

Na dalekich trasach

50 lat Zrzeszenia Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce

Long distance transport

50 years of Association
of International
Road Transport Carriers in Poland



Na dalekich trasach

50 lat Zrzeszenia Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce

Long distance transport

50 years of Association
of International
Road Transport Carriers in Poland



Prof. dr hab. Bogusław Liberadzki

Bruksela, wrzesień 2007

Jubileusz 50-lecia nieprzerwanej pracy Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych jest wyjątkową okazją do złożenia gratulacji i wyrazów uznania dla firm tworzących Zrzeszenie i wyjątkowych ludzi kierujących nim w przeszłości i obecnie. Od 30 lat mam przyjemność współpracować ze Zrzeszeniem jako naukowiec, minister transportu RP, poseł na sejm oraz europoseł. Dobrze wiem, że interes polskich przewoźników drogowych reprezentowany wobec władz państwowych i na forum międzynarodowym zawsze był oraz jest podstawowym motywem działań Zrzeszenia. ZMPD jest najważniejszym partnerem władz państwowych i reprezentantem firm samochodowych w dyskusjach nad aktami legislacyjnymi, rozporządzeniami wykonawczymi, w negocjacjach umów i konwencji międzynarodowych. Rolę tę Zrzeszenie dobrze spełniało w całej swej historii. Od trzech lat korzystam z tego partnerstwa w moich pracach na forum Unii Europejskiej.

W historii ZMPD ważny rozdział stanowi współpraca ze środowiskiem akademickim i zawodowym transportu. Dobrą reputację wypracowały sobie coroczne konferencje poświęcone przewozom drogowym oraz sektorowi transportu, spedycji i logistyki.

Polscy międzynarodowi przewoźnicy drogowi osiągnęli sukces po 1990 roku wchodząc ekspansywnie na europejski rynek transportowy, inwestując w nowoczesny tabor, zdobywając licencje i certyfikaty. Praca przewoźników wsparta przez działania Zrzeszenia jest źródłem tego sukcesu. Przewoźnicy w dużym stopniu utożsamiają się z ZMPD. Do firm założycielskich przez lata dołączały nowe i tak rosła siła gospodarcza i rynkowa polskich międzynarodowych przewoźników drogowych.

Życzę tak trzymajcie, co najmniej przez następne 50 lat.



List został przesłany na jubileusz ZMPD we wrześniu 2007 roku.

Prof. dr hab. Bogusław Liberadzki
MEMBER OF THE EUROPEAN PARLIAMENT

EUROPEAN PARLIAMENT
Brussels, September 2007

The 50th anniversary of the uninterrupted activity of the Association of International Road Carriers is a special occasion to congratulate and to pay tribute to the companies which are members of the Association and to the people who have stood at its helm in years past and present. Over the last 30 years I have had the pleasure to work with the Association as a researcher, Minister of Transport of the Republic of Poland, a member of the Polish parliament and now as a Member of the European Parliament. I am well aware that the interest of Polish road carriers has always been and is the primary aim and driving force underlying the Association's activities. The ZMPD is the most important partner of the state authorities and represents trucking companies in discussions on legislation and implementing regulations as well as in negotiating agreements and international conventions. The Association has performed exceptionally well in this role throughout its history. I have been taking advantage of this partnership for three years during my work for the European Union. An important chapter in the history of the ZMPD is its cooperation with the academic and professional transport community. The annual conferences devoted to road transport as well as transport, shipping and logistics sectors gained considerable renown.

The success of Polish international road carriers came after 1990 with their effective expansion into the European transport market, investment in a new fleet and the acquisition of licenses and certificates. The work of road carriers supported by the activities of the Association lies at the root of this success. Over the years, the founding companies were joined by new enterprises and in this way that the economic and market force of Polish international road carriers increased.

I hope that these efforts will be continued over the next 50 years and wish ZMPD fruitful existence.





PARLAMENT EUROPEJSKI
Bruksela, września 2007

Prof. dr hab. Bogusław Literałski
Przewodniczący Związku

Jubileusz 50-lecia nieprzerwanej pracy Związku Międzynarodowych Przewodników Drogowych jest wyjątkową okazją do zbilansowania i wyrażenia uznania dla firm należących Związkowi i wyjątkowych ludzi kierujących nimi w przeszłości i obecnie. Od 50 lat nasz przetrwał i wytrzymał ze Związkiem jako audytorem, ministrem transportu RP, posłem na Sejm oraz europosem. Dobrze wiem, że interes polskich przewoźników drogowych reprezentujemy wobec władz państwowych i na forum międzynarodowym zawsze był on jest podstawowym motywem działań Związku. ZMPD jest najważniejszą platformą wiedzy państwowej i reprezentantem firm samodzielnymi w dyskusjach nad doświadczeniami, odpowiedzialnością i odpowiedzialnością. W reprezentacji unii i kierownictwa międzynarodowych. Kierując Związkiem dobrze spełniał w całej swojej karierze. Od trzech lat korzystam z tego partnerstwa w moich pracach na forum Unii Europejskiej.

W historii ZMPD mamy przykład skutecznej współpracy ze środowiskami akademickimi i zawodowymi transportu. Dobrym przykładem współpracy jest coroczna konferencja poświęcona górnictwu drogowym oraz aktywności transportu, spycharki i logistyki.

Polscy międzynarodowi przewoźnicy drogowi osiągnęli sukcesy po 1990 roku, wchodząc dynamicznie na europejski rynek transportowy, kładąc nacisk na nowoczesny sprzęt, zdobywając licencje i certyfikaty. Praca przewoźników wymagała pracy dla Związku jest źródłem tego sukcesu. Przewoźnicy w drugim stopniu uczestniczą w ZMPD. Do firm należących przez lata do Związku należała siła gospodarcza i systemy polskich międzynarodowych przewoźników drogowych.

Życzę nam wszystkim, co najmniej, przez następne 50 lat.

Bogusław Literałski
tel. +48 22 254 1111, fax +48 22 254 1112, e-mail: boguslaw.lital@zmpd.org.pl
ul. Chałubińskiego 10, 00-611 Warszawa, tel. +48 22 254 1111, fax +48 22 254 1112



Pół wieku istnienia ZMPD to powód do ogromnej osobistej satysfakcji każdego przedsiębiorcy, który swoją pracą tworzył historię naszej organizacji. I zarazem powód do dumy dla każdego przewoźnika, prowadzącego firmę transportu drogowego, który dziś jest członkiem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Rzadko się zdarza, aby organizacja społeczna przetrwała tak długi czas, zwłaszcza że były to w Polsce lata wielu głębokich zmian. Mimo to Zrzeszenie nie tylko przetrwało, ale i rozwinęło się z małego stowarzyszenia, stworzonego przez zaledwie kilkanaście przedsiębiorstw PKS, w organizację potężną, o renomie nie tylko w Polsce, ale i na świecie. Dziś transport jest bardzo ważną gałęzią polskiej gospodarki, bowiem przysparza ponad 10 proc. PKB, co stanowi nasz niebagatelny wkład w rozwój kraju.

ZMPD powołano w połowie 1957 roku, jako organizację narodową, która miała zająć się przede wszystkim koordynacją przewozów międzynarodowych w ramach konwencji TIR. Od początku administrowanie systemem TIR w Polsce było i nadal jest podstawowym zadaniem Zrzeszenia.

Znaczący rozwój ZMPD nastąpił na przełomie lat 80. i 90. XX wieku, kiedy nową ustawą o działalności gospodarczej formalnie umożliwiono działalność prywatnych międzynarodowych przewoźników drogowych. Kolejny etap rozwoju ZMPD wyznaczyło wejście Polski do Unii Europejskiej. Z dnia na dzień zniknęły kolejki ciężarówek na granicach zachodnich, a w ciągu 4 lat polska flota przewozowa wzrosła z 40 tysięcy do 120 000 pojazdów.

Dziś do ZMPD należy ponad 4000 firm - w zdecydowanej większości prywatnych przedsiębiorstw transportu drogowego, które dokonują przewozów towarów i osób po drogach Europy i Azji.

Jubileusz nie sprzyja wspomnianiu kłopotów i trudności, jednak jest sprawą oczywistą, że polscy przedsiębiorcy przez całe lata działali i rozwijali swoje firmy wbrew licznym barierom. Musieli dopasować się do nowej rzeczywistości po transformacji ustrojowej, a następnie wykorzystali nowe możliwości, jakie otworzyły się po dołączeniu Polski do Unii Europejskiej. Jest faktem niepodważalnym – tak potężny rozwój polskiego transportu drogowego osiągnięto olbrzymim nakładem pracy i starań przewoźników.



