

Moja praca w PEKAES- nowa

Jest to historia mojej pracy w Przedsiębiorstwie Międzynarodowych Przewozów Samochodowych PEKAES (w skrócie PMPS PEKAES).

Nie mylić z PKS (Państwowa Komunikacja Samochodowa) - krajowym przewoźnikiem pasażerów i towarów.

Kiedy dyrektor Kowalik zaproponował mi pracę w PMPS PEKAES (patrz Szczebressyn, Publikacje, Droga zawodowa) przyjąłem to z entuzjazmem, ale podjęcie jej uzależnione było od wydania mi przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych paszportu służbowego- służbowego, gdyż były wtedy trzy rodzaje paszport w: dyplomatyczny, służbowy i prywatny. Do tej pory odmawiano mi wydania paszportu, jednak Kowalik złożył wniosek o jego wydanie i paszport otrzymałem, choć dopiero po prawie roku- długo mnie „prześwietlano.”

Zostałem powołany na stanowisko z-cy dyrektora ds. przewozów, a po roku awansowałem na stanowisko I-go Z-cy Dyrektora PMPS PEKAES.

Nie mogę oprzeć się zacytowania bardzo pochlebnej dla mnie opinii napisanej przez dyr. Kowalika we wniosku o ten awans:

„Zwracam się z uprzejmą prośbą o powołanie Obywatela mgr Romualda Kołodziejczyka z-cę Dyrektora ds. Przewozów Towarowych na stanowisko I-go Z-cy Dyrektora Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych „PEKAES”. Pracownik o wysokim poziomie przygotowania zawodowego, dobry organizator pracy, szybki i operatywny, zwłaszcza w sytuacjach wymagających podjęcia natychmiastowej decyzji. Kwalifikacje zawodowe oraz dotychczasowa praca w naszym Przedsiębiorstwie, jak również praktyka na stanowiskach kierowniczych w Państwowej Komunikacji Samochodowej uzasadniają w pełni powierzenie Obywatelowi mgr Romualdowi Kołodziejczykowi stanowiska I-go Z-cy Dyrektora PMPS „PEKAES”.

Awans otrzymałem, a także sporo nowych obowiązków np. służbowe wyjazdy zagraniczne, w których dyr. Kowalik często nie mógł uczestniczyć z powodów zdrowotnych.

U kontrahentów zachodnio-europejskich budził zdziwienie fakt, że jesteśmy firmą państwową i jesteśmy monopolistami. Tam tego rodzaju firmy państwowe nie istniały a zgodnie ze znanym kapitalistycznym hasłem „żyj i daj drugiemu żyć”, wypracowany został następujący podział pracy: producent tylko produkuje, wybrany przez niego spedytor ekspediuje jego produkty w żądanym przez producenta terminach do wyznaczonych odbiorców, wybierając najlepszy dla tego produktu i najtańszy rodzaj transportu, i przewoźnika. Bywa, że producent nie ma własnych magazynów i produkt czeka na ekspedycję w magazynie spedytora a jeśli trzeba jest przez spedytora w jego magazynach pakowany np. w odpowiednie kartony. Przewoźnik tylko przewozi produkt do odbiorcy.

W Polsce nasze firmy eksportujące swoje wyroby, czy importujące potrzebne im do produkcji materiały i części przewożone samochodami, zgłaszały się do nas i omawiały z nami wszelkie warunki: stawkę, termin przewozu, potrzebną do tego ilość taboru itp. Potem składały oficjalne zamówienie do spedytora C.Hartwig, który przesyłał je do nas. My podawaliśmy Hartwigowi wcześniej uzgodnione z klientem warunki, które Hartwig przekazywał klientowi, jako swoje i oczywiście dostawał za to prowizję.

Zagraniczni spedytorzy zawierali z nami umowy o przewozach ładunków na określonych trasach po określonych stawkach lub zamawiali je doraźnie. Mieliśmy zezwolenie Ministra Finansów do pobierania zapłaty za wykonane usługi w dewizach i wydawanie dewiz na potrzebne za granicą wydatki- zakup paliwa, diety i delegacje kierowców itp. Używana w tamtych czasach, jako dewiza była DM- niemiecka marka.

