

# Spis treści

Wstęp .....	7
<b>1. Pojazdy samochodowe stosowane w międzynarodowym drogowym transporcie ładunków – cechy, tendencje rozwojowe, flota, strategia taborowa i strategia flotowa .....</b>	<b>11</b>
1.1. Pojęcie taboru samochodowego i jego rodzaje .....	11
1.2. Rozwój pojazdów stosowanych w Europie w drogowym międzynarodowym transporcie ładunków .....	19
1.3. Wymagania Konwencji TIR w zakresie warunków technicznych dopuszczenia pojazdów .....	48
1.4. Pojęcie floty i pojazdu flotowego .....	53
1.4.1. Klient – użytkownik flotowy .....	56
1.4.2. Ciężarówka flotowa .....	62
1.5. Strategia taborowa .....	63
1.5.1. Zdefiniowanie pojęcia strategia .....	63
1.5.2. Strategia taborowa i strategia flotowa .....	65
1.6. Nowe tendencje rozwojowe w dziedzinie taboru używanego do międzynarodowego drogowego transportu ładunków .....	72
<b>2. Strategia taborowa polskich przedsiębiorstw zajmujących się międzynarodowym drogowym transportem ładunków w okresie od 1958 do 1989 roku .....</b>	<b>85</b>
2.1. Uwarunkowania .....	85
2.2. Możliwość pozyskania odpowiedniego taboru .....	87
2.2.1. Dostępność pojazdów w fabrykach krajowych .....	87
2.2.2. Dostępność pojazdów w krajach socjalistycznych .....	97
2.2.3. Dostępność pojazdów w krajach kapitalistycznych .....	101
2.3. Polskie przedsiębiorstwa działające w branży międzynarodowych drogowych przewozów ładunków .....	105
2.4. Rozwój strategii taborowej polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków .....	109
2.4.1. Strategia taborowa PMPS Pekaes oraz Pekaes Auto-Transport SA .....	110
2.4.2. Strategia taborowa pozostałych przedsiębiorstw posiadających tabor produkcji zachodniej bądź tabor mieszany .....	131
2.4.2.1. Przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie na zlecenia z zewnątrz Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej – PKS .....	131

2.4.2.2.	Przewoźnicy wykonujący przewozy na zlecenia z zewnątrz lub na zlecenia z zewnątrz i własne.....	134
2.4.2.3.	Przewoźnicy wykonujący przewozy głównie na potrzeby własne i wykonujący przewozy specjalizowane.....	136
2.5.	Klasy tonażowe, wybierane marki, zagadnienie taboru używanego .....	137
2.6.	Strategia taborowa polskich przedsiębiorstw międzynarodowego transportu drogowego na tle strategii taborowej ich zagranicznych odpowiedników .....	139
2.6.1.	Strategia taborowa międzynarodowych przewoźników z krajów socjalistycznych .....	139
2.6.2.	Strategia taborowa międzynarodowych przewoźników z krajów kapitalistycznych .....	142
<b>3.</b>	<b>Strategia taborowa polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków po 1989 roku .....</b>	<b>145</b>
3.1.	Akty prawne po roku 1989 wpływające na strategię taborową polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków...	146
3.1.1.	Akty prawne wpływające na zmiany polityki gospodarczej oraz określające ustrój gospodarczy państwa.....	147
3.1.2.	Akty prawne odnoszące się bezpośrednio do transportu oraz akty prawne dotyczące możliwości zakupu odpowiedniego taboru.....	152
3.2.	Możliwości pozyskania odpowiedniego taboru.....	154
3.2.1.	Tabor fabrycznie nowy.....	156
3.2.1.1.	Możliwości dostaw z fabryk krajowych .....	156
3.2.1.2.	Pojazdy z importu i od zagranicznych producentów .....	167
3.2.1.3.	Wejście firm zagranicznych na polski rynek i jego uwarunkowania .....	174
3.2.2.	Tabor używany .....	189
3.2.2.1.	Tabor używany nabywany w kraju .....	189
3.2.2.2.	Tabor używany nabywany za granicą .....	192
3.3.	Sprzedaż nowych pojazdów użytkowych w Polsce .....	195
3.4.	Tabor używany przez polskich międzynarodowych przewoźników ładunków.....	206
3.4.1.	Liczba pojazdów i stopień ich nowoczesności .....	206
3.4.2.	Główni dostawcy taboru – preferowane marki .....	223
3.4.3.	Klasy tonażowe taboru.....	233
3.5.	Tabor polskich międzynarodowych przewoźników drogowych w porównaniu z taborem używanym przez przewoźników międzynarodowych z innych krajów .....	236
	Zakończenie .....	239
	Literatura.....	253
	Spis rysunków i tabel.....	260
	Załącznik.....	261