Half a century of the existence of the Association of International Road Carriers in Poland (ZMPD) gives every entrepreneur who has taken part in shaping the history of our organization a reason to feel tremendous personal satisfaction. It is also a source of pride for every carrier operating a road transport company who is a member of the Association today.

Few social organizations can boast of having such a long history, especially as the last fifty years have been a time of profound changes in Poland. In spite of this, the Association has not only survived but grew from a small group consisting of a mere dozen PKS companies into a powerful organization which has come to be known not only in Poland but also abroad. Today, transportation is an important branch of the Polish economy and contributes to over 10 percent of the GDP, which constitutes our weighty contribution to the development of the country.

The ZMPD was created in mid 1957 as a state organization whose goal was to handle the coordination of international transport within the framework of the TIR convention. Since its beginning, the administration of the TIR system in Poland has been and continues to be the Association's primary task.

Significant developments in the history of the ZMPD took place at the turn of the 1980s when a new law on economic activity made it officially possible for private international road carriers to operate in Poland. Poland's accession to the European Union ushered in the next phase of the ZMPD development. Overnight, truck queues disappeared from the western borders while over the next four years Poland's transport fleet grew from 40 thousand to 120 000 vehicles.

Today there are over 4000 companies belonging to the ZMPD – most of them private road transport enterprises carrying goods and passengers throughout Europe and Asia.

An anniversary is hardly the time to reminisce about troubles and failures, yet it is obvious that for several dozen years Polish entrepreneurs operated and developed their companies in spite of many barriers and obstacles. They had to adapt to a new reality following the transformation of the political system in Poland, and then to take advantage of the new opportunities which appeared after Poland's entry into the European Union. It remains unquestionable that such a powerful development of Polish road transport could not have been achieved without a tremendous output of work and effort by road carriers.



Warszawa, wrzesień 2008

Koleżanki i Koledzy – członkowie ZMPD

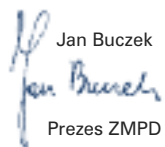
Niedawno obchodziliśmy jubileusz 50-lecia ZMPD. Mamy się czym pochwalić! Przez pół wieku z małego zrzeszenia, skupiającego zaledwie kilkanaście firm, rozwinęliśmy się w silną organizację, liczącą ponad 4 tysiące firm transportowych, funkcjonujących na wszystkich rynkach Europy i Azji, a nawet Afryki.

Przed ZMPD nieustannie pojawia się wiele nowych wyzwań, którym musimy sprostać. Dla usprawnienia codziennej pracy przedsiębiorstw będziemy kontynuować dotychczasowe kierunki działań, rozszerzając m.in. ofertę usługową na rzecz członków ZMPD. Życie ciągle zmienia sytuację transportu, co wymaga bezustannej modyfikacji prawa. Będziemy intensyfikować współpracę z polskim Parlamentem i Rządem.

Koleżanki i Koledzy,

życzę Wam sukcesów w działalności transportowej, wykorzystania wszystkich możliwości, jakie wynikają z naszego członkostwa w Unii Europejskiej oraz tranzytowego położenia kraju. Życzę Wam, aby wraz ze zdobywaniem kolejnych kontaktów handlowych poprawiał się wizerunek naszej branży w opinii społeczeństwa, co byłoby dla nas pewnego rodzaju podziękowaniem za ogromny wkład w rozwój gospodarczy naszego kraju i poprawę życia Polaków. To przecież my – polski transport międzynarodowy – zapewniamy ponad 10 procent PKB!

Dla upamiętnienia pierwszych pięćdziesięciu lat rozwoju naszej branży, a także ludzi, którzy ją tworzyli, oddajemy w Wasze ręce tę publikację, przygotowaną przez znanego dziennikarza „Rzeczpospolitej”.


Jan Buczek
Prezes ZMPD

Członek:
Member:

IRU



Do/Till 1970



Początki międzynarodowego transportu samochodowego w Polsce

Beginnings of international road transport in Poland



Polskie ciężarówki ruszyły na międzynarodowe trasy w listopadzie 1956 roku, wioząc pomoc humanitarną dla uczestników powstania węgierskiego. Były to auta Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS). Inicjatorem przejazdu, uważanego za zagraniczny debiut polskich przewoźników, był przedwojenny spedytor Jan Moroczniak, pełniący funkcję naczelnika wydziału zagranicznego w Centralnym Zarządzie PKS. Ten znany w Europie specjalista od przewozów drobnicowych był tak zapalony do pomysłu uruchomienia międzynarodowych przewozów samochodowych, że przekonał dyrekcję CZ PKS do podjęcia ryzyka ich organizacji. Zbigniew Pawłowski, dyrektor CZ PKS, na wielu długich spotkaniach w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego (MTDiL) oraz w Ministerstwie Finansów (MF) przedstawiał informacje o rozwoju tych przewozów na świecie i korzyściach, jakie z ich uruchomienia może odnieść Polska. Jego sukcesem było zdobycie przyzwolenia sterującej gospodarką Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego na próbne jazdy, co zostało zapisane w postaci uchwały. Jeden z jej fragmentów brzmiał: „uznano za gospodarczo uzasadnione podjęcie przez Państwową Komunikację Samochodową ciężarowych przewozów zagranicznych”.

Powodzenie całego planu było jedną wielką niewiadomą. Nie istniały żadne doświadczenia w drogowym transporcie międzynarodowym. Przed wojną w polskiej i europejskiej gospodarce przewozy samochodowe miały drugorzędne znaczenie. Strategiczna rola kolei, zarówno dla rozwoju gospodarczego jak i obronności, była niekwestionowana. Polska nie miała nawet dróg odpowiadających potrzebom motoryzacji – w kwietniu 1938 roku, na 15 tys. km dróg krajowych, zaledwie 2600 km miało ulepszoną nawierzchnię, a tylko 940 km pokryto asfaltem. W tym samym roku po Polsce jeździło 6 840 ciężarówek, ale szybki wzrost gospodarczy, wynoszący pod koniec lat trzydziestych ok. 8 procent rocznie, powodował zauważalne powiększenie się parku samochodowego – w lipcu 1939 roku w Polsce było już zarejestrowanych ponad 9 500 ciężarówek. Żadna jednak nie służyła do transportu międzynarodowego, a nawet transport na większe odległości należał do rzadkości, chociaż zdarzały się przewozy na dystansach powyżej 500 km. Wszystkie ciężarówki wykonały w 1938 roku nie więcej niż 5 mln tonokilometrów pracy przewozowej, podczas gdy koleje 72 mln tkm.

Od towarowej lepiej rozwijała się komunikacja autobusowa. W 1938 roku niespełna tysiąc autobusów obsługiwało 29 tys. km regularnych linii. Najpoważniejszym przewoźnikiem była Komunikacja Samochodowa Polskich Kolei Państwowych (KS PKP). Na koniec 1938 roku miała ona 151 autobusów, które przewiozły 4 mln pasażerów na trzydziestu dziewięciu liniach, o łącznej długości 3 tys. km. Konkurencyjne Polskie Linie Samochodowe, chociaż mniejsze od KS PKP, zainaugurowały przewozy międzynarodowe. W 1936 roku autokary tej firmy przewiozły 140-osobową wycieczkę na Wystawę Paryską. Pasażerowie byli zadowoleni z wyprawy i przedsiębiorstwo w kolejnych latach zorgani-



Polish trucks appeared on international roads in November 1956, delivering blood and medical help for Hungarian insurgents. Vehicles of state owned Motor Transport Company (known in Poland under the acronym of PKS) transported essential deliveries to Budapest and those hectic trips are regarded as proof of maturity for PKS organization and road transport itself.

The idea of PKS entering international road transport was pushed by Jan Moroczniak. This well known forwarder cut his teeth before the war in international parcel deliveries by train and by sea and he was sure, that road transport had a bright future. He convinced Central Union of PKS (CZ PKS – an administrative head office for all regional PKS branches) that time is ripe for the creation of international road transport company. He promised decent profits from that investment. Zbigniew Pawłowski,

Przed wojną największym operatorem autobusowym była Komunikacja Samochodowa PKP. Używała m.in. budowanych w Polsce Saurerów z różnymi nadwoziami. Pokazany na zdjęciu ma wykonane w Fabloku

Pre-war PKP bus lines were the biggest bus company in Poland. They were running among others Polish built Saurer buses with different bodies, here is a one made by Fablok



Fablok

zowało podobne wyjazdy, jednak takie usługi były wyjątkiem, bo większość podróży wybierających się za granicę korzystała z kolei. Na rok przed wojną wszystkich autobusów w Polsce było 1734 i ta liczba wzrosła w lipcu 1939 roku do 2 207. W pierwszych miesiącach okupacji właśnie autobusy i ciężarówki stanowiły jedyny środek transportu dla Polaków, gdyż koleje obsługiwały wyłącznie niemieckie i rosyjskie transporty wojskowe.