W czasie, kiedy rozpocząłem moją pracę PEKAES posiadał około 500 samochodów marki VOLVO i Fiat. PEKAES wyrobił sobie dobrą opinię i zleceń było coraz więcej. Treba było kupować dalsze samochody. Kowalik złożył w Komisji Planowania wniosek o przydział dewiz na zakup 200 jednostek marki Volvo. Komisja zgodziła się na danie pieniędzy, lecz zaczęły się targi o markę. Podobno na polecenie premiera Jaroszewicza naciskano na zakup austriackich Steyerów (syn jego związany był w jakiś sposób z tą firmą?) V-ce premier Wrzaszczyk, który niedawno, jako dyr. FSO wprowadzał produkcję Polskiego Fiata, nakazywał zakup samochodów tej marki. Wreszcie ktoś, podobno chcąc się przypodobać pierwszemu sekretarzowi Gierkowi, który jak wiadomo młodość spędził w kopalniach Francji i Belgii i władał językiem francuskim, nakłaniał do zakupu Renault. My zaś upieraliśmy się nadal przy VOLVO. Targi o markę trwały długo, aż wreszcie ktoś życzliwy z Komisji Planowania podpowiedział, aby zgodzić się na zakup wg sugestii Gierka i naszej - Renault i Volvo. Wtedy decyzja na przydzielenie nam dewiz i pozwolenia na zakup samochodów zapadła błyskawicznie i to w nieoczekiwanych przez nas ilościach- 300 Volvo i 300 Renault.

Samochody Volvo mogliśmy umieścić- a raczej upchać w dotychczasowych zajezdniach. Dla 300 samochodów Renault trzeba było szukać zaplecza. Znaleźliśmy je w Starachowicach. W ramach tzw. Gierkowskiej gigantomanii zaplanowano tam budowę ogromnych zakładów mięsnych mających przerabiać mięso z dostarczanych od Białegostoku aż po Małopolskę zwierząt. Ogromna ta inwestycja m.in. z własnym zakładem transportu została wstrzymana pod koniec lat siedemdziesiątych XX wieku z powodu braku pieniędzy na jej zakończenie. Zgodzono się na wydzierżawienie nam jeszcze nieukończonego zakładu transportu.

Związany z tymi zakupami taboru był znaczny wzrost zatrudnienia. Moim zmartwieniem było znalezienie dużego lokalu w Warszawie dla moich najbliższych pracowników - dyspozytorów kierunkowych, nazywanych przez niektórych „mózgiem przedsiębiorstwa”, których liczba zwiększyła się do około 60 osób. Dlaczego mózgiem przedsiębiorstwa? Byli to pracownicy ze znajomością języków obcych, (w tamtych czasach w Polsce bardzo nieliczni) a do ich zadań należało zbieranie zleceń na przewozy towarów od wszystkich, zarówno polskich, jak i zagranicznych zleceniodawców, ocena, czy zlecenia są zgodne z podpisanymi z nimi umowami, a także z posiadanymi przez nas zezwoleniami na przejazd przez poszczególne kraje. [Następnie przekazywali zlecenia do wykonania przewozu poszczególnym naszym zajezdniom. Śledzili dojazd samochodów do odbiorcy towaru, aby po jego wyładowaniu móc skierować samochody pod ładunki powrotne do Polski, lub tranzytowe przez Polskę do innych krajów.

Musieli znać międzynarodowe konwencje o przewozach samochodowych, m.in. konwencję TIR-„Transpot Internacionail Road”--

Mędzynarodowy Transport Drogowy. Konwencja ta, opisując jej postanowienia w bardzo uproszczony sposób, pozwalała krajom do niej należącym przewozić

towary zaplombowane np. przez polskiego celnika aż do kraju odbiorcy bez dodatkowych kontroli celnej na granicach mijanych państw europejskich, co szczególnie przy ustawicznych kolejkach na granicach oszczędzało sporo czasu. Taki samochód jadący, jak to się oficjalnie nazywało „pod ochroną celną karnetu TIR”, miał na czas jazdy zawieszoną przez kierowcę obok tablicy rejestracyjnej niewielką, ale dobrze widoczną tabliczkę z literami TIR. Ta tabliczka zrobiła niebywałą karierę! Dzisiaj Polacy wszystkie samochody ciężarowe nazywają „Tirami”.

Po wykonaniu przewozu moi dyspozytorzy kierunkowi wystawiali kontrahentowi rachunek i windykowali należność. Była to żmudna część ich pracy. W firmach zachodnich prowadzone były inne niż w Polsce systemy księgowości. Na koniec roku przysyłano nam salda. Można sobie wyobrazić, co się działo, jeżeli ich salda nie zgadzały się z naszymi i zachodziła konieczność odnalezienia błędu w dwu innych sposobach księgowania.