# Wstęp

W Polsce istnieje niezwykle bogata literatura naukowa i fachowa na temat transportu międzynarodowego, w tym międzynarodowego drogowego transportu ładunków. Większość dostępnych pozycji poświęcona jest jednak problematyce organizacyjnej, prawnej i technicznej, związanej z jego przygotowaniem, a potem właściwym przebiegiem. W efekcie najczęściej omawiane są kwestie dotyczące tego, by towar z miejsca załadunku (miejsca nadania) do miejsca rozładunku (miejsca przeznaczenia) dotarł w jak najkrótszym czasie, jak najbezpieczniej, przy zastosowaniu właściwych, wymaganych dokumentów oraz przy sprawnym zachodzeniu wszelkich procedur związanych z przewozem, w tym szczególnie z przekraczaniem granicy czy kolejnych granic administracyjnych i celnych, a potem, po dotarciu do miejsca przeznaczenia, by został rozładowany. Dlatego w pierwszym rzędzie autorzy opracowań zwracają uwagę właśnie na wspomniane kwestie prawne i organizacyjne, w tym na istniejące konwencje i inne porozumienia międzynarodowe oraz na regulacje o krajowym charakterze, ale bezpośrednio czy pośrednio oddziałujące na sferę drogowych międzynarodowych przewozów ładunków. Szeroko jest więc omawiana tematyka stosowanych dokumentów i procedur związanych z organizacją procesu transportowego oraz z jego późniejszym przebiegiem. Ze względu na przyjęte w tym zakresie rozwiązania, w sposób niejednokrotnie niezwykle wnikliwy przybliżane są również warunki, jakie muszą spełnić przedsiębiorcy, by móc wykonywać międzynarodowy transport zarobkowy lub na własne potrzeby, oraz kierujący – kierowcy, by ze swojej strony móc wykonywać przewozy, czyli by móc zasiąść za kierownicą samochodu, potem zaś, zgodnie z przepisami, pokonywać w nim kolejne kilometry dróg. Problematyka związana z taborem często się pojawia, ale zazwyczaj poruszane są jedynie wybrane zagadnienia. W pierwszym rzędzie odnoszą się one do przestrzegania limitów dotyczących maksymalnych dopuszczalnych mas i wymiarów pojedynczych pojazdów oraz zestawów, zachowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym generalnie ograniczania wypadkowości, ochrony środowiska, m.in. emitowanego hałasu i zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi substancjami powstałymi w wyniku spalania paliwa, oraz – co ma duże znaczenie w przypadku przewozów wykonywanych poza granicę celną – spełniania warunków technicznych wynikających z Konwencji TIR. Niemniej ten sposób prezentacji i podejścia do tematu nieraz powoduje, niestety, że nie do końca udaje się wyjaśnić specyfikę pojazdów – samochodów, naczep, przyczep i zabudów normalnie użytkowanych w przewozach międzynarodowych. Nawet laik jednak jest w stanie zauważyć podstawowe różnice konstrukcyjne. Na przykład wywrotka obsługująca najbliższą budowę i przystosowana do jazdy w ciężkim terenie oraz teoretycznie mogąca w niektórych przypadkach spełniać wymagania techniczne Konwencji TIR

wygląda zupełnie inaczej niż wielotonowy zestaw przyczepowy czy naczepowy, powszechnie, choć nieraz niepoprawnie, zwany „TIR-em”. Odmienności te mogą być dość poważne, mimo montażu w obu typach aut tych samych silników o tej samej mocy, tych samych skrzyń biegów czy spełniających tę samą normę czystości spalin. Oczywiście powyższe zagadnienie ściśle dotyczy budowy i wobec tego ściśle wiąże się z wybitnie inżynierskim, politechnicznym podejściem do tematu, lecz wpływu kompletacji pojazdów, rozumianej jako ich zoptymalizowanie do wykonywania określonego rodzaju prac, przy omawianiu procesu transportowego w drogowym transporcie międzynarodowym pominąć się nie da.