Nie było także doświadczeń powojennych, chociaż nawet w Polsce transport samochodowy szybko zwiększał swoje znaczenie. W 1948 roku ciężarówki przewiozły prawie 3 proc. wszystkich ładunków, ale już w 1954 roku nastąpiło wyrównanie liczby przewiezionych ton transportem samochodowym i kolejowym. Brakowało wręcz samochodów, szczególnie o dużej ładowności. Ciężarówki okazały się na tyle niezawodne i przydatne, że można było wykorzystać je do dalekobieżnych przewozów międzynarodowych.

Narodziny międzynarodowego transportu drogowego

Żelazna kurtyna przepuszczała jedynie okruszki informacji z wolnego świata, a one pozwalały tylko oszacować, jak szybko rozwija się i jak dochodowy jest rodzący się właśnie w Europie międzynarodowy transport samochodowy. Jego pojawienie się było skutkiem całkowitej zmiany polityki światowej, w której samowystarczalność, jako jedna z przyczyn drugiej wojny światowej, została zastąpiona przez międzynarodowy handel i współpracę. Zrujnowane wojną koleje nie dawały sobie rady z masą przewozów i spedytorzy musieli korzystać z ciężarówek. W RFN w 1949 roku przewiozły one dla handlu zagranicznego 460 tys. ton ładunków, a w 1954 już blisko 3,3 mln ton. Transport międzynarodowy rozwijał się zarówno pod auspicjami powstałej w 1947 roku Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, jak i tworzących się porozumień międzynarodowych zrzeszeń przewoźników. W lutym 1948 roku narodowe organizacje przewoźników z Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji i Wielkiej Brytanii powołały Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (International Road Transport Union, IRU). Przewoźnicy stworzyli ją przy pomocy prawników Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC), na wzór Międzynarodowej Unii Kolei (UIC). Uroczyste podpisanie porozumienia tworzącego IRU miało miejsce w Genewie w marcu 1948 roku w obecności reprezentantów EKG ONZ, rządu Szwajcarii oraz przedstawicieli kilkunastu międzynarodowych organizacji, w tym Międzynarodowego Instytutu Unifikacji Prawa Cywilnego (Unidroit) oraz ICC.

Nie było jasne, jak władze celne mają traktować międzynarodowe przewozy. Czy pobierać opłaty celne już na granicy, jak zabezpieczyć należności skarbu państwa, szczególnie w przypadku tranzytu, a wreszcie w jaki sposób wprowadzić bezpieczne standardy przewozów. Prace nad tym prowadził Komitet Transportu Wewnętrznego EKG ONZ wspólnie z ICC oraz



Jan Morocznik, znany spedytor, jest uważany za twórcę polskich międzynarodowych przewozów drogowych

Jan Morocznik, well known forwarder, is regarded as a person behind creation of Polish international road transport industry

managing director of CZ PKS, was a frequent guest in the Ministry of Road and Aviation Transport and in the Ministry of Finance, explaining to top officials why the state should invest in new mode of transport. He reached the point and governing body for the whole Polish economy – State Commission for Economic Planning – allowed PKS to make few test runs to chart unknown waters.

That was only a first step and the success of the plan was far from being assured. There was no experience in international road transport. Before the war in Polish and European economies road transport was of secondary importance to railroads. Their role as a backbone for transport was undisputed both by economists and military. Situation in Poland was even worse than in the other European countries, as Poland had very few roads. In April 1938 there were 15 thousand km of roads under central state administration, yet only 2600 km had man-made surface, and merely 940 km was covered with asphalt. In the very same year 6 840 trucks

played on those roads, but quick economic growth, reaching 8 percent, made this figure grow to 9500 trucks by July 1939. None of these trucks was employed in international transport. Even long trips were not common, though sometimes they happened on distances of more than 500 km. All registered in Poland trucks carried no more than 5 million tons/km, while railroads transported 72 million tons/km.

Bus transport was developing much faster than trucking. The biggest company in this sector of economy was Komunikacja Samochodowa PKP (State Railways Bus Communication) which in 1938 had 151 buses running on 39 lines with a total length of 3 thousand km. In this year they carried more than 4 million passengers. Buses transported passengers on international routes too. One of the first and the biggest was an excursion of 140 people to Paris Exhibition in 1937 on board of Polish Bus Lines



IRU. Francuska administracja celna chciała przede wszystkim zlikwidować coraz dłuższe kolejki ciężarówek odprawianych na granicach. Zaproponowała odprawy wewnątrz krajów, podczas nadania i odbioru towarów, a należności celne byłyby gwarantowane – podobnie jak w przypadku aut osobowych – przez organizacje pozarządowe. Przedstawiciele EKG ONZ przygotowali projekt konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, który został zaaprobowany w czerwcu 1949 roku. Przedstawiciele EKG ONZ nie byli pewni, czy ich propozycje nie idą zbyt daleko, więc konwencja TIR funkcjonowała w kolejnych latach jako projekt. Tymczasowo, wzorem okresu przedwojennego, wobec ciężarówek stosowano Carnet de passages en douane (CPD) i tzw. tryptyki, wymyślone dla turystyki samochodowej. Podstawowe założenia Projektu Konwencji TIR, wpisane wkrótce do Konwencji Celnej, zawierały rewolucyjne rozwiązania dotyczące przewozu towarów: miały być one transportowane w nadających się do zamknięcia celnego nadwoziach, dzięki czemu formalności celne mogły być prowadzone w miejscu nadania i odbioru ładunku, a nie na granicy.

Za tym krokiem poszły następne zmiany. Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT lub CEMT) zwołana w październiku 1953 roku zajęła się koordynacją polityki transportowej, taryf, inwestycji, definiowaniem standardów dokumentów i wymagań technicznych stawianych przewoźnikom.

Także podstawowa dla funkcjonowania przewozów drogowych konwencja CMR - Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route/Convention On The Contract For The International Carriage of Goods By Road – została opracowana w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych przez Unidroit i wprowadzona w życie dzięki staraniom EKG ONZ, przy współpracy reprezentantów przewoźników. Prace nad nią rozpoczęto w 1948 roku, równoległe z konwencją dotyczącą znaków drogowych, zagadnieniami opodatkowania i sprawami celnymi. Konwencja CMR stworzyła podstawy prawne samochodowych przewozów międzynarodowych, ujednoliciła relacje i odpowiedzialność



arch. autora

Autobus Polskich Linii Autobusowych pod wieżą Eiffla w 1936 roku

Coach of the Polish Bus Lines in front of the Eiffel Tower in 1936

vehicles. One year before the war there were 1734 buses registered in Poland, while in July 1939 this figure rose to 2 207. Fleet expansion was so rapid, that bus operators had to wait long months before ordered bus was delivered. During first months of occupation it was road transport which was available to civilians, as trains were already under supervision of Nazi and Soviet regimes, busily transporting soldiers and army supplies.

PKS was even short on post-war experience, though road transport was quickly growing in importance. In 1948 trucks carried 3 % of all goods, but only six years later same amount was carried on roads as on rails. Acute shortage of trucks, especially big ones was felt. Road transport proved that it was capable of long distance runs.

Legal frames for International Road Transport

Despite Iron Curtain dividing Europe, information had filtered down to



przewoźnika oraz nadawcy, które wcześniej były regulowane w różny sposób przez prawodawstwo narodowe. Przedstawiciele Austrii, Holandii, Jugosławii, Luksemburga, Niemiec Zachodnich, Polski, Szwajcarii a także Szwecji przedstawili ją do ratyfikacji 19 maja 1956 roku i weszła ona w życie 2 lipca 1961 roku.

Standaryzowano przewóz towarów w chłodniach (Transfrigoroute z 1955 roku), i – w 1956 roku – towarów niebezpiecznych ADR (European Agreement concerning International Carriage of Dangerous Goods). Równolegle opracowano w Barcelonie konwencję przewozu osób CVR (Contract for the International Carriage of Passengers), która jednak nie weszła w życie.

Gdy dwie pierwsze ciężarówki z karnetem TIR, jedna jadąca z Francji do Szwajcarii i druga w przeciwnym kierunku, przejeżdżały granicę w Ferney-Voltaire, wiele osób miało wątpliwości czy nowy system będzie szczelny. Jednak Sekretarz Generalny EKG ONZ, Gunnar Myrdal, który w styczniowy, słoneczny dzień 1952 roku odprowadzał te samochody, był pełen wiary w skuteczność nowych rozwiązań i nie pomylił się. W 1952 roku wydano 3243 karnetów TIR, a cztery lata później już 25 385. Ciężarówki okazały się bardzo atrakcyjnym środkiem transportu i z powodzeniem wspomagały handel zagraniczny.

