

**Najpowszechniejszą i najbardziej zauważalną gałęzią transportu jest transport samochodowy druga co do wielkości gałąź transportu pod względem ilości przewożonej masy towarowej w transporcie międzynarodowym.**

**Strefę zastosowania transportu samochodowego wyznaczają obszary kontynentów.**

**Mając na uwadze czynniki ekonomiczne i organizacyjne najbardziej charakterystyczne dla tej gałęzi transportu są przewozy na bliskie i średnie odległości.**

**Transport samochodowy swą popularność zawdzięcza następującym czynnikom:**

- przestrzennemu rozmieszczeniu dróg, charakteryzującemu się największą spośród wszystkich gałęzi gęstością i spójnością;**
- najkorzystniejszym dostosowaniem sieci dróg do rozmieszczenia produkcji i osadnictwa;**
- przystosowaniem środków transportu do przewozu niemal wszystkich rodzajów ładunków, przy czym domeną transportu samochodowego są ładunki drobnicowe o stosunkowo wysokiej wartości jednostkowej;**

- **dobrym właściwościami związanym z czasem trwania transportu,**
- **znacznej szybkości eksploatacyjnej,**
- **najkorzystniejszej dostępności środków przewozowych w czasie,**
- **dużej częstotliwościjazd,**
- **możliwości korzystania z najdogodniejszych tras przewozu, co jest korzystne w przypadku przewozów ładunków wymagających szybkiej dostawy,**
- **największej możliwości wykonywania przewozów w relacji dom-dom bez czasochłonnych, pośrednich operacji przeładunkowych.**

**Istotnym ograniczeniem, zwłaszcza na obszarach krajów rozwijających się, często uniemożliwiającym wykorzystanie samochodu do przewozu, jest;**

- nierównomierność w przestrzennym rozmieszczeniu sieci dróg kołowych,**
- niski stan techniczny tych dróg.**

**Rynek przewozów samochodowych charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem podmiotowym po stronie podaży usług.**

**W krajach o rozwiniętej gospodarce rynkowej liczbę przedsiębiorstw wykonujących przewozy samochodowe ocenia się z reguły na kilkadziesiąt lub więcej tysięcy.**

**W Unii Europejskiej działa łącznie ponad 440 tys. firm zajmujących się transportem drogowym, które zatrudniają ok. 1,7 mln osób.**

**Występują tu zarówno firmy małe, mające po kilka samochodów, jak i firmy dysponujące kilkuset pojazdami.**

**Aby podołać ostrej konkurencji, mniejsi przewoźnicy tworzą często spółdzielnie (kooperatywy), w ramach których eksploatują swój tabor pod jednym, firmowym szyldem.**

**Według danych Związku Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) w Polsce było zarejestrowanych w 2004 r. około 4 tys. firm wykonujących regularnie towarowe przewozy międzynarodowe.**

**Firmy te były w posiadaniu około 20 tys. koncesji upoważniających do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych, dysponując 17 tys. pojazdów ciężarowych.**

**Omawiany rynek przewozów międzynarodowych dotyczy przewoźników publicznych, w niektórych krajach licencjonowanych.**

**Trzeba mieć jednak świadomość, iż przewozy międzynarodowe wykonują też eksporterzy i importerzy za pomocą własnych środków transportu.**

**Taborem samochodowym dysponują też spedytorzy, niektórzy armatorzy oraz przedsiębiorstwa kolejowe.**

**W tej gałęzi transportu występuje więc największa dostępność do rynku usług.**

**Infrastruktura transportowa w postaci dróg kołowych jest ogólnie dostępna, koszt nabycia pojazdu nie jest zbyt wysoki w porównaniu ze statkiem lub samolotem, a i koszty eksploatacyjne nie są wygórowane.**

**Niski udział kosztów stałych w działalności przedsiębiorstwa transportu samochodowego oraz słaba regresja jednostkowych kosztów własnych powodują, że ceny za usługi w tej gałęzi transportu są zdecydowanie najkorzystniejsze na krótkich i średnich odległościach.**

**W przypadku dróg kołowych mamy cztery podstawowe źródła finansowania kosztów ich konstrukcji, budowy, utrzymania, konserwacji i modernizacji. Są nimi:**