W rezultacie wybór właściwego pojazdu warunkuje możliwość dokonywania przewozów, z jednej strony, w sposób bezpieczny i efektywny dla przedsiębiorcy, z drugiej zaś, pozostający w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Wybór właściwego pojazdu z punktu widzenia zadań stojących przed tym pojazdem do realizacji wpływa zatem na zachowanie przez przedsiębiorcę konkurencyjności, bo w pewnym zakresie determinuje koszty oraz oddziałuje na możliwość otrzymywania przychodów w określonej wysokości. W efekcie istotne stają się zarówno kwestie dotyczące tego, czy wybrać pojazd z określonej – lekkiej, średniej bądź ciężkiej kategorii tonażowej oraz o określonej kompletacji, warunkującej parametry techniczno-użytkowe, jak i zagadnienia związane z tym, kto jest dostawcą tego pojazdu, czyli czy pochodzi on od krajowego bądź zagranicznego producenta A lub B. Duże znaczenie może mieć także to, czy zamiast pojazdu fabrycznie nowego nabywca wybierze pojazd używany oraz czy będzie to pojazd z niewielkim przebiegiem i w dobrym stanie technicznym, czy z dużym przebiegiem, mocno wyeksploatowany i w złym stanie technicznym. Wybór takiego używanego pojazdu, przy niedoskonałości rynkowych mechanizmów samokontroli, pozwalających na świadczenie usług po niskiej cenie, może jednak prowadzić do zepsucia rynku poprzez rozregulowanie go. Wszystkie te elementy powinny być oczywiście rozpatrywane przez pryzmat specyfiki pojazdów stosowanych w przewozach międzynarodowych. Pojazdy te mianowicie, co zasygnalizowano, mają swoje cechy charakterystyczne, na które do tej pory w wielu polskich opracowaniach ekonomicznych nie zwraca się większej uwagi czy też zwraca się uwagę, ale nie do końca i nie zawsze w precyzyjny sposób.

W takiej sytuacji intencją autora było wypełnienie swoistej luki w krajowej literaturze ekonomicznej, dotyczącej pojazdów samochodowych wykorzystywanych w przewozach międzynarodowych, przeważnie w większości tożsamy z przewozami na dalekich dystansach. Publikacja ta traktuje o pojazdach eksploatowanych w przewozach międzynarodowych przez rodzimych przewoźników i to nie tylko w ostatnich latach, lecz na przestrzeni ponad pięciu dekad, od drugiej połowy lat 50. ubiegłego wieku, czyli od momentu, w którym w ogóle narodził się polski międzynarodowy transport drogowy. Istotną zaletą tej pozycji jest też szerokie ujęcie kwestii prowadzenia zakupów przez naszych międzynarodowych przewoźników drogowych. Dlatego strategia taborowa została nie tylko bardzo dokładnie omówiona, ale i przedstawiona na tle szeregu zjawisk o różnym charakterze – politycznym,

prawnym, ekonomicznym, eksploatacyjnym – tę strategię w różnym czasie różnie kształtujących i w różny sposób na nią oddziałujących. Dzięki temu wiele zjawisk udało się wyjaśnić naprawdę dogłębnie, a jednocześnie, wychodząc wyłącznie od tych zjawisk, dało się przejść do poziomu uogólnień. Tylko wychodząc od dogłębnego wyjaśnienia i wskazania, dlaczego akurat w danym momencie dany podmiot czy grupa podmiotów nabyła u danego dostawcy dany rodzaj pojazdów w określonej specyfikacji, po danej cenie i w określonej liczbie, można przejść do poziomu formułowania wniosków ogólnie opisujących dane zjawisko. W efekcie, po przeanalizowaniu wielu przykładów na przestrzeni wielu lat, dało się uzyskać pełen obraz strategii taborowej prowadzonej przez polskich międzynarodowych przewoźników drogowych. W związku z tym relatywnie dużo miejsca poświęcono rozwojowi przemysłu motoryzacyjnego, a dokładnie branży pojazdów użytkowych w kraju i za granicą, w okresie do 1989 roku z rozróżnieniem jeszcze na dwa przeciwstawne systemy polityczne i ekonomiczne – socjalistyczny oraz kapitalistyczny. Rozróżnienie to było konieczne ze względów formalnych, prawnych, politycznych, ekonomicznych i technicznych – organizacyjno-obslugowych.