Polska włącza się do międzynarodowych przewozów

Działający w Centralnym Zarządzie PKS przedwojenni fachowcy uważali, że Polska nie może beczynninie przyglądać się, jak rośnie nowy przemysł transportowy. Przekonali ministerstwo i Państwową Komisję Planowania Gospodarczego (PKPG), aby zezwoliły na kilka próbnych przejazdów autobusowych. Przy ich okazji nawiązano pierwsze kontakty zarówno z IRU, jak i zagranicznymi kontrahentami, którzy mieli znajdować ładunki powrotne dla samochodów PKS. Podczas pobytu polskiej delegacji w Austrii, jej członkowie z zaskoczeniem zauważyli spore ilości autobusów z Holandii, Wielkiej Brytanii, Jugosławii, Czechosłowacji. Jan Morocznik, spisując raport z wyprawy, podał, że z Wiednia wyruszało 170 regularnych linii ciężarowych i jeszcze więcej przewozów nieregularnych. Stwierdził też, że dużą aktywność w Austrii przejawiali przewoźnicy z Węgier i Rumunii.

Dwukrotnie za granicę wyjechały polskie Stary. W zimowych warunkach Stary 20 przejechały przez Czechosłowację, Węgry, Jugosławię, Grecję, skąd promem dopłynęły do odbiorcy w Syrii. Druga ekipa, jadąca ciągnikami siodłowymi Star C60 z naczepami, zawiozła do Bułgarii wyposażenie polskich lotników wykonujących opryski lasów, a z powrotem przewiozła ładunki zamówione przez centrale handlu zagranicznego.

W połowie lat pięćdziesiątych sytuacja finansowa kraju wyglądała źle. Ogromne wydatki na wojsko i zbrojenia spowodowały kryzys i państwo usilnie poszukiwało pomysłu na zdo-



PAP

Skrzynki z krwią dla rannych węgierskich powstańców

Crates with blood for Hungarian insurgents



PKS that international road transport is growing rapidly. In 1949 in West Germany 460 000 tons of goods for foreign trade was carried by trucks, while in 1954 it was close to 3.3 mln t. In 1948 road carriers' associations created International Road Transport Union (IRU) with the aim to facilitate the cross-border transport. TIR International Agreement was drawn up in 1949 and first carnets were issued in 1952. At that time under UNECE auspices the CMR Convention was drawn, with the input from the Institute for the Unification of Private Law UNIDROIT and IRU. The European Conference of Ministers of Transport (CEMT), which was created in 1953, laid down basis for coordination of transport policies. Then on 19 May 1956 the CMR Convention was signed and entered into force in 1961.

Pre-war specialists working in PKS regarded new-born transport industry as important opportunity for growth. Since in mid fifties Poland was in precarious economic situation because of very intensive armament program pushed by the Soviets, Ministry of Finance was eager to earn

bycie dewiz. Drogowy transport międzynarodowy pozwalał nie tylko zmniejszyć wydatki dewizowe, ale i z wielokrotnie eksport, przede wszystkim żywności. Jan Morocznik sugerował też, że pierwsze transporty powinny odbywać się do i ze Szwajcarii, gdzie grupowano by towary z Włoch i Francji. Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, odpowiadające za szczegóły przygotowania tych przewozów, wyliczało, że koszt pozyskania dolara wynosiłby od 12 do 15 zł, byłby więc bardzo atrakcyjny w stosunku do eksportu niektórych surowców i kursu czarnorynkowego, który dochodził do 100 zł. W styczniu 1956 roku Ministerstwo Finansów, w osobach min. Lesza i dyrektora generalnego MF Kotlickiego, zgodziło się z argumentacją MTDiL oraz CZ PKS, że przewozy międzynarodowe mogą być opłacalne. Podobną opinię wyraziło także Ministerstwo Handlu Zagranicznego, w piśmie podpisanym przez wiceministra Bajera.

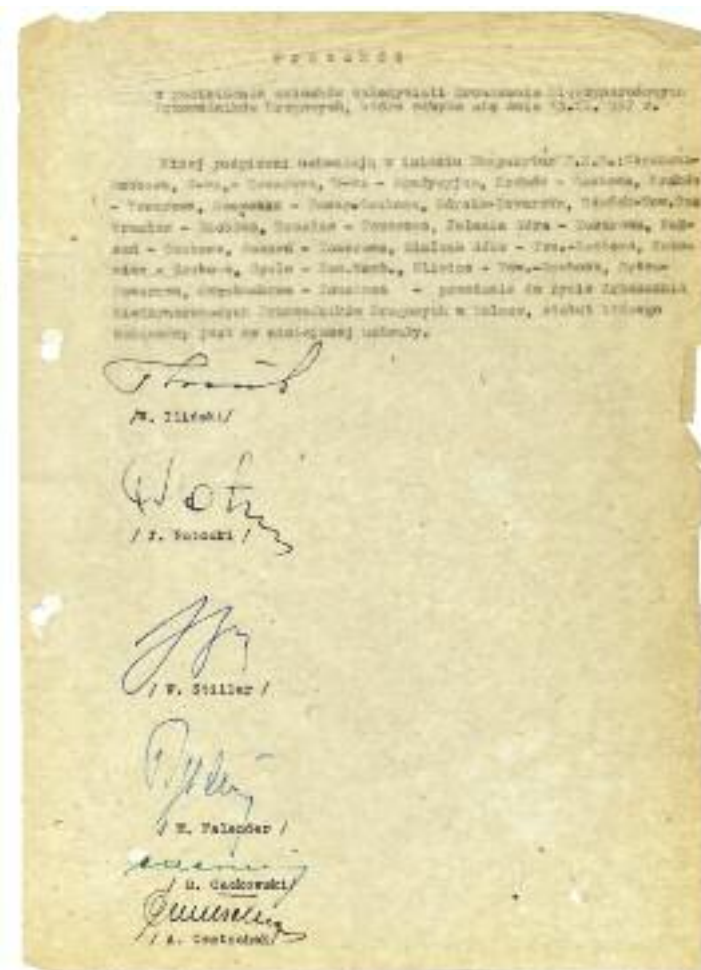
Pierwsze akty prawne

Zanim pierwsze ciężarówki wyjechały na międzynarodowe trasy, do wykonania pozostawało jednak sporo pracy. Trzeba było zorganizować przedsiębiorstwo i przede wszystkim stworzyć prawo, zezwalające na podjęcie przewozów międzynarodowych samochodami. W 1956 roku, podczas Nadzwyczajnej Sesji Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ, polscy delegaci z Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego pod przewodnictwem Jerzego Koszyka, podpisali 19 maja w imieniu rządu PRL następujące konwencje:

- celną, w sprawie czasowego przywozu handlowych pojazdów drogowych,
- celną, dotyczącą czasowego wwozu dla celów handlowych pojemników (kontenerów),
- o sposobie opodatkowania pojazdów drogowych użytku prywatnego w komunikacji międzynarodowej,
- o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR).

Tym samym polski rząd uznał najważniejsze europejskie akty dotyczące samochodowego transportu międzynarodowego. Pozostało przygotować prawo krajowe i stworzyć odpowiednią organizację umożliwiającą uruchomienie międzynarodowych przewozów drogowych.

