

taxi life

MIESIĘCZNIK DLA ZAWODOWYCH TAKSÓWKARZY

Cena 5,50 zł (w tym 7 proc. VAT)



Taksówkarz

– zawód czy sposób na dorobienie?

str 3

Wybierz najlepsze wycieraczki do szyb samochodowych

str 12

Taksówka na poziomie – wywiad

str 10

Gdzie się podziaty tamte postoje?

str 6



SPIIS TREŚCI



s.3

TAXIBIZNES

Taksówkarz
– zawód czy sposób
na dorobienie?

Gdzie się podziały tamte postoje? / s. 6

WYWIAD

Taksówka na poziomie / s. 10



ZDROWIE KIEROWCY

Zdradliwe przeziębienie,
niech nie będzie
twoim pasażerem!

s.14

PIELĘGNACJA AUTA

Wycieraczki do szyb
samochodowych / s. 12

PREZENTACJA

Wybierz najlepsze wycieraczki do
szyb samochodowych / s. 12

NOWOŚCI

18

HUMOR

19

ABSURDY

s.16 Nieoptacalny kurs

taxilife

MIESIĘCZNIK DLA ZAWODOWYCH TAKSÓWKARZY

WYDAWCA:
Inart

DYREKTOR WYDAWNICZY:
Łukasz Berdyszak
l.berdyszak@magazyntaxilife.pl

REDAKTOR NACZELNY:
Aleksandra Galus
a.galus@magazyntaxilife.pl

SEKRETARZ REDKACJI:
Dorota Szczuka
redakcja@magazyntaxilife.pl

REKLAMA:
Aleksandra Galus
a.galus@magazyntaxilife.pl

KOREKTA:
Anna Nowak

STUDIO GRAFICZNE:
tomek@deeform.com

WSPÓŁPRACA FOTOGRAFICZNA:
Olga Ochocka

ADRES REDKACJI:
ul. Mickiewicza 54
63-100 Śrem
tel. (0-61) 624 64 42

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść zamieszczanych reklam.

Taksówkarz

– zawód czy sposób na dorobienie?

DLA JEDNYCH PRACA NA TAKSÓWCE TO SPOSÓB NA UTRZYMANIE SIEBIE I RODZINY, DLA INNYCH JEDYNIENIE SPOSÓB NA DOROBIE NIE SOBIE DO PENSJI, DO RENTY CZY DO EMERYTURY. CI DRUDZY NAZYWAJĄ TYCH PIERWSZYCH DESPERATAMI. NO, BO KTO ŚWIADOMIE DECYDUJE SIĘ NA PRACĘ PO 12 GODZIN DZIENNIE ZA ŚREDNIĄ KRAJOWĄ?

Wbrew pozorom bardzo wielu jest takich, którzy w pracy na taksówce upatrują swoją jedyną szansę na zarobienie pieniędzy. I o ile jeszcze żona pracuje, a dzieci już dawno poszły swoją drogą, o tyle można jeszcze przełknąć ten twardy kawałek chleba. Ale gdy taksówkarz jest jedynym, który zarabia w rodzinie, bo żona jest na bezrobociu, a syn niedawno stracił pracę i trzeba mu pomóc, wówczas sprawa wygląda niewesoło. Ile zarabiają taksówkarze w największych miastach Polski, jaki jest ich dzienny obrót i ile muszą pracować, by zarobić godziwe pieniądze? O tym wszystkich rozmawialiśmy z korporacjami i członkami Zrzeszenia Transportu Prywatnego.

TYLKO DLA DESPERATÓW

Szacuje się, że przy dziesięciogodzinnym dniu pracy przez 25 dni w miesiącu taksówkarz zarabia dla siebie w Warszawie ok. 1300-1400 zł. To jest jego wynagrodzenie, z którego musi utrzymać siebie i rodzinę oraz opłacić wszelkie rachunki. - Teoretycznie w ciągu dnia średnio kierowca ma 200 zł utargu. Wydawałoby się, że całkiem sporo, ale z tej kwoty trzeba jeszcze odliczyć ok. 70 zł na paliwo, ok. 50 zł tzw. kosztów stałych (ZUS, podatki) i z tego wszystkiego

zostają mu praktycznie rzecz biorąc grosze. Dlatego wracając do zagadnienia, czy można się z tego fachu utrzymać? Owszem można, ale jest to bardzo trudne. To jest zajęcie dla desperatów – mówi Paweł Biedrzycki, prezes Super Taxi w Warszawie.

PO 50-CE NIE CHCĄ ZATRUDNIAĆ

Ale jednak tych „desperatów” nie brakuje. Dlaczego? Otóż warto zwrócić uwagę na fakt, że młodych taksówkarzy jest znacznie mniej niż takich w wieku ok. 40-55 lat. Dlaczego decydują się w ten sposób zarabiać? Głównie dlatego, że większość z nich jeździła na taksówce przez ostatnie 20-25 lat i nie są w stanie znaleźć sobie innego zajęcia zarobkowego. Często nie mają także odpowiednich kwalifikacji lub dopiero musieliby je zrobić, by zająć się czymś innym. – Pani, kto nas zatrudni w tym wieku. Ja mam 56 lat, od 25 lat jeżdżę jako taksówkarz. Nie mam szans na inną pracę, nawet gdybym chciał. Wszędzie wolą zatrudniać młodych. I swoją drogą dziwię się, że niektórzy młodzi decydują się pracować na taksówce. Mają tyle innych możliwości, których ja już nie mam – żali się Stanisław, taksówkarz z Warszawy. Z młodymi ludźmi jest zupełnie inaczej. Z resztą



nic dziwnego, że wielu starszych taksówkarzy dziwi się im, że w ogóle decydują się zarabiać w ten sposób. Według nich młodzi mają jeszcze szansę, powinni najpierw spróbować innego zawodu. Ale prawda jest też taka, że wielu z nich traktuje to jedynie jako sposób na dorobienie sobie i jeździ tylko kilka razy w tygodniu.

DLA EMERYTÓW

Podobnie postępują emeryci lub renciści, ci także nie traktują tego jako jedyny sposób na zarobienie, ale jedynie na dorobienie. Nie muszą się oni też martwić o zarobek na uregulowanie wspomnianych wcześniej opłat

stałych, ponieważ emerytura, renta czy inna pensja to rozwiązują. W takiej sytuacji można powiedzieć, że o te pieniądze jest on do przodu. Choć w tym momencie warto zauważyć, że i ta emerytura nie jest szczególnie wysoka, gdyż są to pieniądze często rzędu 900-1100 zł (mowa o taksówkarzu na emeryturze). Mając tak niską emeryturę, emeryt-taksówkarz jest zmuszony jeździć w dalszym ciągu. Co z kolei powoduje zmniejszanie się ilości odchodzących taksówkarzy, co osłabia jednocześnie rotację na tym rynku. Nie mniej jednak emeryt może prowadzić o wiele spokojniejszy tryb pracy. Jeśli nie chce, to nie musi wyjechać, może zostać w domu, może pozalać swoje prywatne sprawy itp.

W ciągu dnia raz uda się zarobić więcej, raz mniej. Wszystko zależy od miesiąca. Są takie, kiedy uda się zarobić na koszty utrzymania samochodu, na paliwo, na ZUS itd., ale bywają także chude miesiące. A koszty niestety co miesiąc są takie same.

- Według mnie zawód taksówkarza jest przede wszystkim sposobem na dorobienie sobie do pensji. Chociaż wielu moich kolegów taksówkarzy jednak stara się z tego żyć. Z tego zawodu nie ma godziwego dochodu, dlatego by utrzymać rodzinę muszą wydłużyć godziny pracy. Dodatkowo trzeba nadmienić, że obecny czas jest bardzo trudnym okresem, ponieważ notujemy spadek ilości zleceń. Zresztą jest to zauważalne nie tylko u nas w Gdyni, ale także w całym kraju. Wiele korporacji obserwuje drastyczny spadek obrotów w stosunku do ubiegłego roku. Zanotowaliśmy spadek rzędu 20-30 % całości usług w zakresie taksówki osobowej i nie tylko – mówi Andrzej Adamczyk, prezes Hallo Express Taxi Gdynia.

POD KRESKĄ

Jednak spadek wykonywanych usług przewozowych dotyczy nie tylko taksówek, ale także transportu towarowego, gdzie jest także bardzo poważny kryzys. Dlatego też większość firm trudniących się przewozem jest w tej chwili pod tzw. kreską. By jakoś się jeszcze utrzymać trzeba znacznie wydłużyć czas pracy. W Gdyni czas taki został także wydłużony do 12, a nawet 14 godzin. A wszystko

po to, by kierowca mógł mieć ok. 100-120 zł obrotu dziennie (stan na rynku gdyńskim). Z tego po miesiącu pracy taksówkarzowi w Gdyni zostaje ok. 1300 zł na utrzymanie. – Usługi, które teraz świadczymy nawet nie są obecnie skalkulowane według tego, co obliczył nam kiedyś Instytut Transportu Samochodowego. Jeździmy poniżej tej kalkulacji cenowej, a i tak w tej chwili usługi taksówkowe nie cieszą się szczególnym powodzeniem. Mówiąc krótko, daje się nam we znaki kryzys obecny na rynku, ponieważ klientów nie ma – dodaje Andrzej Adamczyk.