- budżety centralne, regionalne, gminne itp., czyli pieniądze pochodzące z podatków powszechnych,**
- podatki wnoszone przez użytkowników dróg w postaci opłat rejestracyjnych, podatków drogowych, narzutów doliczanych do cen paliw i innych dóbr (np. samochodów) związanych bezpośrednio z użytkowaniem dróg,**
- opłaty rogatek wnoszone najczęściej za korzystanie z autostrad i dróg szybkiego ruchu,**
- kredyty i pożyczki zaciągane specjalnie na budowę dróg.**

**Finansowanie dróg wyłącznie z podatków powszechnych wywołuje jednak spór na temat równości szans w konkurencji między transportem samochodowym i kolejowym.**

**Najlepszym więc sposobem pokrywania kosztów budowy i utrzymania dróg jest korzystanie ze źródła drugiego.**

**W praktyce jednak w żadnym kraju nie istnieje taka sytuacja, w której sto procent opłat ponoszonych przez użytkowników dróg przeznaczanych jest na rozbudowę i konserwację infrastruktury.**

**Oplaty te są traktowane przez władze centralne i lokalne jako podatki powszechne, i to o bardzo istotnym znaczeniu dla zasobności ich budżetów.**

**Oplaty rogatkowe mają pokryć koszty budowy drogi już oddanej do eksploatacji i przynieść zyski inwestorom, przeważnie konsorcjom prywatnym, które na ten cel zaciągnęły kredyty.**

**Oplaty te nie mogą być jednak za wysokie, a ich ściąganie pociąga za sobą dodatkowe koszty w postaci budowy rogatek, opłacania armii poborców, instalowania automatów, rozliczania wpływów itp. Nie jest to więc system możliwy do zastosowania na szerszą skalę.**

**Ceny w międzynarodowych przewozach samochodowych mają, ogólnie rzecz biorąc, raczej charakter umowny, co nie oznacza, że przewoźnicy nie posługują się własnymi taryfami.**

**Zrozumiałym jest, że jeżeli załadowca uważa, iż może otrzymać korzystniejszą cenę, najczęściej będzie podejmował negocjacje z przewoźnikiem samochodowym.**

**Przewozy w transporcie drogowym możemy podzielić na całopojazdowe i zbiorowe:**

**Z przewozem całopojazdowym mamy do czynienia wówczas, gdy jeden zleceniodawca wypełnia swoim ładunkiem cały pojazd.**

**W tym przypadku często stosuje się ceny umowne, zależne od ilości ładunku, typu pojazdu, odległości i kierunku geograficznego, statusu klienta, zleceniodawca stały czy jednorazowy oraz możliwości zdobycia ładunku powrotnego.**

**Przewóz zbiorowy ma miejsce wówczas, gdy przewoźnik konsoliduje we własnym magazynie wiele drobnych partii ładunkowych od kilku zleceniodawców, a następnie zapelnia nimi jeden pojazd.**

**Przewozy takie odbywają się z reguły na określonych trasach obsługiwanych przez danego przewoźnika w sposób regularny.**

**Ze względu na dużą liczbę klientów, małe partie ładunkowe oraz stałą trasę (odległość) stosuje się tu zwykle ceny taryfowe według cenników opracowywanych przez poszczególnych przewoźników.**

**Środki transportu używane w przewozach drogowych mają zarówno charakter uniwersalny, jak i specjalistyczny.**

**Do środków o charakterze uniwersalnym zaliczamy pojazdy do przewozu wszelkiego rodzaju drobnicy są to;**

- samochody skrzyniowe,**
- naczepy,**
- przyczepy,**
- nadwozia wymienne.**

**Gama pojazdów specjalistycznych jest bardzo szeroka i obejmuje przykładowo;**

- samochody chłodnie,**
- cysterny do przewozu różnego rodzaju ładunków płynnych,**
- samochody do przewozu zwierząt,**
- samochody wywrotki,**
- naczepy kontenerowe,**
- pojazdy do przewozu samochodów osobowych.**