W Ministerstwie Komunikacji, które powstało w kwietniu 1957 roku z połączenia Ministerstwa Kolei oraz Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, przygotowano tekst rozporządzenia Rady Ministrów o wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego autobusami i samochodami ciężarowymi. Prace szły początkowo bardzo wolno, bo jak wspominał dyrektor Departamentu Zagranicznego MK Stefan Batkowski, połączenie resortów wywołało sporo zamieszania, a zanim nowi pracownicy poznali siebie nawzajem oraz problemy, które mieli rozwiązywać, upłynęło trochę czasu. W pracach nad rozporząd-



Podpisy na dokumencie założycielskim ZMPD

Signatures on founding document of ZMPD



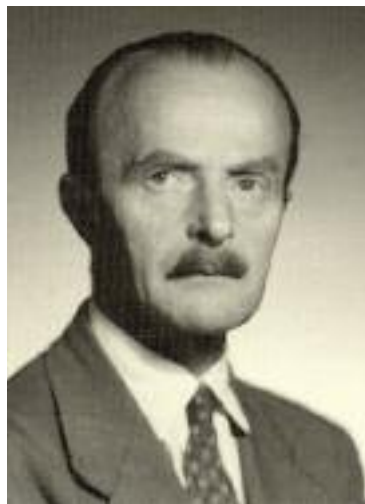
some hard currency. It quickly admitted, that international road transport can be profitable and agreed to forward some seed money to buy trucks. Few test bus trips were organized, where PKS people made first contacts and gained some first-hand experience in new business. During trip to Austria Morocznik was surprised to see a lot of buses from the Netherlands,

dzeniem poza Stefanem Batkowskim brali udział wspomniani wcześniej dyrektor Departamentu Samochodowego MK Jerzy Koszyk oraz Zbigniew Pawłowski z CZ PKS. Rozporządzenie wydano z datą 12 grudnia 1958 roku,

Powstanie ZMPD

Równolegle w MK i CZ PKS przygotowywano organizację reprezentującą polskich przewoźników na forum międzynarodowym w IRU. Taka organizacja była konieczna, bo MK nie było w stanie zająć się badaniami technicznymi pojazdów spełniających wymogi konwencji TIR, czuwaniem nad przestrzeganiem norm tej konwencji oraz kontrolować wiarygodność firm składających podania o zezwolenie na wykonywanie przewozów międzynarodowych. Organizacja miała też wydawać karnety TIR, być polskim gwarantem tego systemu oraz zbierać informacje statystyczne o drogowym transporcie międzynarodowym, co było niezbędne przy rozmowach bilateralnych na temat zezwoleń na przewozy. Pierwotnie MK chciało, aby do IRU należał CZ PKS, na co nie godziła się zarówno administracja IRU, jak i członkowie tej organizacji. Wobec tego z początkiem 1957 roku rozpoczęto tworzyć organizację zrzeszającą przewoźników samochodowych, która w powyższych sprawach wyręczyłaby administrację państwową. Posiedzenie członków-założycieli Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych miało miejsce 13 czerwca 1957 roku. Członkami-założycielami zostało dziesięć ekspozytur PKS. W imieniu ekspozytur: Warszawa-Towarowa, Warszawa-Osobowa i Warszawa-Spedycyjna podpis złożył Aleksander Cwetschek. Władysław Iliński reprezentował ekspozyturę Kraków-Towarowa i Kraków-Osobowa. Położone na Wybrzeżu ekspozytury Szczecin-Towarowo-Osobowa, Gdynia-Towarowa i Gdańsk Towarowo-Osobowa reprezentował Ryszard Cackowski, a ekspozytury Wrocław-Osobowa i Wrocław-Towarowa Mieczysław Falender. W imieniu ekspozytur Poznań-Osobowa, Poznań-Towarowa i Zielona Góra-Towarowo-Osobowa podpis złożył Wiktor Stiller. Józef Potocki podpisał się w imieniu ekspozytur Katowice-Osobowa, Opole-Towarowo-Osobowa, Gliwice-Towarowo-Osobowa, Bytom-Towarowa i Częstochowa-Towarowa. Na założycielskim dokumencie widniały także podpisy Zbigniewa Pawłowskiego i Jana Morocznika.

19 czerwca świeżo powołane ZMPD poprosiło Ministerstwo Komunikacji o wyrażenie zgody na przystąpienie do IRU, do sekcji drugiej, obejmującej transport towarowy. Trzy dni później odbyło się pierwsze w historii Zrzeszenia zgromadzenie ogólne i odczytano projekt statutu. Przewidywał on powołanie Rady Nadzorczej, składającej się z siedmiu członków, z których czterech wybierało zgromadzenie ogólne, a trzech powoływało MK. Zgromadzenie wybrało do Rady Nadzorczej Zdzisława Krajewskiego, dyrektora Zarządu Okręgu



W lipcu 1958 roku Zygmunt Dembiński został pierwszym sekretarzem generalnym ZMPD

In July 1958 Zygmunt Dembiński became the very first Secretary General of ZMPD

United Kingdom, Yugoslavia and Czechoslovakia. Morocznik reported that only from Vienna there were 170 regular goods lines and much more trips on demand. Big activity of Hungarian and Romanian trucks was noted.

Polish built Star trucks made two international trips. One was delivery of a batch of trucks to Syria through Czechoslovakia, Hungary, Yugoslavia and Greece and later by ferry to the customer. The other team delivered to Bulgaria equipment of a Polish aviation company specializing in spraying trees, and returned with goods purchased by Ministry of External Trade.

Morocznik figured out that in order to get the best return on investment, first trips should be made to Switzerland, where goods from Italy and France would be loaded on Polish trucks. Parallel to operational planning, legal frames for international road transport were prepared. In 1956 Poland signed CMR Convention, tax convention and customs convention concerning trucks and containers used

for international movements of goods.

Creation of ZMPD

Ministry of Communication was also responsible for creation of a body representing Polish transport companies in IRU. Association was needed to guarantee TIR system, to sell TIR carnets, to control circulation of permits for international transport and to prepare statistical data on international road traffic. The work started early in 1957 and led to foundation of the Association of International Road Transport Carriers in Poland (ZMPD). On 13 June 1957 founding members from CZ PKS (Zbigniew Pawłowski and Jan Morocznik) and heads of 19 provincial PKS branches signed a document creating ZMPD. Signatures were laid by Pawłowski, Morocznik, Aleksander Cwetschek from PKS Warszawa, Władysław Iliński from PKS Kraków, Ryszard Cackowski from PKS Szczecin, Gdynia and Gdańsk, Mieczysław Falender from PKS Wrocław. On behalf of PKS Poznań and Zielona Góra





Pekaes

Pekaes kupił w 1958 roku pierwsze dziesięć ciężarówek Magirus dla przewozów międzynarodowych
First ten Magirus trucks were bought in 1958 by Pekaes just for international traffic

PKS Katowice, Aleksandra Cwetschka, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Warszawa i Mieczysław Falendera, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Wrocław. Przewodniczącym zarządu wybrano Zbigniewa Pawłowskiego, dyrektora Centralnego Zarządu PKS, zastępcą został Jan Morocznik, naczelnik Wydziału Przewozów Zagranicznych PKS, zaś skarbnikiem Juliusz Kowalik, główny księgowy CZ PKS. 27 czerwca 1957 roku Ministerstwo Komunikacji zaaprobowało statut i na przewodniczącego Rady Nadzorczej wyznaczyło Stefana Batkowskiego.

ZMPD rozpoczęło działalność w 1957 roku i otrzymało skromne biura w budynku przy ul. Grójeckiej 17, w którym urzędowało Zjednoczenie PKS. Zrzeszenie zostało przyjęte do IRU podczas wiosennej sesji, 23 kwietnia 1958 roku, a członkostwo Sekcji II, zajmującej się publicznym przewozem towarów, uzyskało sześć miesięcy później, 27 października. Wcześniej, bo 1 lipca 1958 roku sekretarzem generalnym Zrzeszenia został Zygmunt Dembiński, na czym zakończono formowanie składu osobowego organizacji.

Nieoczekiwanie pojawiły się kłopoty z rejestracją ZMPD. MK uznało statut ZMPD na pod-

Wiktor Stiller signed the document. PKS Katowice, PKS Opole, PKS Gliwice, PKS Bytom and PKS Częstochowa were represented by Józef Potocki.

ZMPD started its activities in June 1957 having a small office on 17 Grójecka St, in the very same building where Central Union of PKS had its headquarters. Ministry accepted Association's statutes on 27 June 1957. Zbigniew Pawłowski became President of ZMPD, Stefan Batkowski was nominated by Ministry of Communication as a head of the Board and Zygmunt Dembiński became a Secretary General.

It took much longer than anticipated to register ZMPD. Ministry of Communication registered ZMPD on the grounds of Industrial Law, yet government lawyers pointed out that registration should be made on the grounds of Association Law, which laid in the responsibility of the Ministry of Interior. This ministry couldn't register ZMPD because the then current Association Law did not allow independent organizations. After several months of suspension it was decided that Ministry of Communication would register ZMPD and when the Association Law is modified ZMPD would be registered by Ministry of Interior.

Yet transport couldn't wait and money had to be earned, so on 1 January 1958 a branch of Warsaw PKS section was created. Its responsibility was international goods and passenger transport. Branch was named Pekaes and Morocznik became CEO. First twenty drivers were selected and cleared by secret police, since they were given permanent passports – that was unheard of in Poland under the communist regime. With a help from Wawrzyniec Topolski, Technical Director of CZ PKS, ten Magirus Jupiter trucks were bought. Then ZMPD became a member of IRU on 23 April 1958 and applied for a membership in Section II (Professional Goods Transport), where was admitted on 23 October 1958. By then Pekaes trucks already made a splash in Swiss newspapers, as journalist presented first Pekaes lorries as communist invasion. The very first trip was made in May 1958.