KLIENTÓW BRAK

Jak widać nie tylko podwyższona ilość jeżdżących w każdym mieście taksówek jest powodem dla którego taksówkarze mniej zarabiają, ale przede wszystkim brak klientów, których z kolei także dotknął kryzys. Gospodarka jest to, można powiedzieć, naczyniem połączone. Jeśli jeden element się wykruszy, inne także zaczynają odpadać. Klient, który do tej pory korzystał z usług taksówek od ponad roku ogranicza swoje potrzeby związane z przejazdem taksówką i wybiera tańszy transport, głównie miejski, ale tak jak było to wcześniej wspomniane, dodatkowym czynnikiem pogarszającym sytuację są decyzje rady gmin, które zgodnie z ustawą o transporcie dopuszczają do tego, że są wydawane kolejne nowe licencje. I te licencje także mają w pewnym sensie wpływ na ilość świadczonych usług. Ponieważ wpływa to bezpośrednio na ilość kursów przypadających na jednego taksówkarza. Czy w końcu kiedyś z tego kryzysu wyjdziemy i jakie są perspektywy dla taksówek? – Taka koniunktura następuje co kilka lat. Ale takiego spadku usług, jak obserwujemy w tej chwili jeszcze nie było, a pracuję już od 20 lat w tej branży i takiego kryzysu po prostu nie pamiętam. Ilość usług świadczonych na rzecz klienta drastycznie spadła, tak źle jeszcze nie było, dlatego śmiało mogę powiedzieć, że jest to najgorszy okres, jaki dane mi było doświadczyć w mojej karierze zawodowej – zauważa Andrzej Adamczyk.

KRYZYS, KRYZYS I JESZCZE RAZ KRYZYS

Problem ze spadkiem ilości wykonywanych kursów mają nie tylko

korporacje na północy Polski, ale także na południu, w regionie śląskim. – Powiem tak, w ostatnim roku w wyniku wszechobecnego kryzysu notujemy ok. 20 procentowy spadek obrotów. I jeżeli ktoś prowadząc działalność gospodarczą na własny rachunek, nie mając innych dodatkowych dochodów, chce coś zarobić, musi niestety poświęcić trochę więcej czasu, żeby się utrzymać na rynku, żeby po prostu zarobić na opłaty. I tak przykładowo, o ile przedtem taksówkarz jeździł 10-12 godzin, to teraz musi te dwie godziny, trzy czasu jeszcze dodatkowo poświęcić na pracę po to, by w rezultacie otrzymać te same pieniądze na utrzymanie swojej taksówki i swojego małego przedsiębiorstwa w Katowicach i w ogóle na Śląsku. Znamy również przypadki bankructwa małych przedsiębiorstw – wyjaśnia Piotr Toborek, prezes Zrzeszenia Transportu Prywatnego w Katowicach. Ile zarabia dla siebie kierowca taksówki w Katowicach? Oczywiście to zależy od miesiąca – są miesiące, kiedy ten zarobek jest lepszy. Są to miesiące, na które przypadają święta lub kiedy przyjeżdża więcej turystów. Wtedy ten zarobek nieco się podnosi. Dzieje się też tak w miesiącach zimowych. Jednak w Katowicach, jak szacuje Piotr Toborek, pensja taksówkarza to ok. 1500-2000 zł na czysto. Przy czym jeszcze z tych pieniędzy kierowca musi wygospodarować jakąś sumę na ewentualne naprawy auta, jego pielęgnację czy na oszczędności, za które kierowca planuje kupić nowy samochód. Jednak kwota zarobku bardzo zależy od zmiennej, jaką się obserwuje w ciągu kilku miesięcy. Bywa, że przez jeden miesiąc nie ma prawie wcale klientów a bywa, że zaraz potem nagle jest ich dużo. Poza tym kwestia napraw to jest sprawa, którą musi mieć na uwadze każdy taksówkarz. Szczególnie taki, który jeździ na starym, awaryjnym samochodzie. Wówczas z tych zarobków jeszcze trzeba opłacić mechanika czy zapłacić za nowe części.

NIE NA 8 GODZIN

Jasno trzeba stwierdzić, że dzisiaj praca taksówkarza nie jest pracą na osiem godzin, jak to zakłada kodeks pracy. Jeśli ktoś chce zarobić, musi się mocno do tego przyłożyć i poświęcić swój prywatny czas. –

Jeśli ktoś zamierza pracować jedynie osiem godzin dziennie, to na pewno nie zdoła się utrzymać z tego fachu. A jeśli chce zrobić, to musi sobie jeszcze gdzieś dorabiać. Natomiast, by coś zarobić na taksówce, trzeba trochę dłużej popracować, trzeba poświęcić swój wolny czas w dni, które są powszechnie uznawane za wolne lub świąteczne. Mówiąc krótko, kiedy inni odpoczywają, taksówkarz musi pracować – dodaje Piotr Toborek. I tutaj koło się zamyka, ponieważ okazuje się że na krótki czas pracy mogą sobie pozwolić jedynie osoby dorabiające na taksówce. Tylko oni mogą ze spokojem podchodzić do tego zawodu.

TO NAWET NIE JEST ZAWÓD

No właśnie zawód... Tak na marginesie trzeba zauważyć, że niestety przez tyle lat „taksówkarz” nigdy nie stał się określeniem na wykonywany zawód i nie uzyskał pełnych przywilejów charakterystycznych dla profesji, które z punktu widzenia prawa nazywa się zawodem. Według rządzących najwy-

raźniej nie jest wygodnie uznać tego fachu jako zawód, tak to jest w przypadku lekarza albo prawnika. Oczywiście taksówkarz nie musi kończyć tak długotrwałych nauk i studiów, jak to jest w przypadku wspomnianego lekarza czy prawnika, ale także musi być w 100 % przygotowany do tego zajęcia. Dlaczego więc i taksówkarz nie miałby być zawodem? Jeśli słowo „zawód” definiuje się jako zbiór zadań (zespół czynności) wyodrębnionych w wyniku społecznego podziału pracy, będących świadczeniami na rzecz innych osób, wykonywanych stale lub z niewielkimi zmianami przez poszczególne osoby i wymagających odpowiednich kwalifikacji (wiedzy i umiejętności), zdobytych w wyniku kształcenia lub praktyki i przyjmując, że wykonywanie tego zawodu stanowi źródło dochodów, to dlaczego odmawia się uznania go jako zawód w prawnym tego słowa znaczeniu? Ale to już temat na oddzielną dyskusję. Tymczasem zawód taksówkarza (nazywajmy to jednak zawodem) jest fachem, który przez wiele osób w administracji pań-

O ile przedtem taksówkarz jeździł 10-12 godzin, to teraz musi te dwie godziny czasu jeszcze dodatkowo poświęcić na pracę po to, by w rezultacie otrzymać te same pieniądze na utrzymanie swojej taksówki i swojego małego przedsiębiorstwa.

stwowej jest postrzegany jedynie jako zwykła, drobna działalność gospodarcza i zamiast wprowadzać rozwiązania ułatwiające funkcjonowanie tego rynku, wprowadza się zmiany, które albo nie mają żadnego znaczenia, albo wręcz pogarszają istniejący stan rzeczy, albo jeszcze (o zgrozo!) kopiuje się w sposób wybiórczy (i niekorzystny) pewne rozwiązania, które funkcjonują na Zachodzie w korporacjach. Jednak wielu taksówkarzy uważa, że władze miast kopią jedynie te najmniej wygodne i pomocne dla samych kierowców taksówek. Po co, więc podejmować w ogóle takie ruchy? Pozostawiamy to do przemyślenia.

Aleksandra Galus



ALAN[®] HM-06

nowy radiotelefon dla taksówkarzy

Alan HM-06 to:

- ➔ zakres częstotliwości: 136-174 MHz lub 400-470 MHz;
- ➔ moc: programowana do 25 W;
- ➔ możliwość adaptacji do pracy z każdym terminalem TAXI;
- ➔ szybki start transmisji;
- ➔ wydajny głośnik w przednim panelu.



Alan Telekomunikacja Sp. z o.o. Jawczyce, ul. Poznańska 64, 05-850 Ożarów Mazowiecki
tel. 22 722 35 00, fax 22 722 29 95 e-mail: info@alan.pl



ALAN[®] i jesteś na dobrej drodze

Gdzie się podziały tamte postoje?

GDZIE TE PARKINGI, GDZIE TAMTEN ŚWIAT... TEN JAKŻE POWAŻNY PROBLEM MOŻNA BY ZACZAĆ ŻARTOBLIWIE OD SŁÓW ZNANEJ PIOSENKI, ALE NIESTETY WIELU TAKSÓWKARZOM WCALE NIE JEST DO ŚMIECHU Z TEGO POWODU. TO, ŻE W WIELU WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKI TAKSÓWKARZE NARZEKAJĄ OD DAWNA NA ZBYT DUŻĄ ILOŚĆ TAKSÓWEK I ZBYT MAŁĄ W STOSUNKU DO TEGO ILOŚĆ MIEJSC POSTOJOWYCH TO FAKT ZNANY OD DAWNA, ALE ŻE RADNI MIAST NIE IDĄ W TEJ KWESTII KIEROWCOM TAKSÓWEK NA RĘKĘ TO JUŻ SPRAWA ODDZIELNA. JAK ZATEM ROZWIĄZAĆ TEN PROBLEM, SKORO STRONA DECYZYJNA NIE SPIESZY SIĘ Z PODJĘCIEM JAKICHKOLWIEK ROZSTRZYGNIEŃ? DLACZEGO TAK DŁUGO TO TRWA?

Wiele korporacji narzeka na brak miejsc dla postoju taksówek w wielu miastach. Taksówki stoją, można rzec, upchane jedna przy drugiej. Codziennie trwa walka o miejsce. Niektóre nawet stoją pod prąd na

Brak klientów niestety wynika w dużej części z masowych zwolnień, jakie miały miejsce w ostatnim roku.

Jeśli w rodzinie choć jedna osoba traci pracę, to automatycznie wszyscy cierpią i zaczynają liczyć się z każdym groszem.

ulicach jednokierunkowych, albo nie po koleżeńsku „wpychają” się w kolejkę na postój. Sytuacja ogólnie wywołuje bardzo nerwową atmosferę. Niektórzy radni miast twierdzą, że dodatkowe miejsca postojowe nie są potrzebne, ponieważ do tej pory nie było takiego problemu. Owszem, dwa lata temu jeszcze go nie było, jednak od roku większość korporacji w różnych lokalizacjach Polski cierpi na przynajmniej 20 % spadek klientów w stosunku do roku ubiegłego.