**To zróżnicowanie pozwala transportowi samochodowemu obsługiwać niemal wszystkie rodzaje ładunków.**

**Inaczej sprawa wygląda, gdy rozpatrujemy tabor samochodowy pod względem masowości przewozów.**

**Ta cecha stawia transport drogowy na ostatnim miejscu wśród wszystkich gałęzi transportu.**

**Ładowność uniwersalnych samochodów skrzyniowych nie przekracza zwykle 30 ton, a ciągników z naczepami - 40 ton.**

**Spowodowane jest to nie tyle ograniczeniami konstrukcyjnymi, ile przede wszystkim limitami wyznaczonymi przez kodeksy drogowe poszczególnych państw.**

**W większości krajów europejskich po drogach mogą się poruszać pojazdy, które nie przekraczają 2,5 m szerokości, 4m wysokości i 16,5 m długości (dla ciągnika z naczepą).**

**Duże zróżnicowanie taboru samochodowego pod względem ładowności powoduje, że klienci, dysponujący ładunkami o różnej wielkości, mają możliwość doboru pojazdu o najbardziej korzystnych parametrach.**

**Prawa i obowiązki stron zawierających umowę o międzynarodowy przewóz samochodem są regulowane przez Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego ładunków, tzw. Konwencję CMR, podpisaną w Genewie w 1956 r. i znowelizowaną w 1978 r.**

**Przepisy konwencji dotyczą każdego przewozu drogowego ładunków wykonywanego zarobkowo między przynajmniej dwoma krajami, z których choć jeden jest jej sygnatariuszem.**

**Konwencja reguluje też treść międzynarodowego listu przewozowego CMR, który jest podstawowym dokumentem w przewozach między krajami-uczestnikami konwencji.**

**Ze względu na zakres stosowania szczególne znaczenie ma *Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR*, tzw. Konwencja TIR, podpisana w Genewie w 1959 r. i znowelizowana w 1975 r.**

**Konwencja ta, na podstawie której wydawane są karnety TIR, umożliwia przewozy towarów transportem samochodowym, teoretycznie przynajmniej, bez poddawania ich kontroli celnej przy przekraczaniu granic.**

**Załadowane pojazdy lub kontenery są plombowane przez urząd celny w miejscu nadania, a zdjęcie plomb i rewizja celna są dokonywane dopiero w miejscu przeznaczenia.**

**Przewoźnicy nabywają karnety TIR w swoich krajowych zrzesczeniach (w Polsce w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych), które z kolei zakupują je w IRU, czyli w Międzynarodowym Zrzeszeniu Przewoźników Drogowych.**

**Zrzeszenia przewoźników, sprzedając karnety, podejmują się tym samym roli poręczycieli wobec władz celnych za działania przewoźników.**

**W związku z tym są zobowiązane ubezpieczyć swoją odpowiedzialność w towarzystwach ubezpieczeniowych.**

**Znaczenie karnetów TIR jednak maleje. Jest to efekt wejścia w życie Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej (Konwencji WPT), podpisanej w Brukseli 20 maja 1987 r., obowiązującej na obszarze Unii Europejskiej oraz krajów należących do Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu - EFTA.**

**Wspólna procedura tranzytowa pozwala na przewóz towarów z urzędu celnego w miejscu nadania do urzędu celnego przeznaczenia, a w urzędach celnych granicznych formalności celne zredukowane są do niezbędnego minimum.**

**Przewozy te odbywają się na podstawie jednego dokumentu tranzytowego, tzw. noty tranzytowej. Jednak nota tranzytowa nie jest odrębnym dokumentem.**

**Zgłoszenie celne o objęcie towarów procedurą WPT, składane przez nadawcę (tzw. głównego zobowiązanego).**

**W ramach WPT mogą być stosowane następujące procedury:**

- procedura T 1, która dotyczy towarów nie pochodzących z krajów Unii Europejskiej,**
- procedura T 2, mająca zastosowanie przy towarach pochodzących z krajów Unii Europejskiej (towary wspólnotowe).**

**W celu zabezpieczenia ewentualnych roszczeń ze strony urzędów celnych główny zobowiązany musi przedstawić, w momencie zgłoszenia celnego, dokument potwierdzający posiadanie przez niego gwarancji (zabezpieczenia) na pokrycie powyższych roszczeń.**