Pracowników o takich kwalifikacjach oczywiście nie było na rynku pracy. Trzeba było ich wykształcić. Rekrutowaliśmy ich, a raczej biliśmy się z Orbisem, Lotem i żegluga o absolwentów słynnej wtedy Szkoły Języków dyr. Łazarskiego na ul. Ogrodowej w Warszawie, w której w większości uczyły się dziewczyny. Pracując za starszymi stażem kolegami, a raczej koleżankami, bo pion ten był mocno sfeminizowany, (kadrowiec biegł do dyr. Kowalika i wołał- Kołodziejczyk znowu przyjmuje baby), oraz odbywając staże w naszych przedstawicielstwach zagranicznych, lub w firmach, z którymi współpracowali, uczyli się i nabierali potrzebnego w tym zawodzie doświadczenia. Po kilku latach dało to wyśmienite rezultaty. Ich wysoka fachowość, znajomość rynku spedycyjno- przewozowego, znajomość klientów i metod ich pracy, operatywność w dysponowaniu taborem, umiejętność szybkiego i pomysłowego działania w przypadkach awaryjnych i nietypowych, a także pracowitość, innowacyjność i poświęcenie dla firmy (wszystko większe niż u chłopców), było doprawdy niezwykle. Była to kadra o najwyższych kwalifikacjach b. wysoko oceniana także przez naszych zagranicznych kontrahentów.

Prawie wszyscy po wyborach roku 1998 zostali zmuszeni do odejścia z PEKAES, aby zrobić miejsce dla „swoich” z partii, które dostały PEKAES, jako łup powyborczy- najpierw ZCHN (Związek Chrzescijańsko Narodowy), a dalszych latach SLD. Nadal jednak pracowali w nowopowstałych firmach spedycyjnych i przewozowych często na kierowniczych stanowiskach, jako szefowie lub ich zastępcy.

Oprócz tych ważnych, było szereg innych nieraz drobnych rzeczy, które nas różniły od prywatnych firm zachodnich. Np. nie znano tam pieczętek z nazwiskami. Ktoś przyjęcie towaru podpisywał bazgrołem i koniec. Przeprowadzane u nas kontrole kwestionowały takie dokumenty, jako niemogące świadczyć o dostarczeniu towaru.

Najlepiej różnice oddaje humorystyczne, ale prawdziwe zdarzenie. Przyjechał do nas na rozmowy pan Haus właściciel dużej firmy spedycyjnej „HAUS GmbH” z Hamburgu, przewodniczący Zrzeszenia Spedytorów i Przewoźników Niemieckich. Ktoś z nas rozpoczynając rozmowy zaczął od tradycyjnych słów: Panie dyrektorze Haus- ten mu przerwał i powiedział: panie ja nazywam się Haus a dyrektorów to ja przyjmuję i wyrzucam. [w domyśle- nie minister}.

Największym problemem była łączność z naszymi kontrahentami i kierowcami będącymi za granicą. Telefoniczne połączenia z zagranicą zamawiało się na pocztę, gdyż do poczty należała wtedy telekomunikacja i czekało na ich otrzymanie nieraz po kilka godzin. Można sobie wyobrazić, jak w takich warunkach trudne było kierowanie ogromnym taborem, liczący ponad 1.300 samochodów i ciągników i około 2.000 specjalistycznych naczep do przewozu różnych towarów także takich, jak np. cysterny do przewozu wina, czy ubrań na wisząco.

Wynaleziono wtedy dziś już muzealny teleks. Specjalna maszyna przenosiła napisany tekst na taśmę w postaci zestawu dziurek odpowiadających poszczególnym literom. Wiadomość z taśmy była przekazywana telefonicznie odbiorcy, gdzie przetwarzano je znów na litery. Łączyliśmy się tymi urządzeniami z klientami i naszymi przedstawicielami pracującymi w Hanowerze, Malmö, Wiedniu, Budapeszcie, Moskwie, Sofii, Padwie, Londynie, Bagdadzie i Paryżu. Wysyłano zbiorczo teleksem wszystkie dane potrzebne kierowcom, np. miejsca i terminy załadunku ładunków powrotnych, miejsca ich rozładunków itp. Przedstawiciel mając do dyspozycji miejscowe linie telefoniczne przekazywał te dane zgłaszającym się do niego kierowcom.