Logika nakazuje myśleć, że jeśli są klienci, to taksówki są w ciągłym ruchu, zatem nie stoją na postojach. Gdy klientów jest mało – jak to dzieje się właśnie od roku – to taksówki stoją na postojach. I nagle okazuje

się, że na tych postojach jest za mało miejsca dla wszystkich.

ŁAŃCUSZEK ZALEŻNOŚCI

Brak klientów niestety wynika w dużej części z masowych zwol-

nień, jakie miały miejsce w ostatnim roku. Jeśli w rodzinie choć jedna osoba traci pracę, to automatycznie wszyscy cierpią i zaczynają liczyć się z każdym groszem. Niektóre korporacje zanotowały już w lipcu 2009 roku 80 % spadek klientów w stosunku do tego samego miesiąca w poprzednim roku. Stąd coraz mniejsza liczba klientów i zbyt duża ilość taksówek oczekujących na postojach. Ale to nie jedyny powód, przez który taryfciarze nie mają gdzie stanąć. W wielu wojewódzkich miastach Polski obserwuje się proces ubywania terenów zielonych, miejsc parkingowych i także miejsc postojowych. Niestety nie dość, że miejsca postojowe są regularnie skracane, to jeszcze radni miast w wielu aglomeracjach wydają kolejne licencje na przewozy. W rezultacie, czego na postojach robi się jeszcze ciasniej,

wyjazdów do kina, teatru, z imprez. Kiedyś w takich sytuacjach zazwyczaj zamawiali taksówki, teraz jest inaczej. Sytuacja ta niestety skłoniła niektórych kierowców taksówek do rezygnacji z zawodu a wielu do zawieszenia pracy na kilka miesięcy. Nie trzeba chyba dodawać, że chętnych do wykonywania zawodu taksówkarza też jest mniej, choć nadal można takich śmiałków znaleźć. Jeszcze dwa lata temu można było mówić o czymś w rodzaju boomu na taksówki. Wówczas ludzie naprawdę często korzystali z taksówkowych usług przewozowych. A same korporacje nie narzekały na brak klientów. Teraz jest zupełnie inaczej. Żeby zarobić chociaż 2 tys. zł obrotu, trzeba naprawdę długo siedzieć w taksówce i czekać na klientów. I nawet, jeśli się już zarobi

LICZNE POMYSŁY

Czy można to jakoś rozwiązać? Pomysłów na spotkaniach zarządów różnych korporacji było bardzo wiele. Niestety część z nich dotyczy miejsc w danym mieście, których nie da się zmienić. Takim problemem jest,

Sytuacja związana z brakiem klientów niestety skłoniła niektórych kierowców taksówek do rezygnacji z zawodu, a wielu do zawieszenia pracy na kilka miesięcy.

na przykład, miejsce dla taksówek na dworcu głównym w Poznaniu (i w wielu innych miastach). Nie dość, że na małym odcinku jest tam parking dla samochodów, to jeszcze w tym miejscu zawierają autobusy



ponieważ przestrzeń miejska jest cały czas zagęszczana, a taksówek przybywa. Poza tym wielu ludzi z powodu niższych zarobków lub ich częściowego braku rezygnuje z częstych zakupów,

pieniądze, to jeszcze trzeba odliczyć na ZUS i na paliwo. A jeszcze, nie daj Boże, do tego zdarzy się jakaś awaria i trzeba auto podreperować, wówczas jest naprawdę ciężko.

i mają tam postój. Do tego jest tam postój taksówek stale stojących pod dworcem. Postój taksówek zrzeszonych (a więc tych „niedworcowych”) znajduje się kawałek dalej, za wiaduktem. Niestety nie wszyscy podróżni

Codziennie trwa walka o miejsce. Niektóre nawet stoją pod prąd na ulicach jednokierunkowych, albo nie po koleżeńsku „wpychają” się w kolejkę na postoju. Sytuacja ogólnie wywołuje bardzo nerwową atmosferę.



OPINIE KORPORACJI Z RÓŻNYCH MIAST:

POSTOJE SĄ PO TO, BY TAKSÓWKI NIE MUSIAŁY BYĆ W CIĄGŁYM RUCHU

Z jednej strony trudno nie zrozumieć władz miasta, ponieważ miasto cały czas się rozbudowuje. Wywalczyć jakiegokolwiek miejsce na postój jest bardzo trudno. Z drugiej strony próbujemy jednak coś w tym kierunku robić, staramy się negocjować z władzami miasta i wskazywać miejsca, gdzie przydałby się postój taksówek. Dodatkowym problemem są ograniczone miejsca parkingowe i nawet, jeśli się wyjątkowo tak zdarzy, że zwolni się kawałek miejsca na postój, to ludzie natychmiast próbują parkować tam samochody. Choć muszę powiedzieć, że w Warszawie poniekąd ten problem rynek sam reguluje, ponieważ są miejsca, które nazywamy „wybierakami”. Są to miejsca, które potencjalnie mogłyby być postojami, ponieważ są uczęszczane i często ustawia się tam też pasażer. Zatem są to punkty, gdzie może na chwilę przystanąć taksówka i tego pasażera zabrać np. w okolicy skrzyżowania, przystanku lub osiedla,

gdzie ludzie jakąś jedną ścieżką zmierzają w kierunku ulicy i z takich miejsc korzystają właśnie taksówki. Dzieje się tak szczególnie, tam gdzie do najbliższego postoju jest dość daleko lub wręcz w ogóle go nie ma. Teoretycznie w takich miejscach można by właśnie zrobić postoje.

Budowanie postojów w miejscach odległych od centrum miasta mija się całkowicie z celem. Oczywiście, można wybudować postój niemalże w lesie, ale kto będzie tam stał? Postój jest atrakcyjny tylko, jeśli zjawiają się na nim ludzie. To oczywiste. Choć chciałem zwrócić uwagę na coraz powszechniejsze zjawisko polegające na tym, że ludzie coraz rzadziej przychodzą na postój, ponieważ raczej korzystają z usług radio taxi. Postoje są o tyle potrzebne, że jak wiadomo, taksówka nie może być w ciągłym ruchu jak w Nowym Jorku, tylko gdzieś musi się zatrzymać i poczekać na kolejny kurs. Niestety praca taksówkarza poległa głównie na czekaniu.

*Paweł Biedrzycki,
prezes Super Taxi w Warszawie*

TRZEBA RADZIĆ SOBIE INACZEJ

Taksówki mają coraz mniej zleceń, dlatego też siłą rzeczy stoją na postojach czasami po 3-4 godziny, a postojów niestety jak wszędzie w kraju brakuje. To zmusza kierowców do stawania poza postojami, m.in. na parkingach. Taki jest obecnie stan rzeczy. Miasto nawet starając się, nie jest w stanie zapewnić tyle miejsc biorąc pod uwagę tę koniunkturę, która jest na rynku. Brak ruchu powoduje, że postoje są zapchane, a jeżeli postoje są zapchane to miejsca parkingowe przeznaczone dla klientów indywidualnych są także pozajmowane. W Gdyni jest to o tyle specyficzny problem, że w dobie kryzysu usługa taksówkowa skupia się w centrum miasta, a tam z kolei są dość duże ograniczenia pod względem parkowania. Oczywiście powstają nowe miejsca postojowe na nowych osiedlach, ale one niestety nie cieszą się one zbyt dużym powodzeniem. Dlatego w centrum miasta, szczególnie w godzinach nocnych w miejscach, gdzie skupia się życie nocne,

wiedzą, gdzie mogą szukać taksówki, a podjeżdżające zamówione wcześniej z pociągu taksówki po prostu nie mają gdzie stanąć. W tej sprawie poznańskie korporacje przeprowadziły już wiele rozmów z przedstawicielami władz miasta, jednak w tym przypadku niewiele dało się zrobić. Drugim newralgicznym punktem w tym mieście są okolice Międzynarodowych Targów Poznańskich, gdzie do niedawna także nie było postoju taksówek. Brak postoju w takim miejscu oburzało wielu taksówkarzy w tym mieście. – No jak to? Żeby w tak ważnym strategicznie miejscu nie było postojów? Przecież tu przyjeżdża i odjeżdża masa gości targowych. Na szczęście jakiś czas temu udało się wywalczyć dodatkowe punkty postojowe, jednak ja uważam, że niewiele to dało, ponieważ postoje te są zdecydowanie za krótkie – mówi Paweł, taksówkarz z poznańskiej korporacji.

POSTOJE CZASOWE

Z całą pewnością pomysłem bardzo dobrze rozwiązującym wiele proble-

mów z małą ilością miejsc postojowych było by stworzenie w obrębie miast punktów z postojami czasowymi, czyli funkcjonującymi w konkretnym godzinach. – Tak, to byłoby bardzo dobre rozwiązanie, szczególnie w nocy w centrum miasta, kiedy nawet nie ma gdzie się ustawić i trzeba się wciskać w kolejkę taksówek na jednej z ulic przy Starym Rynku – mówi Jerzy, taksówkarz z Poznania. Trzeba tutaj zauważyć jeszcze jeden istotny fakt – samym klientom także się to nie podoba. – Faktycznie, są takie miejsca w mieście, gdzie podejrzewam statystycznie najwięcej ludzi bierze taksówkę, ale paradoksalnie nie ma tam postoju. Nie ukrywam, że sama wiele razy się zastanawiałam, dlaczego po taksówkę muszę iść tak daleko. Oczywiście, nigdy nie szłam tylko dzwoniłam. Ale zamawianie taksówki przez telefon z kolei wymaga czekania przynajmniej 5-7 minut. A zimą stanie na mrozie nie jest przyjemne – wyjaśnia Paulina, mieszkanka Zielonej Góry.