Poza zwróceniem uwagi na wpływ rozwoju krajowego i zagranicznego przemysłu motoryzacyjnego na strategię taborową polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków, zostały omówione pozostałe ważne zagadnienia polityczne, prawne, ekonomiczne i eksploatacyjne, wpływające, z jednej strony, na rozwój tego przemysłu, a z drugiej – na zakupy dokonywane przez omawianą grupę przewoźników. Istotne miejsce zajmują także inne kwestie, na które zdaniem autora należy zwrócić większą uwagę. Po pierwsze, ponieważ strategię taborową omówiono w przedziale ponad 50 lat, w takim samym przedziale czasowym przedstawiono podstawowe tendencje wyróżniające rozwój pojazdów użytkowych konstrukcyjnie przeznaczonych do międzynarodowych przewozów ładunków. Pozwoli to Czytelnikom wyrobić pogląd na temat tego, czym mogli jeździć nasi przewoźnicy, a czym w rzeczywistości jeździli, i jak eksploatowane przez nich pojazdy prezentowały się pod względem technicznym na tle pojazdów używanych w danym czasie przez konkurencję, zarówno wschodnio-, jak i zachodnioeuropejską. Po drugie, przybliżone zostały innowacyjne techniki i technologie, jakie są już stosowane, chociaż jeszcze na ograniczoną skalę, lub dopiero będą komercyjnie wdrażane w międzynarodowych – dalekodystansowych drogowych przewozach ładunków, jeśli odpowiednie władze wyrażą na to zgodę. Dzięki temu Czytelnicy dowiedzą się o korzyściach, ale i pewnych zagrożeniach albo niedogodnościach związanych np. z dopuszczeniem do ruchu podwyższonych czy wydłużonych zestawów o podniesionej dopuszczalnej masie całkowitej. I po trzecie, w polskich warunkach i realiach branży drogowych przewozów międzynarodowych zdefiniowane zostały pojęcia floty, pojazdu flotowego i strategii flotowej, rozumianej jako szczególny przypadek strategii taborowej.

Książka składa się z trzech rozdziałów. Pierwszy ma charakter teoretyczny. Podano w nim definicje m.in. taboru samochodowego, floty, strategii taborowej i flo-

towej. W obszarze konstrukcyjnym nakreślono również podstawowe tendencje rozwojowe pojazdów przeznaczonych do przewozów międzynarodowych. Rozdziały drugi i trzeci poświęcone są strategii taborowej polskich firm zajmujących się międzynarodowym drogowym transportem ładunków, przy czym rozdział drugi dotyczy okresu do 1989 roku, trzeci po 1989 roku. W drugim przybliżono więc ówczesne uwarunkowania polityczne, prawne i ekonomiczne, poziom rozwoju krajowych zakładów wytwarzających pojazdy użytkowe, rzutujący na jakość, nowoczesność i parametry techniczno-użytkowe pojazdów opuszczających te zakłady, oraz możliwość importu uzupełniającego czy zastępującego produkcję krajową. Znaczną część tego rozdziału poświęcono też strategii stosowanej przez ówczesnych krajowych, międzynarodowych przewoźników drogowych, na czele z PMPS Pekaes/PEKAES Autotransport SA, czyli pierwszym i przez wiele dekad najważniejszym rodzimym przewoźnikiem zajmującym się wyłącznie przemieszczaniem ładunków w ruchu międzynarodowym. Ponieważ firma ta zachowywała konkurencyjność nawet na zachodnioeuropejskim rynku w okresie, gdy u nas rachunek ekonomiczny nie zawsze był najważniejszy, a przydział niezbędnych zasobów odbywał się z centralnego rozdzielnika, warto prześledzić, na ile w zachowaniu tej konkurencyjności pomocny był użytkowany wówczas przez nią jedynie wysokojakościowy tabor pochodzący od renomowanych koncernów zachodnioeuropejskich. Co więcej, firma ta istnieje do dnia dzisiejszego, wciąż zachowując w swojej branży jedną z najważniejszych pozycji.

W ostatnim, trzecim rozdziale przybliżono okres po 1989 roku. Jest to okres gospodarki wolnorynkowej, większego liberalizmu, wymienialności walut, swobody gospodarczej, wzrostu eksportu i importu, możliwości prowadzenia bardziej nieskrępowanej działalności na rynkach obcych, w tym także w zakresie przewozów międzynarodowych. Nie pozostało to bez wpływu na strategię taborową. Niepomniernie wzrosła liczba pojazdów, choć, co w naszych warunkach znamienne, temu wzrostowi pod względem ilościowym nie zawsze towarzyszył wzrost pod względem jakościowym. Okazało się bowiem, że w krajowych realiach więcej wcale nie oznacza lepiej, a wręcz przeciwnie, gorzej, czyli oznacza wykonywanie przewozów międzynarodowych gorszym jakościowo taborem, w gorszym stanie technicznym, z uszczerbkiem dla jakości świadczonych usług.

Niniejsza książka jest adresowana przede wszystkim do studentów kierunków ekonomicznych związanych z transportem. Pragnę podkreślić, że w procesie dydaktycznym należy ją traktować jako uzupełnienie dostępnych dotąd pozycji w tej dziedzinie. Odgrywa więc ona rolę komplementarną, nie substytucyjną wobec innych, wcześniej wydanych opracowań dotyczących międzynarodowego drogowego transportu ładunków. Ponadto książką mogą się zainteresować praktycy gospodarczy oraz miłośnicy motoryzacji.