

1971-1989



Z ładunkiem przez kontynenty

With load through continents



Otwarcie Polski na Zachód, wielkie zachodnie pożyczki i napływ licencji, spowodowały po 1971 roku szybki wzrost gospodarczy. Przełożył się on na zwiększenie przewozów, szczególnie samochodowych, w tym międzynarodowych. Już w 1972 roku Zjednoczenie PKS i ZMPD przewidywały na najbliższe lata 30-procentowy wzrost przewozów, dodając, że i tak nie wszystkie potrzeby będą zaspokojone, bo Pekaes – z braku samochodów – obsługiwał zaledwie co trzeciego klienta. Dlatego na początku dekady pojawił się pierwszy krajowy konkurent – Polskie Linie Oceaniczne. Armator odpowiadał za konteneryzację przewozów międzynarodowych i musiał zająć się także transportem kontenerów do i z portów, bo przewożone koleją były często uszkodzone lub rozkradane. W pierwszej połowie 1973 roku rozpoczął własne międzynarodowe przewozy samochodowe dwoma dzierżawionymi ciągnikami Fiat. PLO zostało członkiem ZMPD 23 marca 1974



After 1971 Poland opened to Western technology and loans. Inflow of new technology and investment resulted in fast economic growth, which in turn quickly led to the increase of tonnage carried by international road transport. It was in 1972 that PKS Union and Pekaes foresaw 30 per cent growth rate in forthcoming years, adding, that only a third of customers will be served by national carrier, as Pekaes still lacked trucks. At the beginning of the decade new transport companies, independent from Pekaes appeared, and the first in this group was Polish Ocean Lines (PLO). That biggest in Poland ship owner bought in the late sixties first 100 containers and in 1973 added 52 trucks to offer to its customers door-to-door service. PLO was formally granted membership in ZMPD on 23 March 1974, but in fact PLO membership in the Association was counted since 1 April 1973. PLO specialized in container and frozen fish transport to and from Austria, Czechoslovakia and Hungary. Pekaes trucks in turn were making more and more trips with Polish meat to Great Britain and back with machine tools and to Greece carrying fruits. Components of small Fiat cars were shipped from Bielsk to Cassino in Italy by trucks as well, yet West Germany remained the most important destination country.

Trzynasty Światowy Kongres IRU w Estoril (Portugalia), 1972. Delegacja polska: Z. Krajewski, prezes ZMPD, St. Mroczek, wiceminister transportu, M. Budziszewski sekretarz generalny ZMPD z żoną

13th World IRU Congress, Estoril (Portugal), 1972. Polish delegates: Z. Krajewski, ZMPD President, St. Mroczek, Vice-Minister of Transport, M. Budziszewski, Secretary General of ZMPD with spouse



From North to South

Even the fuel crisis during the mid seventies did not have negative impact on road transport. To the contrary, it spurred growth of intercontinental transport. Long caravans of trucks were delivering goods from Europe to oil-rich Middle East countries. Shipments were so big that even Pekaes had its share in this bonanza and its trucks were traveling through Poland via Turkey to Iran and Iraq. It was very quickly clear that Turkish custom system, administration and roads were unprepared for deluge of trucks. ZMPD was trying to solve Pekaes problems through IRU and international action cleared some obstacles.

Transit traffic from and to Nordic countries via Poland has grown and Polish ferries were busily crossing Baltic Sea carrying thousands of trucks.

Rapid growth of international transport put a strain on TIR system and TIR Convention was modified in 1976. Two years later a Protocol to CMR

roku z uznaniem przynależności od pierwszego kwietnia 1973 roku. Po kilku latach PLO miała pięćdziesiąt dwa ciągniki siodłowe z kabinami w kolorze błękitno-szarym, przypominającym morski horyzont o brzasku. PLO specjalizowało się w dostarczaniu kontenerami mrożonych ryb, głównie do klientów z Austrii, Węgier i Czechosłowacji. Zestawy Pekaes z kolei, w pierwszym okresie znacznie częściej niż poprzednio jeździły do i z Wielkiej Brytanii oraz Grecji. Z wysp sprowadzano wyroby przemysłu maszynowego, a wożono polskie mięso, ze słonecznej Grecji przyjeżdżały owoce. Zaopatrzenie do budowanego w Warszawie hotelu Forum dowożono ze Szwecji samochodami. Także części i auta z bielskiego FSM do włoskich zakładów Fiata transportowano ciężarówkami. Nawet przy zwiększonym ruchu RFN pozostała najważniejszym kierunkiem dla większości transportów.



Roman Dziewoński

Z północy na południe

Nawet kryzys paliwowy połowy lat siedemdziesiątych nie powstrzymał rozwoju branży, a ku zaskoczeniu

wielu polityków i ekonomistów doprowadził do bezprecedensowego wzrostu przewozów transkontynentalnych. Eksporterzy ropy z Bliskiego Wschodu, dzięki wysokim cenom tego surowca, zarabiali dużo pieniędzy i rozpoczęli w Europie Zachodniej ogromne zakupy. Z przewozem towaru nie mogli poradzić sobie zachodni przewoźnicy i lukratywne kontrakty otrzymał także Pekaes. Sznury polskich samochodów jeździły z północy na południe: z Europy Zachodniej przez Polskę do Iraku i Iranu. Dzięki tym zleceniom, w połowie lat sie-

Autokarami podróżowali także znani i lubiani. Kabaret Dudek w podróży w 1971 roku: Jan Kobuszewski, Edward Dziewoński, Juliusz Borzym, Teresa Lipowska, Bronisław Pawlik, Anita Dymśówna

Bus transportation was popular among entertainment stars as well. Here Dudek Cabaret on its tour in 1971: Jan Kobuszewski, Edward Dziewoński, Juliusz Borzym, Teresa Lipowska, Bronisław Pawlik, Anita Dymśówna