ROZWIĄZANIA GINA

Proponowane przez korporacje urzędom miast rozwiązania albo gina gdzieś na biurkach urzędników, nie doczekawszy się nigdy rozwiązań albo korporacje nie są w stanie, poza suchymi obietnicami, nic więcej uzyskać. W czym tkwi problem – w zawiłych procedurach urzędowych, w braku czasu władz miasta na rozwiązywanie tego typu problemów, czy może braku pieniędzy na zainwestowanie w podstawowe elementy potrzebne do stworzenia postoju? Nic dziwnego, że związki i prezesi wielu korporacji czekają niekiedy latami na jakikolwiek ruch ze strony władz miasta. Choć oczywiście trudno się i im dziwić, miasta nie tylko się rozbudowują, ale także zagęszczają nie tylko pod względem ludności, ale przede wszystkim infrastruktury. Brakuje nie tylko samych postojów, ale także parkingów. Kto nie mieszka w dużym mieście nie wie, jaka toczy się tam walka o miejsce na postojach na niemal każdym jego skrawku.

Lukasz Berdyszak

taksówki stoją nawet nie na postojach, ale po prostu w miejscach nie objętych zakazem zatrzymywania się i postoju. Tam kierowcy taksówek oczekują w prywatnych samochodach na potencjalnego klienta i tak sobie radzą.

*Andrzej Adamczyk,
prezes Hallo Expres Taxi Gdynia*

NADPODAŻ NA LICENCJE I MAŁY POPYT NA USŁUGĘ

Problem z postojami jest w całej aglomeracji śląskiej. Podam prosty przykład – w Chorzowie jest wydanych ok. 350 licencji, podczas gdy miejsca postojowe są przystosowane na ok. 120 taksówek. Co prawda nie wszyscy każdego dnia wyjeżdżają pracować dokładnie o tej samej godzinie, ale nawet gdyby połowa z nich wyjechała, to okazałoby się, że ok. 50% z nich nie ma miejsca na postojach. O każde miejsce postojowe toczono są z urzędami, jak to się mówi, ciężkie walki. A ponieważ wszędzie brakuje miejsc na parkingi, miasto za każdym razem zastanawia się czy dany kawałek przeznaczyć na parking czy na postój

taksówek. A trzeba wziąć pod uwagę jeszcze inny aspekt dobrej lokalizacji postojów – otóż nie mogą być one tworzone w miejscach niewidocznych, czy niedostępnych dla klientów. Niestety niektóre gminy nie traktują postojów jako obiektów użyteczności publicznej i często nam mówią, że jeśli chcemy mieć postój to mamy sobie za niego zapłacić. Co więcej, teraz mamy taki lokalny problem związany z kolejami Państwowymi, ponieważ nagle Koleje uznały, że miejsca postojowe taksówek przy dworcach znajdują się na terenie należącym do nich, w związku z tym próbują wywierać pewne naciski na zarządy korporacji, by postoje były odpłatne na zasadzie płacenia dzierżawy. Ale ponieważ postoje te już lata temu były wyznaczone przez urzędy miasta, dlatego też z nimi staramy się tę sprawę rozwiązać. W Katowicach udało się na szczęście dojść do jakiegoś konsensusu. Nie wyobrażamy sobie, byśmy zostali z tego powodu zmuszeni przenieść nasze postoje gdzieś dalej od dworca, co wiązałoby się z tym, że

klient musiałby ich szukać. Na całym świecie jest przyjęte, że pod dworcami kolejowymi są postoje. Dlatego takie naciski, by zlikwidować postoje lub uczynić je płatnymi są nie do zaakceptowania przez naszą organizację. Problem postojów w Katowicach jest o tyle cięższy, że w Katowicach zostały praktycznie uwolnione licencje i taksówek przybywa*. Ktoś może nam powiedzieć, że taksówka powinna się poruszać a nie stać, ale żyjemy w realiach polskich a nie w Stanach Zjednoczonych, i u nas taksówka nie jest ciągle w ruchu. Oczywiście, działamy głównie na systemie radio taxi, ale przecież gdzieś ta taksówka musi się zatrzymać w oczekiwaniu na zlecenie. Średni czas oczekiwania wynosi ok. 1-2 godziny.

*Piotr Toborek, prezes Zrzeszenia
Transportu Prywatnego w Katowicach.*

* Na 2009 rok zostało ustanowionych 500 licencji, co można potraktować niemal jak uwolnienie.

Taksówka na poziomie

NIEKTÓRYM WYDAJE SIĘ, ŻE ZA ELEGANCKI UBIÓR KIEROWCY, UCZYNNOŚĆ, UPRZEJME SŁOWA I OTWARCIE DRZWI KLIENTOWI TRZEBA DODATKOWO PŁAĆ. W NIEKTÓRYCH KORPORACJACH WYSOKA KULTURA I UPRZEJMOŚĆ SĄ ZA DARMO, PONIEWAŻ ETYKA ZAWODOWA I ZWYKŁA UPRZEJMOŚĆ SĄ OCZYWISTYM ELEMENTEM KAŻDEJ PRACY, TAKŻE TAKSÓWKARZA. A USŁUGA PRZEWOZOWA NA POZIOMIE NIE ZAWSZE MUSI OZNAČAĆ DODATKOWY KOSZT DLA KLIENTA.



Zenon Rosada: Zachęcam do uważnego czytania „Taxi Life”.

Usługa o podwyższonym standardzie za niską cenę, przystępną dla przeciętnego klienta.

O tym jak powinna wyglądać praca taksówkarza „na poziomie” z Zenonem Rosadą, prezesem Taxi Gold w Poznaniu, rozmawia Aleksandra Galus.

Aleksandra Galus: Współtworzyliście państwo inną korporację w Poznaniu, dlaczego postanowiliście stworzyć zupełnie nową, pod inną nazwą?

Zenon Rosada: W dopowiedzi na to pytanie podam taki przykład: ostatnio na postoju widziałem, jak klient chodził i szuka zamówionej taksówki przy pewnej ulicy, chwilę później się okazało, że taksówka stanęła na drugim końcu tej ulicy. Klient musiał szybko biec do niej. Potem przejeżdżając koło mnie, widziałem jak kierowca zdenerwowany wymachuje rękoma, tak jakby miał pretensje o coś do pasażera... Proszę pani, czy to wypada oferować pasażerowi usługę na tak niskim poziomie? Według mnie kierowca nie był profesjonalista bo profesjonalista nigdy nie pozwoliłby na takie zachowanie i na to, by klient szukał jego taksówki. Ale podam jeszcze inny przykład: pewnego

dnia widziałem jak klient na postoju przechodzi od taksówki do taksówki i każda z jakiegoś powodu odmawia mu kursu. W końcu podchodzę do niego i pytam się o co chodzi, w czym można pomóc? A klient mi mówi, że nikt go nie chce zawieźć do pensjonatu w pewnej miejscowości na peryferiach Poznania, ponieważ nikt nie wie dokładnie, gdzie to jest. Prawdę powiedziawszy ja także nie miałem całkowitej pewności, ale zaprosiłem pasażera do samochodu, wyciągnąłem mapę i upewniwszy się zawiozłem go we wskazane miejsce. Szczerze powiedziawszy wstyd mi było za takich taksówkarzy, który nie potrafili zadać sobie trudu otworzenia mapy, łatwiej im było pozostawić klienta samego sobie. Nie można pozwolić na takie sytuacje. Taksówkarz nie tylko powinien potrafić dowieźć pasażera na daną ulicę danego miasta, ale także powinien umieć wychodzić naprzeciw oczekiwaniom klientów. Wszystkie tego typu przemyślenia złożyły się na to, że postanowiliśmy odłączyć się od innego radia i stworzyć własne, gdzie wysokiej jakości usługa i kultura wobec klienta jest oczywista

i nie podlegająca dyskusji. Były też inne powody, ale mniej ważne. Gold Taxi oferuje usługi na wysokim poziomie, za standardową cenę przejazdu – można powiedzieć, że jest to nasze motto firmowe. U nas wysoka jakość oraz kultura nic nie kosztuje pasażera.

AG: Ale nowa nazwa "Taxi Gold" jak podejrzewam kojarzy się przeciętnemu klientowi z czymś droгим, z taksówką typu lux, za którą zazwyczaj płaci się więcej. Czy to był dobry wybór na nazwę dla nowej korporacji?

ZR: W ogóle sam okres jest bardzo trudny na zakładanie jakiegokolwiek firmy i wcale nie było łatwo pozostawić wspólny dorobek w poprzedniej korporacji. Co do samej nazwy, chcieliśmy zaakcentować „inność” tej korporacji. Faktycznie, początkowo ludzie zatrzymywali się przed naszymi taksówkami, myśląc że u nas kurs będzie ich drogo kosztował, bo „gold” to kojarzy się zazwyczaj z czymś droгим. Jednak teraz pasażerowie już wiedzą, że nie chodzi o wysoką cenę, ale o wysoką jakość usługi. Każdy



lubi złoto i każdemu kojarzy się ono z czymś wartościowym. Nazwa „Gold Taxi” w swojej treści odnosi się wyłącznie do podwyższonego standardu usług, które zawsze będą ulepszone. Gold Taxi to gwarancja wysokiego standardu usługi przy akceptowalnej niskiej cenie. Chcemy, aby nasze taksówki się wyróżniały pod każdym względem. Dla nas klient jest najważniejszy, ma on być zadowolony, ma wiedzieć, że kierowca jest do niego nastawiony przyjaźnie, że mu służy i jest do jego dyspozycji. Klienta nie można traktować tylko pod kątem zarobkowym. Mówiąc „wysoki standard” chodzi nam także o właściwe kontakty interpersonalne, w których kierowca czyni klientowi poniekąd przysługę, przynoszącą satysfakcję po obu stronach. Dlatego tak ważna jest etyka w pracy. Jeśli nie ma etyki, nie ma również satysfakcji z pracy.

AG: Etyka pracy jest oczywiście wartością nadrzędną, jednak poza nią ważne są także inne wartości, takie jak doświadczenie zawodowe i kwalifikacje. Niektórym niestety ich brakuje. Chyba zgodzi się pan ze mną.