Wszystko skończyło się po wprowadzeniu w grudniu 1981 stanu wojennego. Cała łączność telefoniczna i teleksowa została wyłączona i cała nasza działalność została sparaliżowana. Po kilku dniach dyr. Kowalik dowiedział się, że nie zostały wyłączone wewnętrzne linie telefoniczne PKP, które zapewniały im łączność z NRD i Czechosłowacją. Minister Komunikacji zgodził się na zainstalowanie jednego takiego telefonu w biurze dyr. Kowalika, z którego można było zawsze otrzymać połączenie z Przedstawicielstwem PKP w Berlinie, a także, jeżeli telefonistka kolei Czechosłowackich była w dobrym humorze, z przedstawicielstwem PKP i PEKAES w Wiedniu. Do berlińskiego przedstawicielstwa PKP wyjechała pracownica z mojego pionu, skąd, mając łączność z nami siecią kolejową, a z całą Europą siecią pocztową, przekazywała wiadomości i polecenia do naszych placówek za granicą.

Unieważniono też wszystkie paszporty. Niedługo przed wprowadzeniem stanu wojennego firma Mercedes, chcąc wejść na polski rynek zaproponowała nam zakup 20 ciągników na dogodnych warunkach kredytu kupieckiego. Naczepy do nich miała wykonać firma Kassborer. Po wprowadzeniu stanu wojennego zaniepokojony losem tego kontraktu dyr. Kowalik wystąpił o przyznanie jednorazowych paszportów do RFN Andrzejowi Jezierskiemu dyr. d/s organizacyjnych, późniejszemu prezesowi PEKAES, Zdzisławowi Raszkowskiemu radcy prawnemu, Jadwidze Rozmus naszej wspaniałej tłumaczce i mnie, celem wyjazdu do Mercedesa i rozmowach o dalszych losach zakupu. Na granicy NRD z Niemcami Zachodnimi odstawiono nas na boczny tor i upłynęło sporo czasu i awantur zanim, NRD-owcy puścili nas na zachód.

Sprawę kontraktu z Mercedesem i Kassborerem załatwiliśmy pomyślnie. Mercedes i Kassborer podtrzymali podpisane kontrakty po wpłaceniu przez nas niewielkiego zadatku. Ciekawostką z tego wyjazdu służbowego było to, że osobą towarzyszącą nam z ramienia Mercedesa był pan o nazwisku Puttkamer, który wiedział, że jego przodek ożenił się z Wereszkaówną ukochaną Mickiewicza, a dyrektorem w firmie Kassborer był pan Ligeza pochodzący z Prus Wschodnich, który wiedział, że jego nazwisko to bardzo stare, należące do znakomitego polskiego rodów Ligezów.

PEKAES AUTO-TRANSPORT SA

Stan wojenny przyniósł naszemu przedsiębiorstwu zasadnicze zmiany. Zachodnie instytucje finansowe, którym Polska była winna ogromne sumy, chciały oddać sprawę polskiego długu do sądów i z wyrokami w rękę zajmować polski majątek znajdujący się za granicą. Groziło to, że na poczet polskich długów mogą nam, LOT-owi i firmom żeglugowym być zajmowane samochody, samoloty i statki. Zdecydowano o denacjonalizacji tych przedsiębiorstw. W jej ramach powołana została spółka pod nazwą PEKAES AUTOTRANSPORT S.A. To samo zrobiono z Lotem, Polską Żeglugą Morską i nieistniejącą już dzisiaj linią żeglugową GAL- Gdynia Ameryka Line.

Założycielami i udziałowcami spółki PEKAES był Minister Komunikacji, oraz WARTA i DAL. Ta ostatnia firma miała przed wojną zadanie zakładanie za granicą potrzebnych Polsce firm. PEKAES AUTOTRANSPORT SA, jako spółka nie była już firmą państwową i nie mogła odpowiadać za długi państwa polskiego.

W spółce zostałem członkiem Zarządu i podpisałem z bankiem umowę na pożyczkę w wysokości 300.000.000 ówczesnych złotych tj. około 75.000.000 USD. Przy podpisywaniu ręka mi nie drgnęła, bo wiedziałem, że takiej sumy w razie, czego nie spłacę. Kupiliśmy za te pieniądze od PMPS tabor i całe zaplecze techniczne bez gruntu i stojących na nim budynków, gdyż zgodnie z powojenną ustawą o reformie rolnej, przedsiębiorstwo państwowe nie mogło sprzedać ziemi ani budynków na niej stojących osobie prywatnej lub spółce. PMPS, więc nadal istniało, jako właściciel budynków i ziemi, na której one stały, a jego nowym dyrektorem został pan Zygmunt Jackowski. Od tegoż PMPS-su nasza spółka wydzierżawiła budynki zajezdni i place manewrowe. Takie to były czasy. Przy okazji odgrzebano kodeks handlowy z 1934 r., który okazał się całkiem sprawnym narzędziem.