Convention was drawn up and entered into force in December 1980. All these changes were welcomed by the industry, as traffic rose to new heights. Sales of TIR carnets are revealing the growth story: in 1975 more than 533 000 carnets were sold, while five years later this number grew to 718 600 carnets, even though since 1 January 1976 TIR carnets haven't been used in the intra-community traffic.

demdziesiątych najszybciej rosły przewozy tranzytowe. Podróż z Niemiec do Bagdadu i z powrotem trwała według planu 24 dni. Jadąc przez Turcję i dalej samochody musiały mieć wykupiony Carnet de passages en douane (CPD). Stosowano go w tamtych krajach aż do lat osiemdziesiątych. Konwencja CPD, która w ostatniej wersji weszła w życie 19 maja 1956 roku ustalała, że ciężarówki wjeżdżają do państw sygnatariuszy bez składania kaucji, opłat i należności celnych. Kawalkady samochodów ciężarowych z trudem mieściły się na wąskich, górskich drogach ówczesnej Turcji, a kolejki na granicach tego państwa sływały z legendarnej wręcz długości. Na forum IRU przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników, w tym ZMPD, sygnalizowali władzom tureckim konieczność rozwiązania tych problemów. Tam też wypracowano sposoby pomocy technicznej w przypadku awarii auta. Przedstawiciele IRU oraz organizacji członkowskich przygotowali metody pomocy prawnej dla uwięzionych kierowców, którzy w tureckich sądach byli pozbawienia możliwości obrony.

Poza przewozami na Bliski Wschód, po kilku latach pracy ZMPD, MK i MHZ uruchomiono przewozy promowe z polskich portów. Transportowano nie tylko pasażerów, ale przede wszystkim samochody ciężarowe z ładunkami.

Skokowy wzrost przewozów tranzytowych z Europy spowodował liczne nadużycia celne. Problem trzeba było pilnie rozwiązać, więc EKG ONZ, razem z władzami celnymi Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, IRU oraz organizacjami krajowym pracowały nad nowelizacją konwencji celnej o przewozie ładunków pod zamknięciem celnym (konwencja TIR z 1959 roku). Brali w nich udział także delegaci ZMPD. Prace prowadziła Europejska Komisja Gospodarcza Komitetu Transportu Wewnętrzznego EKG ONZ. W styczniu 1976 r. znolizowana konwencja została przedstawiona do podpisu i weszła w życie w 1978 roku. Zawierała kilka istotnych dla firm przewozowych zmian: ograniczono odpowiedzialność przewoźnika w przypadkach powstałych z działania siły wyższej, błędów w dokumentacji z winy władz celnych, zniesiono kary celne i zmniejszono górną granicę odszkodowania na rzecz władz celnych.

Komisja IRU ds. prawnych przygotowała nowy wzór międzynarodowego samochodowego listu przewozowego. W listopadzie 1976 roku weszła w życie międzynarodowa konwencja o przewozie towarów łatwo psujących się, która ułatwiła przejazd przez granicę ciężarówek z ładunkiem żywności. Dwa lata później pod egidą EKG ONZ znolizowano

We wczesnych latach siedemdziesiątych PLO wprowadziło przewozy kontenerowe, w tym dostawy od drzwi do drzwi i było jedną z pierwszych polskich firm spoza PKS oferującą międzynarodowe przewozy samochodowe

During early seventies PLO, a shipping company, introduced container services, including door to door deliveries and become one of the first Polish companies outside of PKS to offer international truck transport



Kazimierz Lieske

także Konwencję CMR, wprowadzając Special Drawing Rights (SDR) na miejsce opartego na złocie franka. Zmiana ułatwiła wyliczenie ubezpieczeń i odszkodowań i weszła w życie 28 grudnia 1980 roku. Polska do tej pory nie przystąpiła do protokołu wprowadzającego SDR.

Jak powyższe zmiany były niezbędne widać po rosnącym ruchu międzynarodowym: w 1975 roku wydano 533 060 karnetów TIR, z czego przewoźnikom z krajów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej 31 procent, krajom stowarzyszonym z EWG 12 procent, a socjalistycznym 27 procent. Od 1 stycznia 1976 roku system TIR nie miał zastosowania w przewozach pomiędzy krajami EWG, ale pomimo tego w 1976 roku ilość wydanych karnetów TIR wzrosła do 603 293 i do 718 612 cztery lata później.

Na straży transportowych interesów

Przedstawiciele ZMPD brali aktywny udział pracach Sekcji II IRU, a także Sekcji I (przewozy pasażerskie), do której Zrzeszenie zostało przyjęte 12 kwietnia 1973 roku. Członkowie ZMPD dysponowali poważną flotą autobusów. Siedemnaście wojewódzkich dyrekcji PKS miało ok. 20 tys. autobusów rozlokowanych w 176 oddziałach. Dodatkowo 5 przedsiębiorstw turystycznych z pięćdziesięcioma oddziałami miało ok. tysiąca autokarów. ZMPD pracowało na rzecz polskich przewoźników i wystąpienia międzynarodowe Zrzeszenia były poprzedzone konsultacjami z szefami polskich firm transportowych, a przede wszystkim z największym z nich – Pekaesem. Jego wieloletni dyrektor, Juliusz Kowalik, należał do władz ZMPD i najczęściej właśnie on razem z dyrektorem naczelnym Zjednoczenia PKS i jednocześnie prezesem ZMPD Zdzisławem Krajewskim, byli twórcami koncepcji postępowania ZMPD na forum międzynarodowym. – Na negocjacje do krajów niemieckojęzycznych często jeździł osobiście Kowalik, a mnie wysyłał na rozmowy rosyjskojęzyczne – wspominał członek zarządu Pekaes i ZMPD, Roman Kołodziejczyk. Robert Kearney, od 1973 roku szef Gospodarstwa Transportu Samochodowego PLO, a od 1976 roku zastępca dyrektora Zakładu Kontenerowego PLO dodawał, że na posiedzeniach ZMPD przewoźników rzeczy reprezentował Juliusz Kowalik, Kearney i prezes C.Hartwig Warszawa Zygmunt Kordecki. W scentralizowanej, socjalistycznej gospodarce Zrzeszenie było elitarną organizacją i nawet w połowie lat siedemdziesiątych, gdy szybko rozwijał się import i eksport, do ZMPD należało zaledwie ośmiu niezależnych od PKS przewoźników, w tym Iterpegro i Hortex.

Pomimo niewielkiej liczby członków, pracownicy Zrzeszenia mieli bardzo dużo obowiązków, bo – jak wyjaśniał Waldemar Czapski, ówczesny dyrektor biura ZMPD – Zrzeszenie wykonało ogromną pracę w ramach IRU oraz Sekcji IV RWPG, biorąc udział w



Jesienne posiedzenie IRU w Warszawie 15-16 października 1974

Autumn IRU session, Warsaw, 15-16 October 1974

Guarding trucking industry interests

Representatives of ZMPD took part in activities of the IRU Section II and Section I (passenger traffic). Association was admitted to Section I on 12 April 1973. It was noted, that ZMPD members owned 17 national passenger undertakings whose 176 branches, scattered over the whole Poland, operated some 20 thousand buses. In addition, 5 travel agency companies, having 50 branch offices operated some 1000 motor coaches.

ZMPD actions on international scene were taken in unison with Pekaes, its biggest member. The managing director of Pekaes Juliusz Kowalik together with President of ZMPD and managing director of PKS Union Zdzisław Krajewski played an essential role in creating policy of the Association. – Kowalik frequently negotiated ZMPD issues in German





Spora część rosnącej produkcji samochodów była eksportowana ciężarówkami

With expansion of automotive industry in Poland, sizeable part of its production was exported on trucks

przygotowaniu rozwiązań prawnych i rozmowach bilateralnych. Rosnące znaczenie ZMPD doceniło IRU, organizując 17 października 1974 roku sesję w Warszawie. Na niej przyjęto do IRU stowarzyszenie przewoźników radzieckich ASMAP.

Wraz z wejściem ZSRR do grona państw mających zorganizowany drogowy transport międzynarodowy, Polska podpisała porozumienia z nowym partnerem. Oba kraje uzgodniły sposób przydziału zezwoleń, ale na skutek radzieckich nacisków był on wielce nietypowy. Mianowicie Rosjanie argumentując, że ich ciężarówki przejeżdżają po polskich drogach nie więcej niż 600 km w jedną stronę, a polskie mogą pokonywać nawet trzy razy więcej, wymogli wprowadzenie przelicznika. Nie pomogły tłumaczenia, że polskie ciężarówki nie zapuszczają się tak głęboko w ZSRR. Współczynnik powodował, że za każde radzieckie zezwolenie, Polska musiała dać trzy swoje. Na dodatek Rosjanie nie płacili za korzystanie z polskich dróg. Rozwiązanie było wysoce niekorzystne dla strony polskiej, więc ZMPD, które początkowo wydawało zezwolenia z wyprzedzeniem rocznym przeszło



speaking countries, while I was sent to Russia – remembered Pekaes and ZMPD executive board member Roman Kołodziejczyk. In centralized economy ZMPD was an elite organization with very few members. Top officer of PLO Container branch Robert Kearney told that during ZMPD meetings, goods transport companies were sometimes represented by only three people: himself, Kowalik and the President of C.Hartwig Warszawa Zygmunt Kordecki. Even in the seventies, when international exchange was growing so quickly, there were only eight goods carriers in ZMPD membership roster, Interpegro and Hortex among them.

Small membership number notwithstanding, the Association's employees were very busy. Waldemar Czapski, director of the ZMPD bureau underlines that in the sixties and seventies the Association of International Road Transport Carriers in Poland made a great deal of work creating legal framework both within IRU and within Section IV of COMECON. The Association also took part in bilateral talks and in solving legal problems. Growing importance of ZMPD was recognized by IRU, which accepted Polish invitation and had its autumn session in Warsaw on October 17, 1974. During this session the Union of Soviet Road Carriers ASMAP was admitted to IRU.

Poland signed an agreement with a new IRU member and both countries agreed on the method of exchange of permits. Exchange rate was highly untypical because of Russian pressure: for each Soviet permit Poland had to give three, as Soviets were arguing that their trucks drive no more than 600 km through Poland one way, while Polish trucks could travel in Soviet Union even three times that distance. Poles were unhappy about that and to add insult to injury Soviet Union declined to pay for using Polish roads despite big numbers of Soviet trucks rolling through Poland. ZMPD eventually managed to persuade Soviets to change their policy and to restore partnership relations.

Growing international road transport made Association of International Road Transport Carriers in Poland more important and influential on international scene. Mieczysław Budziszewski, who was ZMPD Secretary General since 1961 and Lech Tarwid, who became a Secretary General on 1 July 1976 were respected members of different IRU bodies. – Both concentrated on merit not on doctrinal matters – remembered Adam Tarnowski, who was from 1964 till 2002 an employee of IRU Secretariat

na kwartalne, potem miesięczne i na koniec tygodniowe. Tymczasem radzieckie ciężarówki w dużych ilościach przejeżdżały przez Polskę i przy opóźnieniach w otrzymywaniu zezwoleń na granicy w Brześciu utworzyła się spora kolejka ciężarówek Sovtransavto. Polska służba celna miała zakaz wpuszczania radzieckich ciężarówek bez zezwoleń. Waldemar Czapski dodaje, że upór i determinacja strony polskiej doprowadziła w końcu do poprawy szans i parytetów zezwoleń pomiędzy Polską i ZSRR.