ZR: Tak, kwalifikacje nie tylko należy zdobyć, ale także nieustannie je podwyższać i rozwijać. Nie można zatrzymać się w jednym miejscu. Przy czym trzeba zauważyć, że szkolenia podnoszące kwalifikacje powinny być prowadzone przez specjalistów z najróżniejszych dziedzin. Mnie samego doświadczenie utwierdza w przekonaniu, że uzyskanie wysokiego standardu i efektywności

ZR: Najważniejszą zasadą, którą kieruje się nasza korporacja jest wysoka jakość usługi przy niskiej cenie. Poza tym klient ma być zadowolony, znajdujący u nas odpowiedź na swoje oczekiwania. Klientom nie narzucamy żadnych numerów i kodów identyfikujących. Wszystko jest maksymalnie uproszczone dla jego wygody. Jedynym numerem jaki trzeba podać przy zamówieniu jest końcówka

Klient jest dla nas najważniejszy. Priorytetem jest jego zadowolenie oraz słuźenie mu.

w pracy pomagają predyspozycja osobowa. Kwalifikacje i wiedzę nie tylko należy uzyskać, ale należy ją nieustannie podwyższać. Przecież klienci wsiadając do taksówki obdarzają nas zaufaniem co do bezpieczeństwa przewozu i profesjonalności usługi. Nie wiem dlaczego w dalszej transformacji gospodarczej nie wyznacza się konkretnych celów. Jakich? Właśnie chociażby takich, jak nieustanne podwyższanie jakości usług. Ale to już działalność dla przedstawicieli korporacji, administracji i samorządów miejskich. Celem powinno być stworzenie warunków do utrzymania wysokiego poziomu usługi, by klient chciał wsiadać do taksówki. Do tych celów powinno należeć także wprowadzanie realnych wymogów jakościowych w korporacji. Poprzez wymogi rozumiem tutaj samochód – jego stan techniczny i wygląd estetyczny. Obecnie norma, mówiąc półzartem, to silnik, cztery drzwi i nic więcej. A tak nie może być. To powinno być dokładnie sprecyzowane. Ważne są inne parametry, takie jak: minimalna pojemność bagażnika, dopuszczalna wysokość progu samochodu względem krawężnika itd. Dlaczego by nie wprowadzić u nas rozwiązań, jakie stosuje się w tej branży na Zachodzie? Ja zawsze mówiłem, że niektóre rozwiązania funkcjonujące tam, warto i tutaj wprowadzać.

AG: I pewnie jeszcze długo tak nie będzie. Ale wracając do zasad idealnej korporacji – jakie są zatem złote zasady Taxi Gold, których obowiązkowo musi się trzymać każdy taksówkarz jeźdźący z państwa oznaczeniami?

numeru telefonu, z którego zamawiano taksówkę. Jeśli chodzi o kwestie bezpośrednio związane z naszymi samochodami i kierowcami, to najważniejszą zasadą są: czystość i estetyka auta, schludny ubiór z krawatem, absolutny zakaz palenia w taksówce. Poza tym przyjemnością jest dla nas pomaganie klientowi, w razie potrzeby lub życzenia odprowadzimy w miejsce wskazane. Słowa takie jak: zapraszam, dzień dobry, dziękuję, do widzenia są zupełnie oczywiste. Dla klienta oznaczają one wysoką jakość usługi i także wysoką kulturę osobistą kierowcy. Te i wiele innych zasad zostało zawartych w regulaminie korporacji, który każdy kierowca musi bezwzględnie przestrzegać. Ideałem jest, jeśli te zasady wpływają z wewnętrznej potrzeby kierowcy.

AG: Czy faktycznie wszyscy taksówkarze ściśle przestrzegają tych zasad w państwa korporacji?

ZR: Jak już powiedziałem, nasi taksówkarze mają bezwzględny obowiązek przestrzegania ustalonych zasad i już na pierwszym spotkaniu wyraźnie to akcentujemy. Nasz standard usługi cały czas będziemy podnosić. W takim kierunku będzie podążać rozwój naszej korporacji. Jak powiedziałem, „gold” to wyższa jakość usługi przy niskich cenach. Na zakończenie pragnę za pośrednictwem czasopisma „Taxi Life” pozdrowić wszystkich z branży, którzy wpływają na naszą perspektywę. Zachęcam do uważnego czytania „Taxi Life”.

Aleksandra Galus

Standard nie może być raz ustalony, ponieważ po jakimś czasie oznaczałoby to regres a nie postęp i rozwój. Standard trzeba nieustannie podnosić, by zawsze oferować najlepszą usługę i spełniać oczekiwania klienta.

Wybierz najlepsze wycieraczki do szyb samochodowych

DESZCZOWE ZIMOWE DNI NIESTETY SPRZYJAJĄ CZĘSTYM AWARIOM WYCIERACZEK. ICH ZGRZYT NA SZYBIE I NIERÓWNE DOCISKANIE DO POWIERZCHNI SZYBY SĄ WYJĄTKOWO DRAŻNIĄCE. NOWE WYCIERACZKI TO TAKŻE KOLEJNY WYDATEK DLA KIESZENI, LEPIEJ ZATEM TEN WYDATEK DOBRZE PRZEMYŚLEĆ, BY KOLEJNE WYCIERACZKI NIE WYLĄDOWAŁY PO DWÓCH MIESIĄCACH TAKŻE NA ŚMIETNIKU.

Kiedy słyszymy zgrzytanie wycieraczki i widzimy jej nierównomierne zbieranie wody na powierzchni szyby możemy spodziewać się nie tylko denerwującego dźwięku sygnalizującego kolejny wydatek, ale także gorszej widoczności podczas zimowych deszczowo-śnieżnych dni. Chyba nie trzeba dodawać, że zepsu-

te lub zużyte wycieraczki to także niebezpieczeństwo kolizji z uwagi na brak dobrej widoczności. Lepiej nie zwlekać, tylko jak najszybciej kupić dobre wycieraczki. Wybór odpowiednich wycieraczek do samochodu to oczywisty fakt. Jednak problemem może stać się ich cena przy niewspółmiernej do tego jakości.

Co wybrać, aby nie przepłacać. Po- stanowiliśmy, specjalnie dla Państwa sprawdzić ofertę najpopularniejszych producentów dobrych jakościowo wycieraczek. Wśród tak bogatej oferty, z tak ogromnym zróżnicowaniem cenowych, z całą pewnością każdy znajdzie coś dla siebie.

Valeo Compact

40,03 zł



Krótką gamę wycieraczek podstawowych długości. Wycieraczki pakowane są głównie w gotowe zestawy dla danego modelu samochodu. Posiadają nowy uniwersalny łącznik wycieraczki z ramieniem, co zapewnia łatwy montaż.

Valeo Silencio

28,15 zł



To szeroka gama produktów od wycieraczek podstawowych ze spojlerem po produkt przeznaczony tylko do konkretnego modelu samochodu produkowany z godnie z wymaganiami stawianymi przez producentów samochodów. Silencio posiada wskaźnik zużycia (patent Valeo) oraz system AutoClic zapewniający łatwy montaż.

Valeo Silencio XTRM

66,28 zł



To gama płaskich wycieraczek o właściwościach aerodynamicznych, i akustycznych, dzięki optymalnemu i regularnemu rozłożeniu nacisku wzdłuż pióra. Płaski kształt i prosta linia czynią wycieraczki prawie niewidocznymi, poprawiając widoczność. Lekkość konstrukcji daje gwarancję elastyczności niezależnie od temperatury otoczenia. Wycieraczki posiadają wskaźnik zużycia (patent Valeo). W gamie Silencio XTRM znajdują się płaskie wycieraczki montowane na pierwszym montażu oraz płaskie wycieraczki, które z łatwością można stosować w tych modelach aut, gdzie do tej pory stosowane były wycieraczki standardowe.

Valeo Compact Revolution

43,57 zł



To gama płaskich wycieraczek składająca się z 10 referencji pakowanych pojedynczo. Gama pokrywa 89% europejskiego parku samochodowego wyposażonego w wycieraczki z mocowaniem uniwersalnym (typu U).

Bosch Aerotwin

37,71 zł



Bezprzegubowa konstrukcja wycieraczki zapewnia równomierne rozłożenie siły docisku wzdłuż całej jej długości, gwarantując maksymalny kontakt wycieraczki z szybą, a tym samym idealną widoczność i dłuższą żywotność. Precyzyjnie dopasowana do krzywizny szyby szyna stabilizująca Evodium umieszczona wewnątrz wycieraczki gwarantuje optymalną jej pracę, nawet w warunkach zimowych, a sama szyna jest chroniona przed korozją.

Bosch Eco

18,18 zł



W pełni metalowe, wzmocnione nitami ramię gwarantuje wyjątkową trwałość oraz właściwe funkcjonowanie wycieraczki. Wysokiej jakości naturalna guma zapewnia skuteczne oczyszczanie szyby. Zamontowany uniwersalny adapter Quick Clip umożliwia szybki i łatwy montaż wycieraczki.

Bosch Rear

20,06 zł



Trzy różne linie produktowe w zależności od typu zamontowanej na wyposażeniu fabrycznym wycieraczki. Pierwsza to klasyczne metalowe wycieraczki wykonane w technologii Twin, w tym z zastosowaniem powłoki poślizgowej zmniejszającej siłę tarcia. Druga to wycieraczki zintegrowane z ramieniem (zaprojektowane indywidualnie do poszczególnych modeli samochodów) wykonane z wysokiej jakości tworzywa sztucznego wraz z zastosowaniem gumy Twin. Trzecia to gumy wycieraczek Twin do montażu w specjalnych typach ramion.

Bosch Twin

26,34 zł



Technologia produkcji wycieraczki z dwóch rodzajów gumy Bosch Twin – zastosowana w górnej części wycieraczki miękka guma zapewnia cichą pracę, a twarda guma użyta w dolnej części gwarantuje dokładne oczyszczanie powierzchni szyby, bez smug i zarysowań. Specjalna powłoka poślizgowa umieszczona na powierzchni gumy wycieraczki zmniejsza jej siłę tarcia.

