



# Motocykle nie lubią cargo i vice versa

« MOTOCYKLOWA PODRÓŻ DO KOŁA ŚWIATA OKAZAŁA SIĘ WIELKIM WYZWANIEM LOGISTYCZNYM. NAJBARDZIEJ SKOMPLIKOWANE BYŁO PRZETRANSPORTOWANIE MOTOCYKLI Z JEDNEGO KONTYNETU NA INNY. KAŻDE CARGO RZĄDZI SIĘ SWOIMI PRAWAMI.

W życiu bym nie pomyślał, że z tym cargo może być taki kłopot. Ale, niestety, byliśmy na nie skazani (my, to znaczy mój redakcyjny kolega i ja). I w myśl zasady: co kraj to obyczaj, wszędzie było inaczej. Nasza trasa przebiegała w ten sposób, że cztery razy musieliśmy skorzystać z transportu lotniczego. Nasze motocykle, oczywiście, też. Po raz pierwszy w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Na szczęście, lotniska w Dubaju mogłyby pozazdrościć niejednemu krajowi europejskiemu. I tam poszło nam całkiem sprawnie. Jedynym problemem było znalezienie odpowiedniej agencji, która zajmie się sprawą. Po pierwszej takiej, która chciałaby się zająć naszymi yamahami, po drugiej takiej, która wiedziałaby, jak to zrobić, a po trzeciej takiej, która zrobiłaby to za rozsądną kwotę. Nie byłoby to proste, ponieważ motocykle są traktowane jak śmierdzące jajko. Naprawdę, choć do tej pory nie rozumiem dlaczego. Przede wszystkim zalicza się je do towarów niebezpiecznych, nawet jeśli pozbawi się je benzyny, oleju i odłączy akumulator. Poza tym mało która agencja ma doświadczenie w tej materii i zna się na regulacjach prawnych z tym związanych. No i wreszcie nie wiadomo, w co te maszyny zapakować itd. Pierwsze doświadczenie nie było jednak złe. Dotarliśmy do cargo w Dubaju, trafiliśmy do hangaru Fly Emirates, gdzie zajęła się nami rozgadana pani. Cała procedura, czyli zważenie, zmierzenie, skonstruowanie skrzyń i przeprowadzenie prawie wszystkich formalności, zajęła kilka godzin. Niestety, posiadaliśmy dokument, który wśród celników



wzbudzał większy popłoch niż zbiegły tygrys na mieszkańcach warszawskiego Tarchomina. Chodzi o Carnet de Passages. Jest to dokument wydawany przez Międzynarodową Federację Samochodową i potwierdza, że maszyny, z którymi wyruszyliśmy w podróż, wróciły do tego samego kraju, z którego wyjechały. Jest zabezpieczeniem dla służb celnych, że nigdzie nie zostały sprzedane. Wiąże się to także z wpłaceniem odpowiedniej kaucji do miejscowego związku motorowego. Przy przekraczaniu granic państw wymienionych w tym dokumencie trzeba postarać się o pieczętkę przy wjeździe, a także przy wyjeździe. Jak poinstruowała nas pani w PZMot, możemy zgubić paszporty, spalić czy zniszczyć motocykle, ale za nic w świecie nie możemy zgubić CDP i koniecznie musimy skompletować wszystkie pieczętki. Łatwo powiedzieć. Ze zgubieniem mniejszy kłopot, po prostu trzeba ich było pilnować jak oka w głowie. Ale z tymi pieczętkami musieliśmy się nieźle nagimnastykować. Jeśli motocykle były śmierdzącymi jajkami, to te karnety dla

Michał Gąsiorowski

służb celnych okazały się koszmarem minionego lata. Nikt nie chciał się nimi zająć, nikt nie wiedział, jak, a nawet jeśli wiedział, to drżał, sięgając po pieczęć służbową. Najdziwniejsze jest to, że dokładnie ta sama operacja przy przekraczaniu granicy lądowej okazywała się dziecinnie prosta. Nawet na granicy turecko-irańskiej zajęła zaledwie 45 minut. A na lotniskach woleliby chyba 12 prac Herkulesa, niż przybić tę pieczętkę. Czasem trwało to dłużej, czasem krócej, ale na szczęście zawsze jakoś się udawało. Motocykle wyleciały z Dubaju planowo i równie planowo dotarły do Bombaju. Z szukaniem agencji nie było problemu, bo wiem, że z Dubaju miała swojego pracownika w Indiach. A nawet całe biuro. Wszystkimi sterował tajemniczy pan Raman, z którym wielokrotnie rozmawialiśmy, ale nigdy go nie widzieliśmy.

Niestety, Indie w niczym nie przypominały Dubaju. Nasz agent odesłał nas do swojego pracownika, który miał upra-



wnienia do działania na terenie terminalu cargo. Ten agent miał swojego pomocnika oraz kolegę tego pracownika, którzy korzystali z usług łącznika. I – jak to w In-



diach bywa – nic nigdy nie było na czas, wszystko okazywało się znacznie bardziej skomplikowane niż obiecywano i – co gorsza – znacznie droższe niż zakładał początkowy kosztorys. Mówiąc wprost, każdy chciał łapówkę. Wydobycie naszych motocykli z magazynu zajęło pięć dni i kosztowało mnie więcej nerwów niż wyrwanie zęba, a muszę dodać, że okrutnie boję się dentysty. Związek motorowy Indii zażądał zapłaty za stwierdzenie oryginalności CDP, a nasz agent obraził się na nas, że go pospieszamy i że boimy się oddać mu wszystkie nasze dokumenty. W izbie celnej czekaliśmy 7 godzin aż grupa naszych wysoko wyspecjalizowanych agentów załatwi sprawę. Wychylali się tylko co jakiś czas z pomieszczenia, które przypominało kurnik i kazali nam coś podpisywać. Na koniec szef tej izby wezwał nas do siebie i oznajmił, że gdyby nasi agenci twierdzili, że on coś od nich wziął, to kłamstwo. Zdziwiliśmy się takim oświadczeniem, ale pierwsze co zakomunikowali nam owi agenci, to że szef wziął ogromną łapówkę. I komu tu wierzyć? Uznaliśmy, że szefowi izby, więc awantura z agencją w sprawie rachunku trwała prawie do północy. Oni swoje, my swoje. A było o co się kłócić, bo rachunek, który nam przedstawili, był dokładnie dwukrotnie wyższy niż się umawialiśmy.