ZMPD utrzymywało się ze składek członkowskich, sprzedaży karnetów TIR, manifestów AGT i w największym stopniu z wydawanych przewoźnikom zagranicznym przez ZMPD zezwoleń na przyjazd do Polski lub tranzyt. ZMPD zawierało umowy z innymi zrzeszeniami w sprawie rozliczeń okresowych za wydawane im przewoźnikom zezwolenia. ZMPD było zobowiązane do pobierania tych opłat rozporządzeniem Rady Ministrów z 1972 roku. Kolejne rozporządzenie z 1975 roku określiło marżę dla ZMPD wynoszącą 2 procent. Przykładowo w 1979 roku ZMPD pobrało z opłat blisko 115,5 mln zł i wpłaciło do państwowej kasy 90,6 mln zł. Pod koniec lat siedemdziesiątych było zarejestrowanych 70 tys. stowarzyszeń, w tym około 400 miało ogólnopolski zasięg działania. Według Czapskiego ZMPD było jednym z najbogatszych.

Sekretarzem generalnym, odpowiadającym przez wiele lat za bieżące działanie Zrzeszenia był Mieczysław Budziszewski, który do 1961 roku był dyrektorem PMPS Pekaes. Pierwszego lipca 1976 roku zastąpił go Lech Tarwid, wicedyrektor Zjednoczenia PKS ds. ekonomicznych. W tym samym roku wiceprezesem Sekcji I IRU wybrano Waldemara Czapskiego, (kadencja 1977-78 i wybrany ponownie na lata 1979-80). W 1982 roku Czapski został pracownikiem IRU, cenionym specjalistą od Konwencji CMR i szefem działu prawnego Unii.

Jesienią 1980 roku reprezentantem ZMPD na forum międzynarodowym został Tarwid, gdy wybrano go członkiem prezydium IRU (a więc zarządu tej organizacji) na lata 1981-82, a następnie na kolejne dwie kadencje, do 1986 roku. Adam Tarnowski, który w latach 1964-2002 pracował w Sekretariacie IRU wspominał, że ZMPD z racji wagi transportu samochodowego i położenia geopolitycznego Polski, było najważniejszym zrzeszeniem z Europy Wschodniej. – ZSRR i jego kraje satelickie były darzone nieufnością przez kolegów z Europy Zachodniej – wyjaśniał Tarnowski. – Jestem Polakiem, urodziłem się w Polsce i starałem się zawsze zwalczać taką rezerwę w stosunku do mojego kraju. Reprezentanci Zrzeszenia zawsze unikali politycznego, sztywnego stanowiska, co ułatwiło zaaprobowanie ZMPD jako reprezentanta krajów RWPG – dodawał. Nie bez znaczenia były także osobiste cechy Budziszewskiego i Tarwida, którzy potrafili dyskutować o spornych sprawach w sposób rzeczowy, bez dogmatycznych naleciałości. – Tarwid znany był z umiejętności nawiązania bezpośredniego kontaktu i ludzie mu ufali, co ułatwiało Zrzeszeniu działanie – mówił Tarnowski.



Szesnasty Światowy Kongres IRU w Oslo (Norwegia), 1978. Mówcy na kongresie : Czapski (PL), Featherstone (UK), Hooykans (NL), Dreskonfeld (D) i Ljungberg (S)

16th World IRU Congress, Oslo (Norway), 1978. Congress orators: Czapski (PL), Featherstone (UK), Hooykans (NL), Dreskonfeld (D) and Ljungberg (S)

W Oslo przemawia Waldemar Czapski, dyrektor ZMPD
Waldemar Czapski, Director of ZMPD, delivers a speech in Oslo



IRU

IRU

Pozycja Zrzeszenia w kraju systematycznie umacniała się. Ministerstwo Komunikacji 14 kwietnia 1977 roku powierzyło ZMPD rolę głównego referenta delegacji polskiej w sekcji IV Stałej Komisji Transportowej RWPG w zakresie całokształtu problematyki transportu samochodowego. ZMPD nadzorowało funkcjonowanie przewozów międzynarodowych, prowadząc statystykę przekroczeń polskiej granicy przez samochody ciężarowe. Była ona nieoceniona podczas bilateralnych rozmów Ministerstwa Komunikacji z przedstawicielami innych krajów na temat zezwoleń na wjazd samochodów ciężarowych wykonujących przewozy międzynarodowe. Zrzeszenie brało udział we wszystkich negocjacjach dwustronnych MK z resortami zagranicznymi. Pomimo szybkiego wzrostu polskiego transportu, ilość



General. Because of the important role of road transport and Poland's geographical position, ZMPD was the leading IRU member from Central and Eastern Europe. Yet to Western Europeans ZMPD was an association from behind the iron curtain and it was quite often, as Tarnowski recalled, that a kind of mistrust was felt in the air. – Since I was born in Poland I felt

Co druga polska ciężarówka przewoziła żywność. PLO specjalizowało się w dostawach mrożonych ryb

Every second Polish trucks transported food in different forms. PLO specialized in deliveries of frozen fish



Kazimierz Lieske

ciężarówek Pekaes przekraczających granice szczególnie Niemiec była niewielka w porównaniu do flot firm z RFN-u, więc problemu z niemieckimi zezwoleniami nie było. Nie starczało belgijskich, czasem francuskich, a zawsze brakowało zezwoleń na wjazd do ZSRR.