Bottari X-tra 530 mm

Bottari X-tra 550 mm

Bottari X-tra 600 mm

Bottari X-tra 650 mm

39 - 59 zł



Uniwersalne, dostępne w rozmiarach: 410 mm, 450 mm, 480 mm, 510 mm, 530 mm, 550 mm, 600 mm, 650 mm, 700 mm. Ich paraboliczny kształt sprawia, że dobrze przylegają do szyby nawet przy większych prędkościach. Dzięki temu też lepiej zbierają wodę. Nie pozostawiają smug. Są grafitowane, co sprawia, że są trwałe. Ponadto każdy rozmiar posiada zapasowe mocowania dzięki, którym można je zamontować niemal w każdym aucie. Łatwe w montażu. Dostępne niemal w każdym super i hipermarkecie a także na stacjach benzynowych, sklepach i w hurtowniach motoryzacyjnych.



Zdradliwe przeziębienie, niech nie będzie twoim pasażerem!

ZIMA JUŻ OD DAWNA DAJE SIĘ WE ZNAKI, SZCZEGÓLNIEM TYM KIEROWCOM, KTÓRZY SIEDZĄ W SAMOCHODZIE I PRACUJĄ CAŁY DZIEŃ. OTWARTE NAWET DELIKATNIE OKNO, WYSIADANIE Z AUTA, BY POMÓC KLIENTOWI ZAPAKOWAĆ WALIZKĘ LUB ZBYT WYSOKA TEMPERATURA WEWNĄTRZ AUTA TO WSZYSTKO MOŻE SKUTKOWAĆ PRZEZIĘBIENIEM, A NAWET GRYPĄ.

Za chorobowe nikt taksówkarzowi nie zapłaci, więc nie warto ryzykować choroby, bo tylko na tym się straci, a rachunki zapłacić przecież trzeba. Co prawda zdarzają się czasami takie tygodnie, kiedy klientów nie ma za wielu, jednak nie oznacza to, by dalej nie próbować czegoś zarobić. Zima nie zima, deszcz nie deszcz, zarabiać trzeba. Dlatego lepiej nie narażać swojego zdrowia na szwank.

nieumyślne wysiadanie z samochodu na pogawędki z kolegami-taksówkarzami na postoju przy dwunastostopniowym mrozie. – Do najczęstszych chorób, z jakimi spotykają się wieloletni kierowcy należą choroby układu krążenia, postawy (ból kręgosłupa oraz nóg), a także liczne infekcje takie jak przeziębienia, grypa, ból ucha itp. – mówi Maria Kamińska, lekarz pierwszego kontaktu z Wrocławia.

Wiadomo, że praca taksówkarza sprzyja przeziębieniom nie tylko z uwagi na to, że nieubrani w kurtki kierowcy wysiadają z samochodów, narażając w ten sposób swoje zdrowie, ale także z powodu uchylonych niekiedy podczas jazdy okien lub z powodu kontaktu z ludźmi (niezwykle jacyż tam do lekarza taksówką). A jak wiadomo przyczyną przeziębienia są wirusy między innymi: Adenoviridae i Rhinoviridae, przenoszące się drogą kropelkową. Te drobnoustroje bytują w środowisku człowieka i wręcz czyhają na możliwość „przeniesienia” się na kogoś innego. Przenoszenie wirusów odbywa się drogą kropelkową, czyli poprzez wdychanie drobin śliny zanieczyszczonych zarazkami, rozpylanych w powietrzu przez osobę kaszlącą lub kichającą. Zastanówmy się czy przypadkiem w tym miesiącu nie wieźliśmy przynajmniej jednej osoby

kichającej i kaszlącej? Na pewno tak. Najgorsze jest w tym wszystkim to, że samochód jako nieduży obszar, który ogranicza osobę kierowcy i pasażera sprzyja i wręcz ułatwia przenoszenie się chorób drogą kropelkową. Wystarczy, że pasażer kichnie kilka razy, lub że zakaszkle nie zasłaniając ust (niestety taki brak kultury jest powszechny wśród wielu osób) i już mamy chorobę. Należy pamiętać, że zarazki potrafią bez trudu przenosić się na odległość 2 metrów. Zatem wcale nie musi nam ktoś dosłownie chuchać w twarz, by się zarazić.

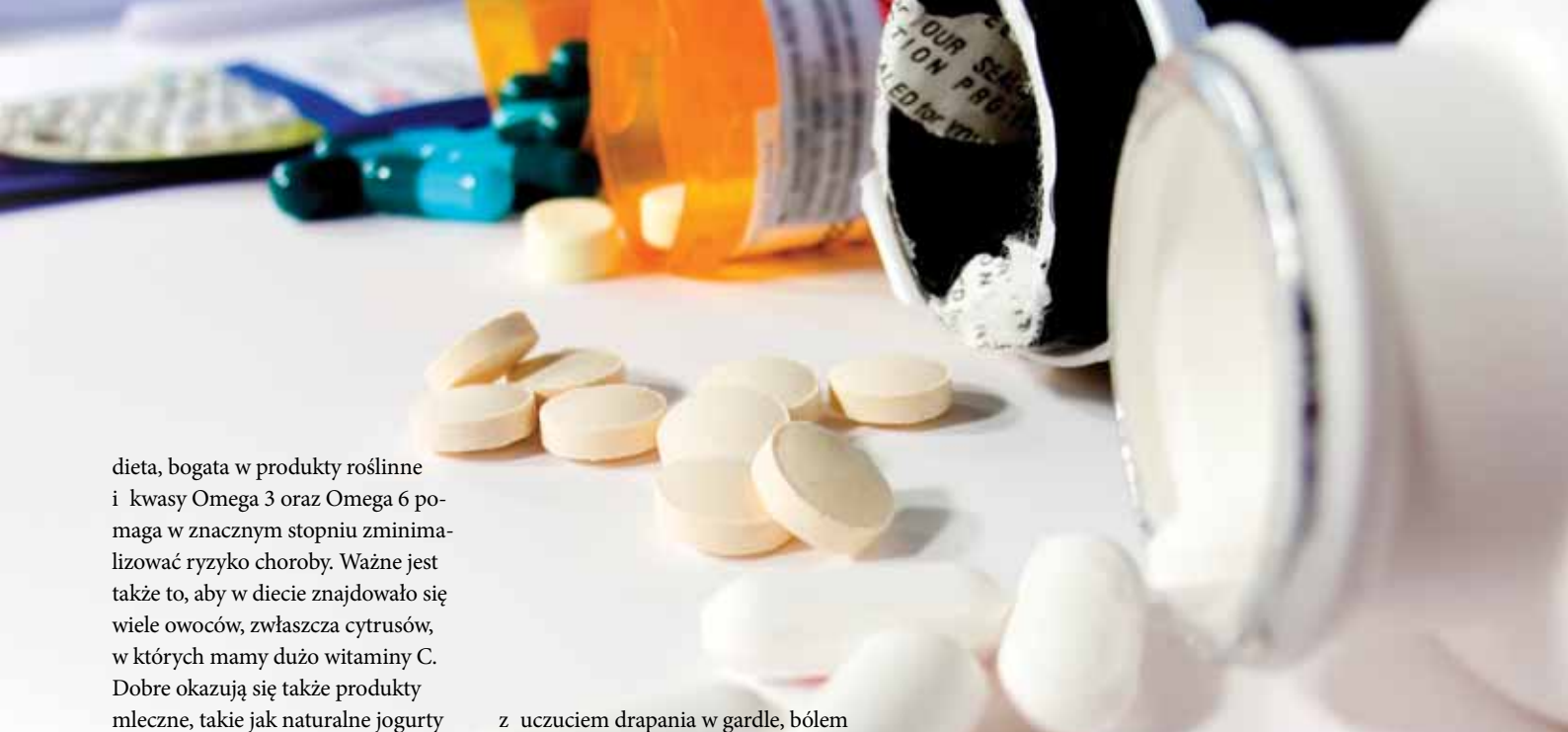
JAK ZAPOBIEGAĆ?

Codziennie każdy z nas ma kontakt z wieloma drobnoustrojami odpowiedzialnymi za wywołanie wielu groźnych chorób, jednak dzięki działaniu naszego układu odpornościowego nie chorujemy na nie za każdym razem. Nasz organizm poddaje się chorobie tylko wtedy, gdy nasz układ odpornościowy nie jest w stanie dłużej walczyć z wirusami lub wtedy, gdy mamy z różnych powodów obniżoną odporność. By odpowiedzieć sobie na pytanie, w jaki sposób jest najlepiej zapobiegać przeziębieniom, trzeba zacząć od pytania w jaki sposób się odżywiamy. Ponieważ ma to niebagatelny wpływ na stan naszego zdrowia. Dobrze dobrana i odpowiednio zbilansowana

Pamiętajmy przestrzegać podstawowych zasad utrzymania naszego ciała w dobrej kondycji i zdrowiu, ponieważ przede wszystkim to może nas uratować w sezonie, gdy wszyscy dookoła chorują na przeziębienia i grypopodobne choroby.

PASKUDNE CHOROBY

W okresie zimowym najczęstszymi schorzeniami, jakie dotyczą kierowców są przeziębienia oraz choroby związane z infekcją górnych dróg oddechowych oraz uszu. Oczywiście, nie można lekceważyć swoich obowiązków zawodowych, trzeba pomóc pasażerowi włożyć walizkę do bagażnika, czy pomóc matce przypiąć dziecko do fotelika, co zawsze wiąże się z tym, że trzeba z samochodu wysiąść. Jednak nie należy pozwalać na to, by nasze zdrowie zostało narażone poprzez



dieta, bogata w produkty roślinne i kwasy Omega 3 oraz Omega 6 pomaga w znacznym stopniu zminimalizować ryzyko choroby. Ważne jest także to, aby w diecie znajdowało się wiele owoców, zwłaszcza cytrusów, w których mamy dużo witaminy C. Dobre okazują się także produkty mleczne, takie jak naturalne jogurty czy kefir. Nie prawdą jest, że by wzmacniać odporność należy pić napój jogurtowy konkretnej firmy, ponieważ takie działanie mają także inne jogurty czy napoje jogurtowe. Jeśli nie zawsze mamy czas i możliwość przygotowywać sobie pełnowartościowe posiłki warto wspomagać się witaminami w tabletkach szeroko dostępnymi w aptekach.

