

Akcja specjalna na moduły KTS z oprogramowaniem ESI[tronic]



- Akcja promocyjna polega na sprzedaży modułu KTS 540 lub KTS 570 z oprogramowaniem ESI[tronic]. W promocji dostępne są 2 pakiety:
- Pakiet 1: moduł KTS 540 z oprogramowaniem na 12 miesięcy SD/SIS.
Cena 11.000,- PLN netto. Oszczędzasz 4.400,- PLN
 - Pakiet 2: moduł KTS 570 z oprogramowaniem na 12 miesięcy SD/SIS.
Cena 12.500,- PLN netto. Oszczędzasz 7.200,- PLN

Akcja potrwa do końca września 2016 lub do wyczerpania zapasów.



BOSCH
Technologia bliżej nas

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:
ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50

autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Redaktor:

Romuald Gnitecki
r.gnitecki@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Ewa Rozpędowska, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krzczanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

Delta Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
autoexpertsrepairandservice.com,
Delphi



Stopy

Zadowolenie z ostatnio odnotowanego spadku polskiej stopy bezrobocia poniżej 10% wydaje się równie powszechne, jak szczerze. Nawet nasi internauci, głęboko przesiąknięci wszelkim ludzkim jadem, nie kwestionują na ogół pozytywnego znaczenia owego zjawiska. Wiadomo: tym kraj jest bogatszy, im więcej osób nań pracuje.

Z wyraźnie mniejszą satysfakcją przyjmujemy przypominane od czasu do czasu informacje, iż już od dobrych kilku lat Polska należy do ścisłej światowej czołówki pod względem odsetka samochodów osobowych przystosowanych do zasilania paliwem LPG, które mimo swych rozmaitych zalet traktowane jest u nas jako zastępcze, a nawet trochę obciachowe, jak domowe kuchenki z wymiennymi butlami propanu-butanu, charakterystyczne dla najgłębszej prowincji odległej od podstawowych instalacji cywilizacyjnej infrastruktury.

Z tej zapewne przyczyny główne publiczne i prywatne media, tak chętnie uczestniczące we wszelkich społecznych sporach, zupełnie marginalnie traktują zapowiedzi wprowadzenia nowej ustawy, mającej, zdaniem specjalistów, przynieść ponad 30-procentową podwyżkę cen detalicznych skroplonego gazu.

W końcu w wolnym kraju nikt nikogo nie zmusza do mieszkania na jakichś zadupiach ani do rezygnacji z tankowania łatwo dostępnej benzyny, a LPG nawet po spodziewanej podwyżce będzie wciąż jeszcze kosztować znacznie od niej taniej, więc nie trzeba upominać się o krzywdy jego użytkowników.

Jednak związek napędzanych gazem samochodów ze stopą bezrobocia wciąż nie daje się w podobnych rozważaniach pominąć. Krajowe zatrudnienie rośnie ostatnio nie tyle dzięki nowym, wielkim inwestycjom, co raczej poprzez wyrównywanie wewnętrznych dysproporcji naszego rynku pracy. Prowincja wciąż odznacza się tradycyjnym nadmiarem „roboczych rąk”, podczas gdy w gospodarczych metropoliach coraz mocniej odczuwany jest ich niedobór. Duże zatem rezerwy tkwią w „wyrównywaniu się ciśnienia” po obu stronach tego ekonomicznego podziału, a szybkość owego procesu zależy od komunikacji umożliwiającej pracownicze dojazdy.

Na publicznych połączeniach kolejowe i autobusowe liczyć tu coraz trudniej, gdyż nawet prywatne firmy przewozowe mają swoje granice rentowności świadczonych usług, więc nie mogą nadmiernie zagęszczać ich sieci ani też podnosić taryfy. W tej sytuacji w bardziej odległych od centrów i słabiej zaludnionych regionach spontanicznie wykształcił się specyficzny system komunikacyjny, w którym ludzie do miejsca pracy lub przynajmniej do przesiadkowego przystanku dojeżdżają prywatnymi samochodami, dzieląc na kilka osób ponoszone koszty. Jest to przeważnie opłacalne tylko pod warunkiem, że pojazd wyposażony jest w instalację gazową, a cena gazu w porównaniu z benzyną bądź olejem napędowym jest niższa mniej więcej dwukrotnie.

Zachwianie tych proporcji sprawi, iż ludzie, którym w znacznej mierze zawdzięczamy poprawę krajowych wskaźników zatrudnienia, po prostu zdejmą stopy z gazu i ustawią je, jak dawniej, parami w kolejkach po zasiłki.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski