencja praktycznie nie istnieje. Co prawda przepisy unijne pozwalają na tzw. mały kabotaż, czyli prowadzenie przewozów na terenie innego państwa, ale nadal wiąże się to z pewnymi ograniczeniami. Poza tym z powodów organizacyjnych to rozwiązanie jeszcze się nie upowszechniło. Polscy przewoźnicy najpewniej potrafią świadczyć taniej swoje usługi niż zagraniczni. Jednak siłą polskich przewoźników jest przede wszystkim bardzo głębokie rozproszenie. Trzeba jednak zaznaczyć, że od wielu lat wśród polskich przewoźników drogowych istnieje zbyt małe zrozumienie związane z potrzebą odtworzenia taboru. Od 1 lipca 2011 roku wprowadzone zostały elektroniczne opłaty za użytkowanie infrastruktury, co jest obecnie ogromnym ciosem dla branży przy obecnej strukturze taboru. W ruchu krajowym znajdują się przede wszystkim pojazdy, które spełniają wymogi emisji spalin EURO 2 lub niższe. Obecnie ich właściciele ponoszą dwukrotnie wyższe opłaty niż posiadacze samochodów z silnikami, które spełniają wymogi EURO 5. Tych natomiast w krajowym taborze jest jeszcze niewiele choć z dnia na dzień coraz więcej. Bardzo mało samochodów spełnia też wymogi normy EURO 4. Natomiast norma EURO 6, która ma wejść w życie w 2013 r., zmusza wytwórców do produkowania silników zużywających większą ilość paliwa niż do tej pory. Wprowadzone opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej wymusiły od przewoźników wzrost wymiany środków transportowych.

Istotne dla przewoźników są również wysokie koszty paliw, a przede wszystkim wzrost cen za olej napędowy. Ceny paliwa podlegają wahaniom i ogólna tendencja jest raczej wzrostowa. Jednak niewykluczone, że tak, jak w ostatnich latach, po okresach wysokich cen paliwo znówu potanieje. Natomiast problemem, z którym zmagają się polscy przewoźnicy szczególnie w ruchu krajowym, jest wielkość zużycia paliwa na 100 km. Częsta niemożność płynnej jazdy, wynikająca ze złej jakości dróg, sprawia, że zużycie paliwa może wzrastać nawet o 20-25%..

Polscy przewoźnicy najpewniej potrafią świadczyć taniej swoje usługi niż zagraniczni.

W branży popularne jest stwierdzenie, że samochody jeżdżące po polskich drogach są 8-10-letnie i starsze. Od 1 lipca 2011 roku wprowadzone zostały elektroniczne opłaty za użytkowanie infrastruktury, co jest ogromnym ciosem dla branży przy obecnej strukturze taboru (**zagadnienia zostały omówione w Tomie IV Poradnika**). Żeby polepszyć wskaźniki dotyczące emisji zanieczyszczeń, trzeba będzie pogorszyć energochłonność. Istotne dla przewoźników są również wysokie koszty paliw.

Z powodu rosnących cen paliw, regulacji ograniczających emisję spalin i wprowadzania podatku węglowego, a także coraz powszechniej realizowanej przez największych producentów strategii zrównoważonego rozwoju (mało emisji, ograniczenie zużycia surowców nieodnawialnych) zmienia się model transportu.

W istocie dokonujące się już zmiany tego typu dotyczą czterech sfer: upowszechniania „zielonych” technologii i uwzględnienia w transporcie elementu zrównoważonego rozwoju, ograniczenia zakresu przewozów (bliższe odległości), zwanego procesem re-shoringu, transformacji dostaw towarów konsumpcyjnych oraz dostawy „ostatniej mili” – ocenia Roland Berger Strategy Consultants w analizie „Automotive landscape 2025” („Krajobraz motoryzacyjny 2025 roku”).

Obecnie w Polsce infrastruktura drogowa rozwija się dwukierunkowo. Z jednej strony nierównomiernie są oddawane do użytku nowe drogi o dobrym standardzie. Jednocześnie z drugiej strony na pozostałych trasach postępuje dalsza degradacja. Kolej ma niewielkie przyrosty w tym zakresie, więc ten ciężar musi przyjąć na siebie transport drogowy. Generalnie stan infrastruktury ulega pogorszeniu, co przekłada się na trudniejsze warunki działalności przewoźników, m.in. przez zwiększenie zużycia paliwa, co jest wbrew europejskim oczekiwaniom wobec redukcji zużycia energii.

Obecnie kolej, zarówno w Polsce, jak i Europie nie ma oferty, która pozwoliłaby przejąć od przewoźników drogowych część ładunków. Strukturalna zmiana w funkcjonowaniu transportu kolejowego jest już raczej nieodwracalna. Dużo mówi się o transporcie intermodalnym. Jednak potrzebuje on infrastruktury punktowej, której w Polsce brakuje; istniejące terminale są już przeciążone. Dlatego z powyższych względów jesteśmy jednak skazani na transport drogowy, gdyż nie ma on rozsądnej alternatywy. Kolej ma niewielkie przyrosty w tym zakresie, więc ten ciężar musi przyjąć na siebie transport drogowy.

Inicjatywy na rzecz zrównoważonego rozwoju wymuszają niewątpliwie rządy niektórych krajów. W Europie bliscy jesteśmy wprowadzenia podatku emisyjnego, wraz z określonymi znacznikami „zielonego” transportu, załadunku i rozładunku. Stany Zjednoczone wdrożyła różne inicjatywy, łącznie z programem „czyste ciężarówki” w porcie Los Angeles i normami czwartego standardu emisji spalin. Zasygnalizowana problematyka niniejszego tomu piątego stanowi próbę systematyzowania w swojej treści zagadnień transportu drogowo-kołowego w transporcie drogowym. Materiał znajdujący się z Tomie V jest przeznaczony dla szeroko rozumianego personelu zarządzającego w firmach transportowych oraz transportowo-spedycyjnych. Drugim obszarem przeznaczenia są kierowcy w transporcie drogowym. Przedstawiony materiał w tym tomie ma na celu przybliżenie funkcjonowania wszystkich przewoźników w nowych warunkach funkcjonowania w Unii Europejskiej, podczas realizacji współczesnych łańcuchów dostaw.

Autorzy wyrażają przekonanie, że książka przynajmniej w części, przyczyni się do poszerzenia specjalistycznej literatury z dziedziny szeroko rozumianego transportu drogowego i spedycji. Książka

w swojej treści jest kierowana do bardzo szerokiego grona odbiorców; od właścicieli i kierowników firm transportowych i spedycyjnych, zarządzających transportem, studentów oraz uczniów szkół technicznych oraz wszystkich zainteresowanych tematyką spedycji oraz transportu rzeczy (ładunków) i osób.