Ważne jest także to, by nie dopuścić do wychłodzenia organizmu, szczególnie zbyt szybkiego. Dlatego codziennie trzeba sprawdzać jaka jest pogoda i odpowiednio do tego dostosować ubiór. Taksówkarze mają o tyle łatwiej, że zawsze dodatkowy sweter lub kamizelkę mogą zdjąć i po prostu włożyć na bagażnika i w razie potrzeby ponownie wyjąć. Pewnym problemem w okresie, kiedy jest bardzo zimno jest wychłodzenie samochodu, który od dłuższego czasu ma wyłączony silnik, jednak i na to jest rada – są to przenośne ogrzewacze, rodzaj dodatkowych grzałek samochodowych, które pozwalają utrzymać w samochodzie odpowiednią temperaturę. Ale tutaj uwaga, przegrzanie wnętrza auta też nie jest wskazane, ponieważ zbyt wysoka temperatura powietrza w samochodzie może spowodować coś w rodzaju szoku termicznego, który może wywołać chorobę. Chodzi o zbyt gwałtowną zmianę temperatur, w chwili gdy taksówkarz musi na kilkadziesiąt sekund wysiąść z taksówki, by pomóc klientowi.

GDY CHOROBA JUŻ NAS DOPADŁA

Czasami jednak pomimo naszych starań któregoś dnia budzimy się

z uczuciem drapania w gardle, bólem głowy, podwyższoną temperaturą ciała, bólami mięśni i stawów. Co oczywiście oznacza najprawdopodobniej przeziębienie. W takich sytuacjach możemy albo na własną rękę spróbować się podleczyć, albo udać się do lekarza, który przypisze odpowiednie leki. W żadnym wypadku nie należy decydować się na branie lekarstw dostępnych na receptę, a które jeszcze stoją w naszej apteczce od ostatniej choroby żony, czy dzieci. Bywa, że choroby mają swój indywidualny charakter i nie zawsze te same leki można przypisać innej osobie będącej w stanie choroby. Istnieje szereg czynników, które wielu ludzi w takich sytuacjach lekceważy, jak na przykład data ważności leków, ich zastosowanie, sposób działania, interakcja z innymi lekami czy efekty uboczne. Większość ludzi niestety nie czyta ulotek, a to bywa powodem wielu powikłań, a nawet tragedii.

JAK LECZYĆ?

Jak można spróbować na własną rękę podjąć się podniesienia odporności i wyjścia z lekkiego kataru, stanu podgorączkowego, czy kaszlu? Pierwszą sprawą jest sprawdzenie czy mamy podwyższoną temperaturę ciała, czyli zmierzenie temperatury. Twierdzenie, że ktoś nie musi tego sprawdzać bo czuje się źle, więc na pewno ma temperaturę jest poważnym błędem. Zdarzają się przeziębienia o lekkim charakterze, którym nie towarzyszy gorączka, pomimo iż choremu wydaje się, że tak jest (!). Zażycie w takiej sytuacji leku obniżającego temperaturę ciała, mogłoby takiej osobie poważnie zaszkodzić poprzez niebezpieczne ob-

Czasami jednak pomimo naszych starań któregoś dnia budzimy się z uczuciem drapania w gardle, bólem głowy, podwyższoną temperaturą ciała, bólami mięśni i stawów, co oczywiście oznacza najprawdopodobniej przeziębienie.

niżenie ciepłoty ciała. Z takim stanem trafia się już niestety na pogotowie, więc zamiast przy każdej okazji łykać silne leki przeciw objawom grypy najpierw warto sprawdzić czy jest taka konieczność. A jeśli nie mamy pewności należy niezwłocznie udać się do lekarza rodzinnego, który przypisze odpowiedni zestaw leków. Pamiętajmy, że nasze ciała to nie śmietniki, nie należy w nie „pakować” wszystkich leków, bo tak nam doradziła ciotka, teściowa czy jeszcze ktoś inny. Czasami warto nawet nie korzystać z uwag i diagnoz postawionych przez sprzedawcę w aptece, ponieważ ten choć kończył studia farmaceutyczne i świetnie zna skład oraz działanie poszczególnych leków, to jednak nie jest lekarzem i przy okienku lub przy ladzie nie da się stwierdzić czy zdiagnozować choroby. W kwestii chorób jest tylko jeden specjalista – lekarz. Pamiętajmy przestrzegać podstawowych zasad utrzymania naszego ciała w dobrej kondycji i zdrowiu, ponieważ przede wszystkim to możliwe nas uratować w sezonie, gdy wszyscy dookoła chorują na przeziębienia i grypopodobne choroby. Nikt za nas potem do taksówki nie wsiądzie, by zarobić na rachunki i opłaty.

Paweł Stańkowski



Nieopłacalny kurs

NIEKTÓRZY WĄTPIĄ CZY TAKI W OGÓLE ISTNIEJE, ALE JAK SIĘ OKAZUJE DLA NIEKTÓRYCH TAKSÓWKARZY I OWSZEM. O CO DOKŁADNIE CHODZI? JAK NIE WIADOMO O CO CHODZI, TO PEWNIENIE CHODZI O PIENIĄDZE.

Sytuacja, kiedy taksówkarz odnawia kursu klientowi, który podszedł do jego samochodu zdarza się rzadko, ale jednak takie sytuacje przytrafiają się czasami tym, którzy chcą przejechać zaledwie 1,5 lub 2 km.

- Kiedyś, będąc w Warszawie chciałam skorzystać z usług taksówkowych i na postoju podeszłam do pierwszej z taksówek i powiedziałam, gdzie chcę się udać. Niestety kierowca odmówił mi kursu, twierdząc, że na taką odległość to mu się nie opłaca. Byłam strasznie zła, ponieważ choć trasa którą musiałam przebyć miała ok. 2 km długości, to jednak miałam ze sobą ciężkie bagaże. Byłam zaskoczona. Jak to mu się nie opłaca?! – pyta

oburzona Alicja Keńska z Poznania. Niestety takie przypadki zdarzają się nie tylko w stolicy, ale także w innych dużych miastach. Czy odmówienie kursu z powodu jego nierentowności jest często występującym zjawiskiem?

ZA STRACONE GODZINY NIKT NIE ZAPŁACI

Na szczęście odmowa wykonania kursu nie zdarza się często, jednak jeśli już ma miejsce, to zawsze wiąże się to z tym, że kierowca stojący jako pierwszy przy tzw. słupku, nie chce tracić tego miejsca za kilka złotych zaledwie. - Takie sytuacje, jeżeli są to tylko sporadycznie się zdarzają. Na dzień dzisiejszy każdy kurs

jest opłacalny, zawsze można coś zarobić, każda złotówka przecież się liczy. Jeden kurs jest dłuższy, a drugi krótszy i żadnego grymaszenia nie ma. Ewentualnie kierowca może sobie pomyśleć, że jakiś kurs jest krótki i mniej na nim zarobi, ale w żadnym wypadku nie może tego

Odmowa wykonania kursu nie zdarza się często, jednak jeśli już ma miejsce, to zawsze wiąże się to z tym, że kierowca stojący jako pierwszy przy tzw. słupku, nie chce tracić tego miejsca za kilka złotych zaledwie.

na głos skomentować. Ja rozumiem, że w takich sytuacjach to pewnie chodzi o zapłacenie za czas postoju. Jeżeli kierowca stoi na postoju już godzinę czy półtora i ten czas nie zostaje opłacony. Ale to w takich sytuacjach zaciska się zęby i jedzie, bo następny kurs może być lepszy czy szybciej wykonany, dlatego uważam że żaden kierowca nie powinien grymasić – mówi Piotr Toborek, prezes Zrzeszenia Transportu Prywatnego w Katowicach.

KAŻDY JEST OPŁACALNY

Oczywiście, można odmówić kursu licząc na to, za chwilę trafi się bardziej intratny pasażer, ale z drugiej strony, jeśli to jest postój na którym tego dnia klienci trafiają się rzadko, lepiej jest nie kręcić nosem i kurs przyjąć. Pewnie te 8 zł, co zarobi kierowca za tak krótki kurs nie zrekompensuje mu ostatnich dwóch godzin stania, ale lepszy wróbel w garści niż gołąb na dachu. - Jeszcze nie słyszałem, by kierowca taksówki jeżdżącej w korporacji odmówił kiedykolwiek kursu, ponieważ to kompletnie nie ma sensu. Kierowca, który pojechał na wezwanie już koszty poniósł trudno, żeby odmówił już w takiej sytuacji kursu nawet za 8 zł. Problem taki dotyczy tych kierowców, którzy żyją z tzw. słupka. Jeżeli ten, który jest przy słupku jako pierwszy słyszy od klienta, który do niego podszedł, że ten chce pojechać dwie ulice dalej, to faktycznie może powiedzieć „panie idź do kogoś innego, może cię zawiezie”. No bo jeżeli zgodzi się na taki kurs za 8 zł to potem będzie musiał znowu stanąć na końcu tej kolejki i jego stawka godzinowa staje się śmiesznie niska. Taki kurs faktycznie może mu się nie opłacać nie dlatego, że on sam w sobie jest nieopłacalny, tylko dlatego, że oczekiwanie na kurs jest bardzo długie. A liczy się dla takiego kierowcy kwota utargu – w ciągu dnia te 200 zł powinien utargować. Jednak tak wygląda ta kwestia od strony taksówkarza, co innego jeśli zastanowimy się nad tym, jak taka sytuacja wygląda w oczach klienta.

Cóż dla klienta z bagażem taka sytuacja jest zupełnie niezrozumiała i wręcz oburzająca. I trudno mu się dziwić. W naszej korporacji, na szczęście, taka sytuacja jeszcze nie miała miejsca. Zresztą w przypadku naszych taksówkarzy postój nie jest miejscem „życia i śmierci”, ponieważ w między czasie kierowca cały czas dostaje inne zlecenia. Także tutaj akurat jest już inna sytuacja – wyjaśnia Paweł Biedrzycki, prezes Super Taxi w Warszawie.