W Indiach był tylko jeden plus. Kiedy już wywieźli nasze motocykle w misternie skleconych w Dubaju skrzyniach, nie mieliśmy kłopotu z ich rozpakowaniem. Przyszedł pan młotkowy, który – moim zdaniem – w wolnych chwilach prostował w rękach podkowy, i wielkim młotem rozbił skrzynie w pół godziny. Trochę się nasapał, nagadał i nakaszał, ale dopiął swego. I naszego też, bo wreszcie wyjechaliśmy dziarsko z magazynu cargo w Bombaju, przedzierając się przez tłum

gapiów kibicujących każdemu ruchowi motocykli.

Wyeksportowanie yamah z Indii odbywało się podobnie. Tyle, że w Kalkucie, a nie w Bombaju. Nasz agent unikał nas, robił wszystko dwa razy wolniej niż powinien i – jak to w Indiach – albo jeszcze go nie było w pracy, albo właśnie pojechał na spotkanie, albo akurat jadł lunch. Gdyby wszyscy w tym kraju z takim samym zapałem pracowali, jak wychodzą na lunch, to mieliby tam eldorado. A po lunchu zazwyczaj nie wracają już do pracy, a nawet jeśli wracają, to twierdzą, że już nic nie da się załatwić. Różnica między Kalkutą a Bombajem była taka, że o ile w Bombaju trzeba było rozbić skrzynie, o tyle w Kalkucie trzeba je było skonstruować, a w tym Hindusi nie są najlepsi. Wezwany w trybie pilnym pan „pakowacz” przez 2,5 godziny zdołał zbić podstawę do jednej skrzyni. Szybko przeliczyliśmy, że w tym tempie zbiję te skrzynie za kilka dni, więc podnieśliśmy



rwetes, na co Hindusi nie reagują najlepiej. Ale podziałało. Pojawił się drugi specjalista, który znał się na swoim fachu nieco lepiej i 4 godziny później skrzynie były gotowe. Aha! Cargo w Kalkucie w niczym nie przypomina tego w Dubaju. Dookoła było coś w rodzaju wysypiska śmieci, a po par-

kingu, na którym praktycznie nie ma samochodów, biegająca świnia szukająca resztek pożywienia. Problemem okazało się nawet wypłacenie pieniędzy z bankomatu, ale w siódmym się udało. I całe szczęście, bo więcej ich w okolicy nie było.

Nic dziwnego, że w Bangkoku, do którego dolecieliśmy, poczuliśmy się jak w Szwajcarii. Gdyby nie to, że trafiliśmy na buddyjskie święto, które przedłużyło czas oczekiwania na odebranie motocykli do 7 dni, to wszystko byłoby w porządku. Wprawdzie znalezienie odpowiedniej agencji znowu okazało się olbrzymim problemem, ale jak już znaleźliśmy, to reszta była bułką z masłem.

Za to w Singapurze... Tam się dopiero naszukaliśmy. Za transport z Singapuru do USA żądano nawet 35 tysięcy złotych za dwa motocykle!!! Po wykonaniu około 40 telefonów (mogę pokazać bilingi) stał się cud. Udało nam się znaleźć brokera, który zajął się formalnościami i firmę, która wzięła na siebie pakowanie. Skoordynowanie ich działań okazało się trudniejsze niż skoordynowanie działań naszej piłkarskiej reprezentacji, ale koniec końców motocykle poleciały.

W USA wszystko odbyło się szybko, łatwo i sprawnie. Za łatwo, jak się okazało. „Clo” w San Francisco omyłkowo dało nam do wypełnienia zły druk. „Clo” w Miami, skąd mieliśmy wracać do Europy, nie chciało tego uznać. I to mimo że szef działu z San Francisco dzwonił, żeby potwierdzić, że wszystko odbyło się zgodnie z prawem. – *Miami to Miami, a jak wam się nie podoba, to wracajcie do San Francisco* – powiedział celnik zza pancernejszyby i schował się do biura. Groziło nam utknięcie w USA na dodatkowe 4 tygodnie albo powrót do San Francisco. Skończyło się na dodatkowym tygodniu, wizycie pani prezes Yamaha Polska w ambasadzie amerykańskiej i podpisaniu stosowanych dokumentów, wysłaniu oryginałów do Miami i ubłaganiu szefowej działu celnego. Odbiór yamah w Londynie był już dziecinnie prosty.

\*\*\*

Trzeba przyznać, że transport motocykli okazał się znacznie bardziej skomplikowany, znacznie droższy i zajął nam znacznie więcej czasu niż się spodziewaliśmy. I, szczerze mówiąc, do dziś nie mam pojęcia, co należałoby zrobić, żeby go usprawnić.

*Michał Gąsiorowski pracuje w redakcji sportowej w radiowej Trójce.*

*Zdjęcia – autor*