Parallel to this development, Ministry of Communication which was created in April 1957 from Ministry of Railroads and Ministry of Road and Aviation Transport, was preparing the Cabinet decree about international transport by bus and truck. Progress was slow since - as Director of International Cooperation Department in Ministry of Communication, Stefan Batkowski recalls – amalgamation of two ministries caused a lot of stir and two groups of employees had to get acquainted with each other. Apart from



stawie Prawa Przemysłowego z 1927 roku. Przeoczyło jednak, że nie dotyczy ono przedsiębiorstw przewozu osób i towarów pojazdami po drogach publicznych. Prawnicy Prezydium Rady Ministrów wskazali, że działalność ZMPD odpowiada definicji Prawa o Stowarzyszeniach z 1932 roku, bo jest ono zrzeszeniem dobrowolnym, o celu nie zarobkowym, łączy osoby prawne, więc zgodnie z obowiązującym prawem powinno być zarejestrowane. Ustawa o Stowarzyszeniach była w kompetencji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Stefan Batkowski wspominał, że MSW odmówiło uzgodnienia statutu Zrzeszenia, gdyż „nie mieścił się” on w ówczesnych przepisach i wymagał nowelizacji ustawy. Z kolei dla pojedynczego przypadku, MSW nie chciało podjąć się zmiany ustawy, więc nastąpił pat. MK nie mogło z kolei czekać kilku lat na rejestrację Zrzeszenia, bo oznaczałoby to poważne utrudnienie dla uruchomienia potencjalnie zyskownych przewozów międzynarodowych. Brak formalnej rejestracji Zrzeszenia skłonił MK do przekazania kompetencji ZMPD Zjednoczeniu PKS, co nastąpiło 8 marca 1961 roku. MK nakazało w korespondencji wewnętrznej z ministerstwem używać dokumentów z nagłówkiem Zjednoczenia, nato-



Batkowski, there were Directors of Truck Department in Ministry of Communication Jan Koszyk and Zbigniew Pawłowski from CZ PKS who prepared a draft of the decree. The document was published on 12 December 1958 and ten days later Minister of Communication created an Undertaking for International Road Transport Pekaes (in Polish PMPs Pekaes). That was a revolutionary step in planned economy, as it was a breach of the iron rule of isolationism and a piece of free world in a land of planned economy. The new company could accept foreign currencies and was allowed to spend them. It

Eksport żywności miał wielkie znaczenie dla polskiego handlu zagranicznego, a chłodniczy transport drogowy znacznie ułatwił i przyspieszył przewozy towarów spożywczych

Food export was of paramount importance to Poland's balance of payments and refrigerated road transport greatly facilitated and sped up international deliveries of perishable goods



Pekaes

miast w kontaktach zewnętrznych i zagranicznych posługiwać się dokumentami firmowymi ZMPD. Ministerstwo doszło do wniosku, że w tych warunkach etat sekretarza generalnego nie jest potrzebny i został zlikwidowany w sierpniu 1961 roku.

Cło i rejestracja

Powołanie ZMPD nie oznaczało zakończenia prac nad stroną prawną transportu międzynarodowego. Rada Państwa musiała ratyfikować projekt konwencji celnej o międzynarodowym przewozie towarów z zastosowaniem karnetów TIR, w skrócie zwaną konwencją TIR, co nastąpiło 15 stycznia 1959 roku, po długich dyskusjach pomiędzy Centralnym Zarządem Cei, Państwowym Zakładem Ubezpieczeń i Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Dopiero 14 kwietnia 1959 roku zarządzeniem Nr 31 Ministra Handlu Zagranicznego, ZMPD uzyskało uprawnienia do wydawania karnetów TIR i podpisało z IRU stosowne umowy 20 kwietnia, stając się gwarantem projektu konwencji TIR.

Zrzeszenie i Państwowy Zakład Ubezpieczeń solidarnie gwarantowały Centralnemu Zarządowi Cei wszelkie należności celne i inne, które przypadłyby Skarbowi Państwa od towarów przywożonych, wywożonych i przewożonych (tranzyt) przez polski obszar celny na podstawie karnetów TIR, wydawanych zarówno przez Zrzeszenie, jak i też zrzeszenia zagraniczne należące do IRU. Ważna rola Zrzeszenia uwidoczniła się już na samym początku działalności, gdy podpisanie przez Polskę porozumienia z NRD umożliwiło przejazdy tranzytowe polskich ciężarówek przez ten kraj, który do wczesnych lat sześćdziesiątych nie podpisał konwencji TIR.

ZMPD zostało uprawnione przez MK pismem z 25 stycznia 1960 roku do występowania w imieniu przewoźników zagranicznych do ministerstwa z wnioskami o wydanie zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych po Polsce. Na mocy ustawy o transporcie drogowym z 27 listopada 1961 roku, zezwolenia wydawało ZMPD w ścisłym porozumieniu z PMPS Pekaes.

Uchwalona 27 listopada 1961 roku Ustawa o transporcie drogowym i spedycji krajowej przewidywała w art. 19 istnienie „organizacji zrzeszającej krajowych przewoźników prowadzących międzynarodowy transport drogowy”. Dlatego też 30 czerwca 1962 roku MK zalegalizowało wznowioną działalność ZMPD na podstawie decyzji Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy. Siódmego marca 1964 roku Aleksander Cwetschek z PKS Warszawa, Juliusz Kowalik z PMPS Pekaes, Zdzisław Krajewski z PKS Katowice, Wiktor Stiller z PKS Poznań i Franciszek Dominik z PKS Szczecin złożyli do Wydziału Społeczno-Administracyjnego Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m.



was supposed to use economic measurements in dealings with customers. The drivers were given passports and traveling allowances in hard currency.

Taxes and registration

Polish Government ratified TIR Convention on 15 January 1959 and Ministry of External Trade allowed ZMPD to sell TIR carnets. On 20 April 1959 Association signed an agreement with IRU and became a guarantee of TIR system. It took extremely long to prepare legal framework for international road transport, but administration was very cautious, as any

mistake could be penalized in long jail sentence at best.

Initially it was the Association and PZU (State Insurance Administration) that guaranteed duties and taxes to Polish government. ZMPD applied on behalf of foreign associations for transport permits and those documents were issued after consultation with Pekaes.

Mieczysław Budziszewski był Sekretarzem Generalnym ZMPD od stycznia 1964 do końca maja 1976. Był także członkiem Prezydium IRU.

Mieczysław Budziszewski was ZMPD Secretary General since January 1964 till end of May 1976. He was a member of IRU Presidium



Successful business

Just one year of Pekaes operations was enough to show that the international road transport was a sound business. Investments in Western-built trucks were paid back in two years. Foreign Trade Enterprises as e.g. Animex were happy too, as deliveries reached customers in a matter of days, not weeks as was in the case of the rail transport. Sales of Polish food and pharmaceuticals were growing rapidly.

st. Warszawy wniosek o rejestrację Zrzeszenia. 29 sierpnia 1964 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wpisano do Rejestru Stowarzyszeń i Związków Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy pod numerem 823. Sekretarzem generalnym odrodzonego Zrzeszenia został Mieczysław Budziszewski.

Udany biznes

Pierwszego stycznia 1958 roku powołano w warszawskim oddziale PKS Ekspozyturę Towarowo-Osobową dla Samochodowych Przewozów Międzynarodowych „Pekaes”, z Janem Morocznikiem jako dyrektorem. Jej zadaniem była organizacja i wykonywanie międzynarodowych przewozów samochodowych. Wybrano i przeszkolono pierwszych dwudziestu kierowców, którym wcześniej milicja zgodziła się wydać służbowe paszporty. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych początkowo nie wiedziało nawet, czy kierowcom można wydawać paszporty prywatne czy służbowe. Z pomocą dyrektora technicznego CZ PKS Wawrzyńca Topolskiego zakupiono dziesięć samochodów Magirus-Deutz Jupiter. Nie czekając na dokończenie wszystkich formalności związanych z tworzeniem prawa regulującego transport międzynarodowy, pierwsze dostawy mączki ziemniaczanej i cynku z Polski do Szwajcarii ruszyły w maju 1958 roku. 22 grudnia minister transportu podpisał rozporządzenie powołujące od 1 stycznia 1959 roku Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych „Pekaes”.