Utworzenie spółki na czele, której jako prezes zarządu, stanął pan Juliusz D. Kowalik było dla nas dużą zmianą, szczególnie w zakresie finansów. Do tej pory, jako przedsiębiorstwo państwowe otrzymywaliśmy od Komisji Planowania poprzez Ministerstwo Komunikacji i Zjednoczenie PKS na wszystko limity. Był limitowy fundusz płac, środki na inwestycje itp., planowano wpływy, ilość ton, tonokilometrów, itd. Za przekroczenie np. limitu płac, czy niewykonania przewozu ton można było zarząd pozbawić premii. Do tego ogromna statystyka do jednostki nadrzędnej. Teraz wyszliśmy ze struktur PKS, byliśmy samodzielni- mogliśmy o swoim losie w zasadzie decydować sami, oczywiście za zgodą Rady Nadzorczej powołanej przez właścicieli akcji- Ministerstwo Komunikacji i „Wartę”. Na czele Rady Nadzorczej stanął wieloletni, emerytowany Minister Komunikacji pan Mieczysław Zajfryd.

W tym czasie nastąpił ogromny rozwój przewozów na Bliski Wschód. Ładowaliśmy w Europie do 500 samochodów miesięcznie, które wiozły towary tranzytem przez Polskę i obok Bułgarów byliśmy najpoważniejszym przewoźnikiem na tym kierunku. Początkowo jazdy te przysparzały trochę kłopotów. Iran z Irakiem był w stanie wojny i kierowca nie mógł mieć w jednym paszporcie wiz obydwu tych krajów. Trzeba było przekonać Komendę Główną Milicji do koncepcji wydania każdemu kierowcy po dwa paszporty, w którym jeden był dla wiz irackich i kuwejskich, a drugi irańskich.

Jednocześnie, zgodnie z utrzymywaną przez prezesa Kowalika zasadą, że powinno się mieć do współpracy w każdego kraju przynajmniej dwóch spedytorów, a do każdego kraju dwie drogi, poszukiwaliśmy możliwości jazdy do Iraku i Iranu nie tylko przez Bułgarię i Turcję, czy przez grecki port Volos promami do Turcji. Taką drogą do Iranu mogła się okazać droga przez ZSSR (przez Gruzję i Azerbejdżan), przejściem granicznym z Iranem w Astarze. Niestety dla samochodów obcych bander droga ta była zamknięta, jak zresztą większość dróg w ZSRR.

Na dorocznym spotkaniu komisji międzyresortowej Polska-ZSRR przedłożyliśmy prośbę o pozwolenie dojazdu naszych samochodów z ładunkami do Iranu, do kaukaskiej miejscowości Mineralne Wody, skąd dalej naczepy byłyby holowane ciągnikami radzieckich przewoźników do niedalekiej już Astarty. Strona radziecka nie zgodziła się na to tłumacząc, że w Mineralnych Wodach nie ma dostatecznej bazy technicznej i może kiedyś jak Sovtransavto wybuduje tam swoją bazę itd. itd. Naciskani jednak przez nas (potrzebowali od nas więcej zezwoleń niż my od nich) wskazali jakiegoś miejscowego przewoźnika w Kijowie, który mógł wykonywać holowanie naszych naczep do Astarty, skąd odbierał je wynajęty przez nas przewoźnik irański. Przewoźnik kijowski okazał się niesolidny. Naczepy wracały w oplakany stanie. Pocięte plandeki, urwane lub odcięte przewody elektryczne, wymienione na „kaptcie” opony itp. Niestety kierowcy nasi musieli je zabierać w takim stanie bez żadnej dyskusji, bowiem kijowski przewoźnik miał jedną odpowiedź: za to wszystko odpowiada wasz irański partner, wszystkie uszkodzenia powstały w Iranie. Z kolei przewoźnik irański zwał winę na stronę rosyjską.

Przewoźnik ukraiński, jako krajowy podlegał lokalnym władzom w Kijowie, na które Ministerstwo w Moskwie rzekomo, czy faktycznie nie miało wpływu. PEKAES ze swej strony nie chciał utracić tych przewozów, ponieważ cały fracht pobierał w niemieckich markach, lub USD, a przewoźnikowi radzieckiemu płacił rublami. Domagaliśmy się współpracy z innym przewoźnikiem i wreszcie po „długich bojach” (m.in. w tej sprawie w samym tylko 1979 r. byłem na rozmowach w Moskwie kilka razy) wskazano nam Sovtransavto w Brześciu.