Rozwój pomimo barier

W 1978 roku polskie samochody zawitały na drogi dwudziestu krajów Europy i Azji. Na międzynarodowych trasach pojawiały się w coraz większej ilości auta nie tylko Pekaesu, ale także innych polskich firm. W 1980 roku do ZMPD należało 37 „krajowych jednostek gospodarki uspołecznionej”: PMPs Pekaes, 17 wojewódzkich przedsiębiorstw PKS, Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C.Hartwig Warszawa, PLO Zakład Kontenerowy w Gdyni, Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe Budownictwa Elektrotechnicznego i Przemysłu „Transport” Tychy, Poznańskie Przedsiębiorstwo Transportu Budownictwa „Transbud”, Zakłady Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego „Hortex” Góra-Kalwaria, Centralny Ośrodek Sportu „Pol-Inter-Sport” Warszawa, Ogólnokrajowa Spółdzielnia Turystyczna „Gromada”, Biuro Turystyki Sportowej „Sports-Turist”, Spółdzielcze Biuro Turystyczne „Turysta”, Biuro Tury-

W latach siedemdziesiątych, Pekaes, największy polski przewoźnik międzynarodowy, kupował samochody w partiach po kilkaset sztuk. Jedną z najpopularniejszych marek było Volvo

During seventies, Pekaes, the biggest international road transport company, was buying trucks by hundreds. One of the most popular brands was Volvo





IRU

Siedemnasty Światowy Kongres IRU w Sewilli (Hiszpania), 1980. Biuro sekcji I (przewozy pasażerskie): Tinguely (CH), Whittle (UK), Ernst (B), Tarnowski, zastępca Sekretarza Generalnego, Czapski (PL) i Smed (DK)

17th World IRU Congress, Sevilla (Spain), 1980. Bureau of Section I (passenger transport): Tinguely (CH), Whittle (UK), Ernst (B), Tarnowski, IRU Secretary General adjoint, Czapski (PL) and Smed (DK)

styki Zagranicznej PTTK, Polskie Biuro Podróży „Orbis”, Biuro Zagranicznej Turystyki Młodzieżowej „Juventur”, Biuro Podróży i Turystyki „Almatur”, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C.Harwig Katowice, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C.Harwig Gdańsk, Polska Żegluga Bałtycka Kołobrzeg, Polska Żegluga Morska Szczecin oraz Polski Związek Motorowy.

Pomimo kryzysów paliwowych lat siedemdziesiątych transport samochodowy pozostawał najbardziej ekonomicznym środkiem przewozu. Po roku 1974 niektóre rządy usiłowały przeciwdziałać wzrostowi transportu drogowego, ale tworzone wbrew zasadom ekonomii bariery okazały się nieskuteczne. Pomimo szybkiej rozbudowy europejskiej sieci autostrad tworzyły się na nich coraz częściej korki. Jako winnych wskazywano powolne ciężarówki. Rząd niemiecki podniósł w 1971 roku minimalną moc zestawu z 6 KM do 8 KM na tonę, co stało się europejskim standardem. Natomiast do końca lat siedemdziesiątych nie udało się uzgodnić stanowisk co do mas i wymiarów zestawów, chociaż każdy kraj po-

this unjust and I always tried to fight with this. I knew that ZMPD representatives had different realities and were trying to be as independent from politics as possible – Tarnowski said. He was successful in this, since in 1976 Czapski was elected to vice-presidency of IRU Section I for period 1977-1978 extended later to 1979-1980. In 1982 Czapski moved to IRU and became a renowned specialist in CMR Convention. Tarwid, who quickly won confidence of other IRU members, became a member of the Union's Board of Directors in 1982 till 1986.

In Poland the ZMPD maturity was admitted by the Ministry of Communication when the Association became a main speaker presenting Polish standpoint during meetings of Section IV of Standing Transport Committee of Comecon. During those meetings a common road transport policy was prepared. ZMPD took also part in all bilateral negotiations undertaken by the Ministry relating to permits exchange. ZMPD was collecting statistical data pertaining international road transport, like number of trucks crossing Polish border, number of permits used and so on. Despite growing international traffic, Polish truck fleet was small when compared to German or Dutch and there was no problem with German permits. The constant headache was shortage of Belgian, sometimes French and always Soviet permits. Soviet Sovtransavto was trying to be Pekaes's competitor.

Growth despite barriers

Polish trucks played on the roads of some twenty European and Asian countries. In 1980 there were 37 members of ZMPD: PMPS Pekaes, 17 regional PKS branches, Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C.Hartwig Warszawa, PLO Zakład Kontenerowy w Gdyni, Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe Budownictwa Elektrotechnicznego i Przemysłu „Transpręt” Tychy, Poznańskie Przedsiębiorstwo Transportu Budownictwa „Transbud”, Zakłady Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego „Hortex” Góra-Kalwaria, Centralny Ośrodek Sportu „Pol-Inter-Sport” Warszawa, Ogólnokrajowa Spółdzielnia Turystyczna „Gromada”, Biuro Turystyki Sportowej „Sports-Turist”, Spółdzielcze Biuro Turystyczne „Turysta”, Biuro Turystyki Zagranicznej PTTK, Polskie Biuro Podróży „Orbis”, Biuro Zagranicznej Turystyki Mł-



woli liberalizował przepisy. Dopiero w grudniu 1984 roku kraje Europy doszły do porozumienia, dopuszczając do ruchu 5-osiowe zestawy o masie nie większej niż 40 t. Od tamtej pory nacisk na oś nie może przekraczać 11,5 t, a więc wypośrodkowano stanowisko niemieckie i francuskie. Ten limit był znacznie powyżej polskich przepisów, które dopuszczały do ruchu po wszystkich drogach samochody o nacisku nie większym niż 8 ton, a jedynie na wybranych z 10-tonowym obciążeniem. Dlatego też polscy przewoźnicy przez długi czas kupowali 3-osiowe ciągniki z podnoszoną trzecią osią i dwuosiowe naczepy, dopiero w latach osiemdziesiątych zdecydowali się na 3-osiowe naczepy i dwuosiowe ciągniki, które były ówczesnym standardem.

Kryzys lat osiemdziesiątych

Na początku lat osiemdziesiątych kryzys polityczny wymusił zwiększenie zakresu swobód dla społeczeństwa, w tym stowarzyszeń. Tego procesu nie odwrócił nawet stan wojenny, wprowadzony 13 grudnia 1981 roku. W 1982 roku członkowie Zrzeszenia zebrali propozycje zmian statutu w celu zapewnienia samorządności organizacji. Wydział Społeczno-Administracyjny Urzędu m. st. Warszawy zatwierdził nowy statut ZMPD 21 listopada 1982 roku. Dzięki wprowadzonym zmianom Zrzeszenie uniezależniło się od Ministerstwa Komunikacji, ale było „na granuszku” Pekaesu, bo nie miało własnego konta dewizowego. – Po diety na wyjazdy służbowe dla przedstawicieli Zrzeszenia trzeba było występować do dyrekcji Pekaesu – wspomina kierowca kolejnych prezesów ZMPD Zygmunta Gruszka. W stanie wojennym przewodniczącym Rady Zrzeszenia został płk Stanisław Dobraszkiewicz.