**Dokument taki jest poświadczany przez konkretny bank lub towarzystwo ubezpieczeniowe. Główny zobowiązany może też złożyć zabezpieczenie w gotówce.**

**Wspólna procedura tranzytowa stosowana jest przede wszystkim w transporcie drogowym, ale może też być zastosowana, w formie uproszczonej, w transporcie kolejowym, morskim i lotniczym.**

**Należy jeszcze wspomnieć o *umowie dotyczącej przewozów towarów niebezpiecznych w transporcie samochodowym ADR.***

**To umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych, regulująca zasady i warunki przewozu tego typu ładunków w celu zapewnienia im maksymalnego bezpieczeństwa.**

**W międzynarodowym transporcie samochodowym występuje zjawisko kontyngentowania przewozów.**

**Polega ono na tym, że każdy samochód ciężarowy, chcący wjechać na terytorium określonego kraju, musi dysponować specjalnym zezwoleniem.**

**Warunki udzielania wzajemnych zezwoleń, ich liczba i rodzaje są ustalane na szczeblu rządowym w umowach bilateralnych zawieranych na jeden rok.**

**W poszczególnych krajach zezwoleniami dysponują ministerstwa transportu, które udostępniają je zainteresowanym przewoźnikom. Wielkość kontyngentu zależy głównie od wielkości obrotów handlowych między danymi państwami.**

**Zezwolenia mogą być jednorazowe lub wielorazowe i dotyczą jazd określonych pojazdów. Wyróżnia się też zezwolenia docelowe i tranzytowe.**

**Zasadą kontyngentów jest udzielanie równej liczby zezwoleń dla przewoźników umawiających się krajów, chociaż w praktyce proporcje te układają się niekiedy inaczej niż w stosunku 50:50.**

**Głównymi przesłankami limitowania przewozów m. in. są;**

- ochrona własnych przewoźników,**
- możliwości przepustowe własnej sieci drogowej,**
- ochrona środowiska.**

**Kontyngenty są niewątpliwie czynnikiem ograniczającym rozwój międzynarodowych przewozów samochodowych.**

**W związku z tym niektóre kraje zawierają między sobą porozumienia o Nielimitowanym ruchu samochodowym.**

**Dokonywanie przewozów międzynarodowych umożliwiają też zezwolenia CEMT (*European Conference Minister's of Transport - Europejska Konferencja Ministrów Transportu*).**

**CEMT to międzynarodowa organizacja, założona w 1953 r., w której uczestniczy 36 państw, w tym Polska. Zezwolenia CEMT, których liczba jest limitowana, wydawane są przez ministerstwa transportu.**

**Mają one służyć stopniowej liberalizacji międzynarodowego transportu drogowego i zwiększaniu jego rozmiarów.**

**Zezwolenia te umożliwiają świadczenie usług transportowych pomiędzy państwami członkowskimi CEMT.**

**W przypadku punktów transportowych związanych z obsługą środków transportu samochodowego występuje trudność z ich jednoznacznym wskazaniem.**

**Dla samochodu ciężarowego punktem transportowym jest właściwie każde miejsce, w którym następuje jego załadunek lub rozładunek. Istnieją wszakże specjalnie urządzone i wyposażone punkty, gdzie następują regularne załadunki i rozładunki samochodów.**

**Mogą to być np. centra logistyczne lub miejsca, gdzie konsoliduje się ładunki drobnicowe, przygotowując je do przewozu.**

**W międzynarodowym transporcie samochodowym, jak w żadnej innej gałęzi transportu, niezmiernie ważną rolę odgrywają graniczne punkty transportowe – przejścia graniczne.**

**Do podstawowych zalet transportu drogowego należy szybkość dostawy.**

**Ta natomiast zależy w poważnej mierze od czasu, jaki spędza samochód na punktach granicznych.**

**Odpowiednia liczba takich przejść, ich wyposażenie i sprawna organizacja pracy to ważne elementy przyczyniające się do podniesienia efektywności świadczonych usług przez transport samochodowy.**

**Najrozsądniejszym rozwiązaniem jest oczywiście likwidacja punktów granicznych i swobodny przepływ pojazdów oraz towarów, tak jak to ma miejsce w obrębie Unii Europejskiej.**