Zaledwie po roku funkcjonowania PMPS Pekaes było jasne, że powołanie firmy okazało się udanym posunięciem, bo państwo wydawało na transport mniej dewiz, na czym bardzo zależało Ministerstwu Finansów. Samochody amortyzowały się po dwóch latach, co w sprawozdaniach dla CZ PKS podkreślał z zadowoleniem Morocznik. Centrale Handlu Zagranicznego powoli przekonywały się do nowego przewoźnika i coraz chętniej korzystały z usług Pekaes, bo samochody przewoziły towar w ciągu kilku dni, natomiast kolej w kilka tygodni. Animex mógł rozpocząć eksport polskiej żywności, do Szwajcarii ruszył eksport polskich leków.

W połowie 1959 roku przedsiębiorstwo miało już 16 samochodów, w tym 5 chłodzi, które nawet na Zachodzie nie miały zbyt częstych okazji jeździć po dopiero budowanych autostradach. Europa przełomu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych stanowiła jeszcze podzielony granicami kontynent. Nie było sieci autostrad, a przejścia graniczne w małych miastach były z reguły puste i senne, przypominając XIX-wieczne punkty poboru myta. Nie było nawet wiadomo jaką ciężarówkę zamówić, bo w każdym kraju obowiązywały inne regulacje mas i długości samochodów ciężarowych. Niemcy dopuszczali do ruchu samochody o ładowności zestawu do 15 ton, gdy coraz popularniejszym „europejskim”



Ryszard Szczepny

Pod koniec lat sześćdziesiątych transport drogowy szybko rozbudowywał się. Pierwszym dużym nabytkiem było sto ciężarówek Pegaso, zakupionych w 1968 roku

During late sixties road transport was becoming a big business. The first wholesale purchase of trucks was delivery of 100 Pegaso trucks to Pekaes in 1968

Pekaes soon expanded its fleet with a batch of 5 refrigerated semi trailers. Yet executives of the company couldn't decide what combination to buy, since each European country had different weight and dimension regulations concerning trucks and combinations.

Nevertheless international road transport was quickly growing. TIR Convention was adopted in 1959 by UNECE Inland Transport Committee and entered into force in 1960. In this year 80 250 TIR carnets were issued, while six years later figure rose to 436 725. France was the biggest user with 98 250 carnets, while Germany was on second spot (84 300) and Italy on third (71 000). Communist countries used up 13 100 carnets, that is mere 3 per cent.

Road Transport and Forwarding Act was accepted as law on 27 November 1961. It stipulated that the association of international road carriers should be created. Ministry of Communication registered ZMPD tentatively on 30 June 1962. On 7 March 1964 Aleksander Cwetschek from PKS Warszawa, Juliusz Kowalik from PMPS Pekaes, Zdzisław Krajewski from PKS Katowice, Wiktor Stiller from PKS Poznań and Franciszek



standardem było 21 ton. Szwajcarzy wpuszczali na swoje drogi auta o szerokości całkowitej 2,3 m, gdy w Europie maksymalna wynosiła 2,5 m. Dopiero w połowie 1960 roku kraje Europy Zachodniej ujednoliciły wymiary i dopuszczalne masy samochodów ciężarowych.

W tym okresie międzynarodowy transport drogowy stracił eksperymentalny, pionierski charakter. Wypracowano wiele praktycznych rozwiązań dotyczących prawnej strony transportu i w 1959 roku grupa celna Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ oraz IRU opracowały Konwencję TIR, która weszła w życie w 1960 roku, zastępując używany od ośmiu lat projekt. W tym samym roku wydano 80 250 karne-
tów TIR, a sześć lat później aż 436 725. Głównymi państwami korzystającymi z systemu TIR były Francja (98 250 karne-
tów), RFN (84 300) i Włochy (71 000). Kraje socjalistyczne zużyły 13 100 karne-
tów, to jest



Dominik from PKS Szczecin made a motion to Department of Interior Affairs of People's Council to register the ZMPD. Association was finally registered on 29 August 1964. In the same year Mieczysław Budziszewski became a Secretary General of ZMPD.

Ciężarówki polskiego przewoźnika jak ten Pegaso, można było spotkać na drogach dwudziestu krajów. ZMPD z każdym z nich musiało podpisać porozumienie i wymieniało się zezwoleniami na wykonywanie przewozów międzynarodowych

Polish operated trucks like this Pegaso were running on the roads of 20 countries, and ZMPD had to arrange agreements with trucking associations from other countries, exchanging permits for international traffic



Pekaes

3 procent wszystkich, jednak ambicje tych państw były znacznie większe. Aby nie wydawać dewiz na karnety TIR, kraje RWPG uzgodniły podczas spotkania w Pradze w 1965 roku stworzenie własnego systemu gwarancyjnego dla przewozów pomiędzy krajami bloku. Zaczął on działać od 28 lipca 1966 roku. Manifesty AGT wykorzystywano także w Polsce i to w większej ilości niż karnety TIR. System rozpadł się wraz z upadkiem ZSRR w 1992 roku.

W 1966 roku ZMPD wspólnie m.in. z właśnie utworzonym czeskosłowackim stowarzyszeniem Cesmad zainicjowały w Snagow umowę zrzeszeń krajów wschodnioeuropejskich, której oficjalnym celem było uzgadnianie stanowisk i kandydatur do władz IRU przed posiedzeniami Unii. – wspominał wieloletni dyrektor biura ZMPD, Waldemar Czapski.

Autobusem na wakacje

Po odwilży lat pięćdziesiątych pojawiły się w ofercie wyjazdy na zagraniczne wakacje. Aby uniknąć płacenia dewiz za bilety kolejowe, do transportu wykorzystywano zarejestrowane w Polsce autobusy. PMPS zakupiła w 1958 roku dziesięć Leylandów Worldmaster, w tym samym roku cztery Fiaty 682 RN2 i w kolejnym jeszcze pięć takich Fiatów. W 1961 roku Anglo-Polish Enterprise z Londynu zamówiły w Pekaes 7 przejazdów na trasie Poznań-Ostenda. Dwa lata później polski przewoźnik wykupił jeszcze 13 jazd i wtedy Belgowie, powołując się na zasadę wzajemności, zażądali wspólnej obsługi linii. W 1964 roku każda ze stron wykonała po 30 kursów. Jednak przewozy liniowe były znikome – najpopularniejsze pozostawały turystyczne. Autokary Pekaesu w 1963 roku przewiozły blisko 17 tys. wycieczkowiczów, z których niecałe 3 tysiące odwiedziło kraje kapitalistyczne. W przeciwieństwie do przewozów towarowych, autobusowe generowały spory zysk i wiele przedsiębiorstw było chętnych do ich wykonywania. Ostatecznie MK ugięło się pod naporem argumentów Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki i w nowym statucie ZMPD, zatwierdzonym 29 sierpnia 1964 roku, umożliwiono przyjęcie do Zrzeszenia nowych członków, którymi zostały biura turystyczne: Orbis, Gromada, Turysta i Sport-Turist. Oznaczało to, że te przedsiębiorstwa uruchomią własne przewozy i nie będą musiały zlecać ich Pekaesowi. W 1966 roku PMPS Pekaes przewiózł 66 tys. osób, a na koniec dekady zaledwie 26 tys. – wczasy zagraniczne w tamtym okresie były luksusem, na który mogło pozwolić sobie niewiele osób.

Już od pierwszych lat działalności Pekaesu, przewoźnikowi brakowało samochodów ciężarowych, szczególnie w okresie jesiennym, gdy odbiorcy zagraniczni zamawiali wyjątkowo dużo owoców i warzyw. Dlatego rozporządzeniem MK Nr 312 z 4 grudnia 1962 roku Pekaes mógł wykorzystywać ciężarówki wojewódzkich przedsiębiorstw PKS (WPKS) do transportu międzynarodowego na zasadzie patronatu. PMPS Pekaes zbierał zlecenia, przygotowywał komplet dokumentów oraz zapewniał diety kierowców. W 1963 roku 43 ciężar-



In order to save hard currency and not to buy TIR carnets for intra-Comecon traffic, an AGT Convention was drawn in Prague in 1965 and entered into force on 28 July 1966. AGT manifests were very popular and were in use in Poland till 1992, when Soviet empire collapsed.

In 1966 in Snagow ZMPD together with just created Czechoslovak Cesmad initiated an agreement of East European countries in order to discuss matters prior to IRU sessions and to support common candidates to IRU. – Together with Cesmad we made the most of the Snagow agreement and we understood each other very well – remembers Waldemar Czapski, long standing Director of the ZMPD bureau.