Nawet narastający w Polsce od drugiej połowy lat siedemdziesiątych kryzys ekonomiczny nie zmniejszył drogowych przewozów międzynarodowych. Dopiero stan wojenny i spowolnienie gospodarki na Zachodzie spowodowały kłopoty branży i to pomimo nawiązania kontaktów i wymiany zezwoleń z dwudziestoma ośmioma krajami. Ilość zezwoleń na jazdy do i z Polski spadła w 1982 roku do 70 tys., gdy w 1980 roku wykorzystano 84 tys. zezwoleń. Cztery lata później ta liczba wzrosła do 91 tys.

W połowie lat osiemdziesiątych pojawiła się większa konkurencja dla Pekaes w transporcie międzynarodowym, chociaż przyznanie zezwolenia na wykonywanie przewozów międzynarodowych kolejnej firmie zawsze było poprzedzone konsultacjami Ministerstwa Komunikacji z Pekaesem. W 1987 roku członkami ZMPD było ok. 60 firm, czyli dwa razy więcej niż zaledwie pięć lat wcześniej. Największymi polskimi przewoźnikami tamtego okresu byli m.in.: Pekaes Autotransport, Hortex, PLO, Transbud, Transmeble i Przedsiębiorstwo Obrotu Zwierzętami Hodowlanymi. Jednocześnie następowały zmiany w ofercie i



dzieżowej „Juventur”, Biuro Podróży i Turystyki „Almatur”, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Harwig Katowice, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Harwig Gdańsk, Polska Żegluga Bałtycka Kołobrzeg, Polska Żegluga Morska Szczecin and Polski Związek Motorowy.

Throughout the seventies the road transport popularity was growing despite raising fuel prices. The biggest drawbacks in international traffic were different rules governing dimensions, weights and axle loads. It was only in December 1984 that European countries allowed 40 ton combinations on 5 axles and agreed on maximum axle load of 11.5 tons, making it right between German and French limits. Poland had no money to reinforce road network and allowed only 8 tons per axle and on some roads 10 tons. Typical combination bought by Polish enterprises had a tractor with three axles and a two axle semi-trailer, just giving 10 tons load on driven axle.

Dwudziesty Światowy Kongres IRU we Frankfurcie (Niemcy), 1986: L. Tarwid, sekretarz generalny ZMPD i członek Prezydium IRU w rozmowie z żoną prezesa IRU, H. Schallenbergą (D)

20th World IRU Congress, Frankfurt, (Germany), 1986: L. Tarwid, President of ZMPD and member of IRU Presidential Executive in conversation with wife of IRU President, H. Schallenberg



IRU

W latach osiemdziesiątych Pekaes nadal był największym polskim przewoźnikiem międzynarodowym

During late eighties Pekaes was still the biggest Polish international truck carrier



odejście od narzuconych administracyjnie dotychczasowych specjalizacji. C.Hartwig Warszawa kupił ciężarówkę i rozpoczął własne przewozy, a Pekaes dla odmiany zajął się spedycją, utrzymując cały czas pozycję dominującego przewoźnika. W 1987 roku polskie firmy wykorzystywały 101 491 zezwoleń, z czego na Pekaes Autotransport przypadło 80,23 procent, na Hortex – 3,68, PLO – 3,48, innych członków ZMPD – 1,98, zaś na pozostałych przewoźników (branżowych) – 10,27 procent.

Pojawienie się w Polsce nowych przedsiębiorstw transportowych spowodowało spadek efektywności przewozów. Jazdy bez ładunku stanowiły 22 procent wszystkich polskich przewoźników. Najlepiej tabor wykorzystywali Pekaes Autotransport, KPKS, PPKS i C.Hartwig, mając tylko 18 procent pustych jazd. Gorzej było z Hortexem (30 procent jazd pustych), PLO (38 procent), transportem budownictwa (37 procent) i pozostałymi przewoźnikami (33 procent). Słabe wykorzystanie sprzętu wynikało ze specyfiki transportu na rachunek własny i zakresu koncesji, uniemożliwiającej zabranie ładunku powrotnego. Dla porównania przewoźnicy zagraniczni wykonywali co trzecią jazdę bez ładunku, ale oni specjalizowali się w lepiej płatnym transporcie specjalistycznym, o czym świadczy poniższa statystyka: w transporcie międzynarodowym 45,1 procent jazd wykonywanych było taborem skrzyniowym (przewoźnicy polscy 47 procent), 23,2 chłodniami (28 polscy), 3 cysternami (tyle samo polscy), 8,42 przy użyciu podwozi kontenerowych (14,6 polscy) i 20,2 taborem specjalistycznym (10,8 polscy). Przewoźnicy włoscy angażowali na trasach do Polski 60 procent taboru specjalistycznego, zachodni Niemcy 45 procent, Holendrzy 41, Szwedzi 43, Węgrzy 28, Czechosłowacy 45 procent.

Zwiększenie liczby członków ZMPD i pojawienie się wśród nich przedsiębiorstw przewożących towary na rachunek własny spowodowało, że ZMPD złożył w IRU wniosek o przyjęcie do Sekcji III. Już w 1977 i 1980 roku Lech Tarwid i Zdzisław Krajewski byli obserwatorami na posiedzeniach tej sekcji, jednak formalnie ZMPD stało się jej członkiem 15 listopada 1989 roku.