ADRENALINA WZRASTA

Taksówkarzom, którzy żyją tylko z tzw. słupka jest tak naprawdę bardzo trudno przeżyć z klienta, który przychodzi na postój, ponieważ jak wiadomo, tych jest coraz mniej. - Dla korporacji radiowych nie istnieje pojęcie kursu opłacalnego lub nieopłacalnego. Każdy kurs należy wykonać. Problem ten zazwyczaj dotyczy taksówkarzy, którzy nie przynależą do korporacji radiowych. Dotyczy to tych, którzy odstali już trochę czasu na postoju, do których przychodzi klient i mówi, że on tylko 1,5 km chce przejechać. Można powiedzieć, że takiemu kierowcy poziom adrenaliny się podnosi, ponieważ po odstaniu tak długiego czasu zarobi tylko kilka złotych. Jest to poważny problem tych taksówek, które żyją jedynie z klienta, który do nich przychodzi na postój. W przypadku taksówek zrzeszonych kurs taki powinien się jakoś kalkulować, ponieważ taka taksówka jest w stanie więcej kursów wykonać, więc ten ruch rotacyjny zostaje zachowany – mówi Andrzej Adamczyk, prezes Hallo Express Taxi Gdynia.

Pierwszy nie zawsze jest wybierany. Teoretycznie zasada jest taka, że na postoju klient powinien brać pierwszą w kolejności taksówkę, która stoi przy słupku. Tak powinno być. Ale zasada zasadą, a życie życiem i okazuje się, że choć są tacy, którzy tej zasady przestrzegają, to jednak wielu jest takich, którzy biorą ostatnią taksówkę, ponieważ jest to ich ulubiona korporacja. Inni jeszcze



wybijają sobie na postoju najładniejszy samochód, zatem nie zawsze jest tak, że ten który stoi pierwszy przy słupku i jednocześnie odmówi kursu dobrze na tym wyjdzie, bo

Taksówkarzom, którzy żyją tylko z tzw. słupka jest tak naprawdę bardzo trudno przeżyć z klienta, który przychodzi na postój, ponieważ jak wiadomo, tych jest coraz mniej.

może się okazać, że odmówi kursu a kilku kolejnych klientów i tak nie wybierze jego samochodu. Może jednak warto cieszyć się nawet z tych kilku złotych niż stać bezowocnie przez kolejną godzinę. – Tak, to prawda. Są klienci, którzy są świadomi i widząc rozklekotaną pierwszą taksówkę wezmą inną ładniejszą czy wręcz tańszą. Nie ma żadnego obowiązku, że należy brać pierwszą. To klient decyduje u kogo chce zostawić pieniądze, ponieważ to są jego wydatki – dodaje Paweł Biedrzycki.

Aleksandra Galus



Preparat do konserwacji gumowych uszczeltek

Zapobiega zamarzaniu elementów gumowych w samochodzie. Chroni przed stwardnieniem starej gumy i wydłuża jej trwałość. Aplikator z gąbki ułatwia nanoszenie preparatu.

Właściwości:

- guma zachowuje swoją elastyczność,
- zapobiega zamarzaniu,
- przedłuża żywotność.

Stosowanie: Nakładać preparat bezpośrednio na uszczelkę. Nadmiar preparatu usuwać czystą bawełnianą szmatką.

Uwaga: Nie nanosić preparatu na pedaty, opony i pióra wycieraczki do szyb.



Lotos Traffic

Najwyższej jakości olej syntetyczny. Zapewnia optymalne chłodzenie silnika, łatwy rozruch w niskich temperaturach oraz najlepszą ochronę silnika. Zastosowanie: najnowocześniejsze silniki wszystkich typów, normalne i ekstremalne warunki jazdy, niskie i wysokie temperatury otoczenia.

Opony zimowe Frigo 2

Frigo to rodzina opon zimowych o przedłużonej żywotności, zapewniających przyczepność w każdych warunkach. Wysoką odporność na zjawisko aquaplaningu gwarantuje kierunkowa rzeźba bieżnika, dzięki której woda i błoto pośniegowe są skutecznie odprowadzane spod opony. Zaś faliste nacięcia klocków bieżnika zwiększają powierzchnię styku opony z podłożem, zapewniając doskonałą przyczepność na mokrej nawierzchni i lodzie. Masywne klocki barkowe poprawiają stabilność pojazdu na drodze i dają pewność prowadzenia w każdych warunkach.



Opona Dunlop Winter Sport 3D

Dzięki Touch Technology - nowatorskiemu rozwiązaniu zastosowanemu w tej oponie, SP Winter Sport 3D zapewnia lepsze prowadzenie i stabilność jazdy w trudnych, zimowych warunkach, oraz wysokie osiągi na suchej drodze. Opona zawiera trzy różne rodzaje lametek, rozmieszczonymi w trzech strefach bieżnika, tak aby zapewnić jeszcze lepsze parametry jazdy na śniegu, lodzie oraz na mokrej i suchej nawierzchni. Wysoka jakość opon Dunlop SP Winter Sport 3D została potwierdzona, po raz kolejny w tym roku, wynikami najbardziej prestiżowych niemieckich testów ADAC.



Opona Pirelli Winter Carving

Dla kierowców, którzy jeżdżą w górach eksperci Pirelli zalecają Winter CARVING. Opona ta jest idealnym rozwiązaniem dla tych, którzy jeżdżą w ekstremalnych warunkach zimowych, zwłaszcza po lodzie. Odznacza się doskonałą przyczepnością, co gwarantuje wysokie osiągi na śniegu, a także podwyższoną zdolnością hamowania na lodzie. Agresywny wzór bieżnika opony został zaprojektowany w celu zwiększenia efektywności kontaktu z nawierzchnią na śniegu oraz na lodzie.



Opony Michelin Primacy Alpin z homologacją BMW i Mini

Są przeznaczone do modeli Mini, Mini R56, BMW 3 i BMW X1. Są dostępne w sześciu rozmiarach, o średnicy 16 i 17 cali i posiadają dodatkowe oznaczenie w postaci gwiazdki (*). Tak jak wszystkie opony z gamy Primacy Alpin, charakteryzują się bardzo dobrą przyczepnością na śniegu i lodzie. Doskonale sprawdzają się również na suchych i mokrych nawierzchniach.



HUMOR



Damulki

Do taksówki wsiadły dwie paniusie typu „damulka z pretensjami”.

Po drodze gwarzą sobie o tym i o owym i powiadają:

- To doprawdy okropne, jacy ci ludzie bywają niekulturalni! Wyobraź sobie, moja droga, byłam ostatnio na przyjęciu, gdzie do ryby podano mi nóż do befsztyków!

- O tak, szokujący brak ogłady... Mnie znowu zaproponowano sherry w kieliszku do szampana! W tym momencie wtrąca się taksówkarz i mówi z kpinią:

- Panie nie wezmą mi za złe, mam nadzieję, że ja tak tyłem do pań siedzę?



Darmowy kurs

W Krakowie wsiada facet do taksówki i mówi:

- Proszę szybko zawieź mnie do Gdańska, ale żeby kurs był za darmo!

Taksówkarz chwilę pomyślał i mówi:

- Ok będzie za darmo, ale jest jeden warunek. Przez całą drogę musi pan trzymać piłkę tenisową w zębach. Gość zastanowił się i myśli sobie: co mam do stracenia? Taki kawał drogi za darmo i tylko piłka w zębach, to pestka!

- Dobra zgadzam się! Gdzie jest ta piłka?

- Z tyłu na haku - odpowiedział taksówkarz.

Żebrak w taksówce

Przed knajpą pełną gości wysiada z taksówki kłozard i zaczyna wśród nich żebrać o kilka groszy. W końcu któryś z gości zirytowany mówi do niego:

- Zwariowałeś?! Na taksówkę cię stać, a tutaj na żebrzy przychodzisz?!

- To właśnie dowód na to jak pilnie mam potrzeby – odpowiada żebrak.

Zapłata

Pewna kobieta zamówiła taksówkę, ale po dojechaniu na miejsce mówi kierowcy, że nie ma pieniędzy, by zapłacić. Kierowca spokojnie rusza, jedzie za miasto i zatrzymuje się na małej leśnej polance. Wysiada z samochodu, otwiera bagażnik i wyciąga koc. Przestraszona kobieta mówi:

- Proszę pana, niech pan mi nic nie robi, ja mam męża i dzieci!

A kierowca spokojnie odpowiada:

- A ja 60 królików, rwij trawę.



Baca w taksówce

Pewnego dnia bacą zamówił taksówkę, by szybciej dojechać do teściowej na obiad.

Podjeżdża samochód marki mercedes. Bacia wsiada i mimo chodem podczas jazdy pyta:

- A co to za znaczek na masce?

- To taki mój celownik... Jak chcę komuś w tyłek wjechać, to go używam - odpowiada kierowca.

- A pokaże mi pan? - pyta bacia.

- Proszę bardzo.

Jadą, kierowca celuje w rowerzystę, w ostatniej chwili skręca, by nie zabić człowieka. Bacia mówi:

- Eee... Jakiś kiepski ten celownik, jakbym go drzwiami nie trzasnął, to byśmy go nie trafili!

taxilife

Tak, piszemy o tym, co dla Ciebie najważniejsze!



Możemy docierać także do Państwa korporacji!
Wystarczy zamówić miesięcznik „Taxi Life” dla swoich taksówkarzy telefonicznie! Dzwonź: 061 624 64 42 lub 697 920 721 lub napisz do nas: redakcja@magazyntaxilife.pl
Co miesiąc paczka z miesięcznikami będzie u Państwa!

**Polecam
czasopismo!**

Tadeusz Stasiów
Prezes Samorządnego Związku
Zawodowego Taksówkarzy RP

Wejdź też na www.magazyntaxilife.pl