On holidays by bus

After the thaw of the late fifties, some people were allowed to travel abroad. To avoid paying hard currency for a railway tickets, registered in Poland buses carried passengers to Western countries. In 1958 Pekaes bought first ten buses to hire them to tourist offices. First regular line service was opened in 1961 from Poznań to Ostend, though line bus operation remained marginal – the most popular were tourist trips. In 1963 Pekaes buses transported app. 17 000 passengers, of which 3 000 visited capitalist countries. Tourist offices wanted to operate buses themselves and in August 1964, when new statutes of the Association of International Road Transport Carriers in Poland were implemented, representatives of tourist offices to ZMPD governing body were allowed. Orbis, Turysta, Gromada and Sport-Turist were organizing their own transport and in 1966 app. 60 thousand passengers were carried on board of Polish coaches, but this number dwindled to 26 thousand at the end of the decade.

Right from the start of international transport Pekaes was short of trucks, and to solve this problem in December 1962 Ministry of Communication allowed Pekaes to use PKS trucks on trips to Comecon countries. During 1963 Pekaes used 20 trucks belonging to PKS, carrying fruits and vegetables to neighboring countries. That system was called patronage and was developing much better in passenger transport with old Leyland, Fiat and new Skoda buses. Yet goods transport remained main source of income for Pekaes. In the mid sixties the company transported

rówki Pekaesu były wspomagane dwudziestoma dwoma samochodami należącymi do wojewódzkich PKS, a w jesiennym szczycie owocowym dodatkowo dziesięcioma Starami, które woziły towar do przygranicznych odbiorców. Przewozy patronackie rozwijały się także w transporcie osób, w których wykorzystywano wycofane z Pekaesu stare Leylandy i Fiaty oraz nowe Skody RTO.

Głównym zadaniem pozostawał jednak transport towarów. W połowie lat 60-tych Pekaes przewiózł 35 900 t ładunków na średnią odległość 1152 km. W 1970 roku przedsiębiorstwo miało 121 ciężarówek i kilkadziesiąt do dyspozycji w WPKS dla przewozów patronackich, którymi obsługiwano jedynie klientów w krajach socjalistycznych.

IRU, ZMPD i Pekaes kładły duży nacisk na podniesienie bezpieczeństwa przewozów i nadanie jak najwyższej rangi trudnej pracy kierowcy międzynarodowego. Na dziesiątym Światowym Kongresie IRU, który odbył się w 1966 roku w Londynie, prezydent IRU Kenneth Turner ogłosił decyzję o stworzeniu nagrody dla zawodowych kierowców, którzy wyróżnią się bohaterskim czynem i przyczynią do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Pierwszym w historii IRU nagrodzonym kierowcą był Przemysław Osiński, pracownik Pekaesu, który wyniósł z płonącego samochodu nieprzytomnego kierowcę. Kandydaturę Przemysława Osińskiego, zgłoszoną przez ZMPD, wybrało spośród trzech wytypowanych międzynarodowe jury złożone z pięciu osób. Wśród nich byli reprezentanci EKG ONZ i Międzynarodowego Biura Pracy (ILO). Podczas jedenastego kongresu IRU w Budapeszcie w 1968 roku, Przemysław Osiński odebrał Grand Prix IRU.

ZMPD wyjeżdża w świat

Po kilkunastu latach działalności w IRU, ZMPD – jak wspominał Waldemar Czapski – miało doskonałe stosunki z najważniejszymi zrzeszeniami Europy Wschodniej



35 900 tones of goods on average distance of 1152 km. In 1970 Pekaes had 121 trucks and app. half that many at the disposal in PKS.

It was a great honor for Polish trucking industry and for Association to receive a very special award. Pekaes driver, Przemysław Osiński was the very first recipient of IRU Grand Prix. He collected award in Budapest in 1968, during closing session of 11th IRU World Congress.

At the end of the sixties, ZMPD became a well known and respected member of IRU, which was well illustrated in late 1970 by the election of

Turystyka autobusowa była najtańszym sposobem na zwiedzenie świata

Bus tourism became the most convenient way of visiting foreign countries



Robert Przybylski

i Zachodniej oraz Sekretariatem Generalnym IRU, w tym z hr. Adamem Tarnowskim, który w IRU pracował od 1964 roku i był zastępcą sekretarza generalnego. Formalnym potwierdzeniem wysokiej pozycji Zrzeszenia w Unii był wybór jesienią 1970 roku Mieczysława Budziszewskiego (sekretarza generalnego ZMPD) na wiceprzewodniczącego Sekcji II IRU w kadencji 1971-1972, a następnie przedłużenie jej o kolejne dwa lata.

ZMPD nawiązywało kontakty z podobnymi zrzeszeniami działającymi w innych krajach. Stanowiło to wstęp do podpisania na szczeblu rządowym dwustronnych umów, wzajemnie zezwalających na wykonywanie przez samochody drugiej strony przewozów międzynarodowych. Zasady i tryb ich udzielania regulowało wydane w połowie 1961 roku rozporządzenie Ministra Komunikacji. Pozwalało ono na wydawanie zezwoleń przez województwa nadgraniczne, ale ten system okazał się niedopasowany do potrzeb. Od 1 stycznia 1970 zgodę wydawało wyłącznie MK, w ścisłym porozumieniu z ZMPD. Wprowadzono także wygodniejsze od jednorazowych zezwoleń wielokrotne i stałe (dla przewozów regularnych). Do połowy 1970 roku zawarto umowy z piętnastoma krajami. Dzięki tym porozumieniom ciężarówki Pekaes – jedyne polskie przedsiębiorstwa mogące prowadzić przewozy międzynarodowe – woziły w latach sześćdziesiątych towary m.in. do i z Austrii, Belgii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Niemiec, Szwajcarii oraz Włoch. Przewozy towarowe zwiększyły się z 16 tys. t w 1960 roku, do 71 tys. t dziewięć lat później. Pomimo dobrych wyników, ten rodzaj transportu dopiero rozwijał się. Np. w 1968 roku do Polski wjechało: 8 600 ciężarówek z krajów socjalistycznych (o 100 procent więcej niż w poprzednim roku), w tym z NRD 2 400, z Czechosłowacji 2000, z Węgier 1400 i z ZSRR 1200. Natomiast z krajów kapitalistycznych wjechało 3 300 samochodów – tylko o 10 procent więcej niż w 1967 roku, w tym z RFN 1100, z Austrii 1000 i z Włoch 500. Polskie ciężarówki i autobusy z kolei rzadko były spotykane na międzynarodowych szlakach. Intensywność przewozów towarowych łatwo ocenić po liczbie sprzedawanych każdego roku karnetów TIR. W Polsce w 1969 roku wydano ich zaledwie 6500, natomiast na Węgrzech blisko dwa razy więcej (11 850), w Rumunii 9550, Czechosłowacji – 7 270. Polska wyprzedziła m.in. Bułgarię (4800 karnetów) i Danię (4200). Jednak potencjał przewozów drogowych był doskonale widoczny w przewozach firm francuskich (194 450 wydanych karnetów), niemieckich (140 270) i holenderskich (119 675).

W 1971 roku zaledwie 0,3 procent towarów polskiego handlu zagranicznego przewiozły samochody ciężarowe. Jednak w nadchodzących latach ten odsetek miał znacznie wzrosnąć i zbliżyć się do spotykanego w innych państwach, np. na Węgrzech wynosił 1,2 procent, we Francji 14,4 procent, w NRF 20, Austrii 23 i Szwajcarii 27 procent.



Ryszard Szczęsny

Pierwszym kierowcą w historii IRU, który otrzymał Grand Prix d'Honneur, był Przemysław Osiński z Pekaesu, który nagrodę odebrał w 1968 roku

The very first driver awarded with IRU's Grand Prix d'Honneur was Przemysław Osiński from Pekaes. He collected the award in 1968



the Association's Secretary General, Mieczysław Budziszewski to vice-presidency of IRU Section II for 1971-1972. He was reelected for another term, which ended in 1974. Expanding Pekaes operations caused ZMPD to sign agreements with 15 countries. Among them were Austria, Belgium, France, Spain, the Netherlands, Germany, Switzerland and Italy. Goods transport rose from 16 thousand tones in 1960 to 71 thousand tones nine years later. Road transport was still very young and marginal: in 1968 only 8600 trucks entered Poland from Comecon countries (twice as many as in the year before) and only 3300 trucks from Western countries (10 per cent more than a year earlier). ZMPD sold merely 6500 TIR carnets, 50 per cent less than Hungary, two thirds less than Romania, and less than Czechoslovakia. On the other hand more carnets were sold in Poland than in Bulgaria and in Denmark. The full potential of road transport was visible in France where 194 450 TIR carnets were sold, Germany (140 270) and the Netherlands (119 675). In 1971 trucks carried 0,3 per cent goods of Polish foreign trade, but in forthcoming years it was planned to close the gap and reach at least the level of Hungary where it was 1,2 %, not to mention France with 14,4 % or Germany with 20 per cent.