Tranzytowy pat

Splata ogromnych pożyczek zaciągniętych w latach siedemdziesiątych przekraczała możliwości płatnicze Polski i nadmierne zadłużenie doprowadziło do największego kryzysu ekonomicznego w historii PRL, który trwał przez całe lata osiemdziesiąte. Pomimo zapaści gospodarczej rosły przewozy towarowe – w 1987 roku aż o 35 procent (o 32 888 jazd), a w 1989 roku w porównaniu do 1988 roku o również budzące respekt 23 procent (o 18 600 jazd). Samochody jeździły głównie do Niemiec, w dalszej kolejności do ZSRR, Francji, Holandii i Włoch. Przewozy zagranicznych firm do Polski wzrosły tylko o 12 procent



Crisis of the eighties

After 1976 more and more difficulties were felt in the Polish economy. The most obvious sign were sugar coupons given to all adult Poles in August that year. In 1980 one could buy with coupons not only sugar, but meat, sweets and soon gasoline and coal. All this did not influence international road transport, which had more and more work. It was martial law that made international road transport standing idle for a while. Number of permits dropped from 84 thousand in 1980 to 70 thousand two years later. Yet this period brought important changes to the ZMPD situation. In 1982 Association members gathered all propositions to change statutes and in this way cut the organizational ties with the Ministry of Communication. That happened on 21 November 1982, when statutes were accepted by the Warsaw's administration.

At that time Pekaes monopoly started to shrink because administrative regulations were lifted. C.Hartwig bought trucks and Pekaes in turn became a forwarder. In 1984 app. 91 thousand permits were used up. ZMPD membership has grown from 30 to 60 companies and in 1987 they used up 101 491 permits. Pekaes share was 80.23 per cent, Hortex 3.68, PLO 3.48. The other big companies were Transbud, Transmeble and Przedsiębiorstwo Obrotu Zwierzętami Hodowlanymi.

ZMPD observed that the international road transport efficiency dropped, as number of kilometers run on empty had grown on average to above 20 per cent. Of all the fleets Pekaes had the best equipment utilization with 18 per cent of mileage run on empty, while this share in Hortex case was 30, and in PLO 38 per cent. Foreign trucks run every third kilometer on empty. Yet ZMPD officials were worrying, that foreign companies used more specialized equipment getting better money for their services. Polish companies used mostly general cargo semi-trailers (47 per cent), while only 45 per cent of foreign combinations entering Poland had that kind of bodies and 20.2 per cent had specialized bodies – twice as many as in case of Polish operators. Italians, transporting horses and pigs from Poland had unusually high share of specialized trucks reaching 60 per cent. For Germans it was 45 per cent, Dutch hauliers 41, Swedish 43, Hungarian 28 and Czechoslovak 45 per cent.

(o 9 600 jazd). Udział przewoźników polskich w przewozach ogółem podniósł się z 52 w 1986 roku do 54 procent w kolejnym.

ZMPD obawiało się, że olbrzymi wzrost przewozów do RFN i nierównomierność (na korzyść Polski) obsługi przewozów spowoduje, że Niemcy, podobnie jak Belgowie, zażądają rewizji ilości wydawanych zezwoleń. Zachodni sąsiad miał ogromne znaczenie dla polskiego tranzytu, który był trzykrotnie większy od przejazdów przez Polskę obcych przewoźników. W 1987 roku polskie przewozy tranzytowe wzrosły o 10 procent (o 10 234 jazdy) – tylko przez NRD wyniosły 112 tys. jazd, czyli jedną trzecią wszystkich.

Polska natomiast nie była atrakcyjnym krajem tranzytowym. Przewozy samochodów obcych krajów wzrosły tylko o 8,7 procent, głównie za sprawą przewoźników radzieckich, bułgarskich, węgierskich i szwedzkich. Mniej przewozili Austriacy (ministerstwo wprowadziło dla nich podatek drogowy), zaś sery z Danii płynęły do Iranu na pokładach statków tego kraju. Tylko tranzyt przewoźników z ZSRR wzrósł pod koniec lat osiemdziesiątych o 17 procent, ale w tym czasie Rosjanie uruchomili połączenie promowe Kłajpeda - Mukran, omijając Polskę. Przewozy wschód-zachód nie rozwinęły się ze względu na trudny wjazd do ZSRR oraz politykę podatkową Polski. Od dziesięciu lat Polska konsekwentnie opodatkowywała przejazdy tranzytowe firm francuskich, duńskich, holenderskich. W praktyce cały ruch zatrzymywał się na granicach Polski, bo MK chroniła wysokimi podatkami słabe polskie drogi przed kompletną ruiną. W ten sposób skutecznie powstrzymano także fiński tranzyt na południe Europy. Skandynawowie mogli jechać na południe Europy przez Niemcy, a z kolei tranzyt węgierski, czeskosłowacki i bułgarski był nieatrakcyjny dla polskich armatorów promowych, bo otrzymywali zań ruble transferowe. Polskie linie promowe dopłacały do tranzytu 300 mln zł rocznie, ale nie można było tych strat zmniejszyć, bo wówczas wymienione kraje obciążyłyby zezwolenia dla polskich przewoźników samochodowych. Tranzyt promowy stanowił 34 procent całego tranzytu przez Polskę, a pominąwszy tranzyt radziecki, aż 62 procent.

Zahamowano z kolei polski tranzyt na południe – Czechy, Austria i Jugosławia odmówiły zwiększenia ilości zezwoleń. Austriacy nie potrzebowali polskich zezwoleń, bo przewozy z ich kraju do Skandynawii obsługiwali przewoźnicy czescy i węgierscy, którzy w Polsce nie płacili za drogi, a opłaty za prom uiszczali w rublach transferowych. Czesi „zgodzili się” na sprzedaż płatnych zezwoleń, wobec czego wzrósł polski tranzyt przez ZSRR i Rumunię. Część z tych przewozów wykonano wspólnie z Sovtransavto, którego samochody ciągnęły przez ZSRR polskie naczepy. Na koniec tego okresu, w 1989 roku, polscy przewoźnicy samochodowi mogli posługiwać się następującymi dokumentami tranzytu celnego:



Growing membership made ZMPD apply for admission to the IRU Section III. As early as in 1977 and 1980 Lech Tarwid (ZMPD Secretary General) and Zdzisław Krajewski (ZMPD President) were invited as observers to the sessions of Section III, but formally the Association was admitted as its member on November 15, 1989.

Transit pat

Huge debts collected during the seventies put such a strain on country's balance of payments that the economic crisis developed rapidly. Despite economic collapse of the state, the international road transport was constantly growing. In 1987 the number of border crossings grew by 35 per cent and by another 23 per cent the next year. Trucks were running mostly to Germany, Soviet Union, France, Holland and Italy. Polish trucks were responsible for the lion share of growth, as the number of border crossings of foreign trucks enlarged only by 12 per cent. Association was afraid that swelling number of Polish trucks would make German permits scarce, as it was the case with Belgian permits. In 1987 only through East Germany Polish trucks made 112 000 crossings. On the other hand Polish permits were not in big demand, as they were of interest only to Soviet, Swedish, Bulgarian and Hungarian operators. Ministry of Communication put high prices on road users, as state administration was trying to save fragile roads from heavy traffic. That is why Soviets organized ferry between Klaipeda and Mukran. Another problem in the East-West transit was Soviet border, which was closed for most of the Western operators.

Polish trucks quickly filled southern countries too and their governments were limiting permits, trying to defend their operators against Polish competition. Austrian, Czechoslovak and Yugoslavian permits were in short supply. To circumvent obstacles Polish operators teamed up with Sovtransavto, which pulled Polish semi-trailers through Soviet Union to Romania.

At the end of communist era international truck operators could use different custom documents. They were:

- TIR carnet
- AGT manifest
- European transit document T-1 and SAD

- karnetem TIR
- manifestem AGT
- europejskim dokumentem tranzytu celnego T-1 i SAD
- dokumentem nordyckim tranzytu celnego
- karnetem ATA
- karnetem de passage
- arabskim dokumentem tranzytu celnego
(ostatnie trzy dokumenty mają drugorzędne znaczenie)

Dekada kryzysowych lat osiemdziesiątych zamykała się także wzrostem przewozów autobusowych. Szacowano, że ilość jazd autobusowych w 1987 roku zwiększyła się w porównaniu do poprzedniego o 13 procent, z czego do krajów socjalistycznych o 35 procent, a do kapitalistycznych spadła o 48 procent. Co drugi autobus przekraczał granicę z wycieczkami biur turystycznych, co dziesiąty wykonywał inne przewozy turystyczne, również co dziesiąty przewoził pracowników do pracy. Przejazdy na kolonie i inne (np. wymiana) stanowiły 29 procent przewozów. Przewozy wykonywane przez przewoźników zagranicznych spadły o 20 procent. Wyraźnie zaznaczył się brak linii regularnych, szczególnie łączących południe Polski oraz Warmię i Mazury z Niemcami. Te wahadłowe przewozy wykonywały głównie firmy zachodnie. Brakowało też miejsca na polskich promach, szczególnie w sezonie turystycznym.

Coraz poważniejszym problemem stawał się brak zezwoleń na wjazd polskich ciężarówek do obcych państw, pogłębiony przez pojawienie się nowych firm przewozowych, bo od 1 stycznia 1989 rząd zniósł konieczność uzyskania zezwoleń na prowadzenie międzynarodowego transportu drogowego. Z powodu dużego eksportu mięsa i żywych zwierząt do Jugosławii i Rumunii, kontyngenty jugosłowiańskie i rumuńskie skończyły się już w połowie 1989 roku, chociaż w tym roku z puli Zrzeszenia wykrojono dla przewoźników niezrzeszonych aż jedną trzecią zezwoleń – rok wcześniej było to tylko 10 procent. Na wzrost kontyngentów zezwoleń nie można było liczyć, bo wiosną 1990 roku Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności wprowadziło bardzo wysokie opłaty drogowe, co utrudniło negocjacje z partnerami. Nie pomogły nawet bezpośrednie kontakty z zagranicznymi zrzeszeniami przewoźników, które zarząd ZMPD, po raz pierwszy w swojej historii, nawiązał bez udziału ministerstwa. Powstało także pytanie jak odnosić się do powiększania szeregów Zrzeszenia, aby były w nim firmy solidne, wiarygodne i o wysokich kwalifikacjach zawodowych.



- Nordic transit document
- ATA carnet
- Carnet de passage
- Arab transit document

Even bus traffic has grown during difficult decade of the eighties. In 1987 bus border crossings were 13 per cent higher than the year before. Traffic to communist countries was 35 per cent bigger but as money got scarce the number of trips to capitalist countries dropped by 48 per cent. Every second bus was carrying tourist, while every third carried youth and every tenth employees commuting to work in Czechoslovakia or East Germany. There were no bus lines and their shortage was felt especially between Southern and North-East Poland and Germany. During summer time there was not enough space on ferries as many Poles found seasonal employment in Nordic countries.

At the end of the eighties the lack of permits was a serious threat to Polish operators. Their number grew rapidly, as new, independent companies were created by individual people. Since January 1989 all limits crippling international road transport were lifted and all of the sudden truck companies were on the open market. Booming export of Polish meat to Yugoslavia and to Romania created in mid 1989 shortage of permits to these countries. Situation was no better the next year, as the Ministry again hiked prices for road users. For a first time in the ZMPD's history the Association made a direct contact with foreign associations without assistance of the Ministry of Communication, yet this fact did not ease the shortage of permits. To make the matter worse, new-born private truck companies were given help by the Ministry at the expense of the old state-owned companies and received one third of all permits. A big problem for ZMPD was who to admit to the Association to gather only decent companies with good, quality service.