

Jaroslav Brach

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: jaroslav.brach@ue.wroc.pl

ZDOLNOŚĆ POLSKIEGO PRZEMYSŁU DO ZAOPATRZENIA SIŁ ZBROJNYCH RP W CIĘŻARÓWKI KLAS TONAŻOWYCH ŚREDNIEJ I CIĘŻKIEJ

THE ABILITY OF POLISH INDUSTRY TO SUPPLY THE POLISH ARMED FORCES WITH MEDIUM AND HEAVY TONNAGE TRUCKS

DOI: 10.15611/pn.2018.523.07

JEL Classification: L62, N70

Streszczenie: Artykuł jest poświęcony zdolności polskiego przemysłu do zaopatrzenia Sił Zbrojnych RP w ciężarówki klas tonażowych średniej i ciężkiej. Kwestia ta jest istotna z dwóch zasadniczych powodów. Po pierwsze, aktualnie w wymiarze czysto taktycznym i po części strategicznym transport wojskowy bazuje na pojazdach kołowych – ciężarówkach, zabudowach, przyczepach oraz naczepach różnych klas i typów. I po drugie, obecne władze mocno – ze względów po części politycznych – stawiają na krajowy przemysł i krajowych dostawców. Celem tego artykułu jest wskazanie, na ile dzisiaj rodzimy przemysł – podmioty o wyłącznie polskim kapitale – jest w stanie zabezpieczyć dostawy niezbędnego naszemu wojsku taboru samochodowego klas tonażowych średniej i ciężkiej. Artykuł powstał głównie na podstawie analizy dedykowanych temu zagadnieniu jawnych i parajawnych artykułów, publikacji i dokumentów wewnętrznych zainteresowanych stron, w tym opublikowanych w opracowaniach naukowych i prasie fachowej, uzupełnionych przez wnioski własne autora.

Słowa kluczowe: transport wojskowy, polski przemysł motoryzacyjny, polonizacja.

Summary: The article is devoted to the ability of Polish industry to supply the Polish Armed Forces with medium and heavy tonnage trucks. This issue is important for two main reasons. First of all, currently in a purely tactical and strategic area, military transport is based on wheeled vehicles – trucks, bodies, trailers and semi-trailers of various classes and types. Secondly, the current authorities strongly (also because of political reasons) want to support the domestic industry and domestic suppliers. The purpose of this article is to indicate to what extent today's indigenous industry (entities with only Polish capital) is able to secure the supply of the medium and heavy tonnage class vehicles necessary for our army. The article is based mainly on the analysis of open and para-public articles dedicated to this issue, publications and internal documents of involved parties, including those published in scientific papers and specialist press, supplemented by the author's own conclusions.

Keywords: military transport, Polish automotive industry, polonization.

1. Wstęp

We wszystkich armiach podstawową rolę w zagwarantowaniu pełnego, pewnego i efektywnego wsparcia logistycznego, w ramach komponentu zaopatrzenia materiałowego i osobowego, od dekad odgrywają ciężarówki różnych klas i typów. Odpowiadają one za zapewnienie tego wsparcia na wszelkich wyróżnianych zazwyczaj szczeblach, czyli taktycznym, centralnym, operacyjnym i strategicznym. Wobec tego dla sprawnego funkcjonowania wszystkich sił zbrojnych kluczowego znaczenia nabierają elementy, takie jak liczba tych pojazdów, ich rodzaj – zgodnie z przyjętymi w tym zakresie kryteriami klasyfikacji, nowoczesność oraz dostawca, w tym kraj dostawcy, co może przekładać się na bezproblemowe zakupy takiego taboru w sytuacjach na przykład wzmożonych potrzeb, embarga czy zagrożenia wojną i prowadzenia działań bojowych. Dlatego ważne są tu nie tylko tematy związane z samymi pojazdami, ale i z tym, od kogo one pochodzą – producenta krajowego czy zagranicznego. Czynniki ten nabiera szczególnego znaczenia w przypadku armii co najmniej średnich (od 10 000 do 100 000 żołnierzy) i dużych (powyżej 100 000 żołnierzy), choćby z racji potrzeb zgłaszanych w tym obszarze. Istotną rolę pełni dla nich m.in. fakt, by ze względów ekonomicznych, politycznych i strategicznych jak najwięcej sprzętu nabywać w rodzimym przemyśle motoryzacyjnym, o ile oczywiście taki przemysł istnieje i w gospodarce rynkowej wyraża zainteresowanie takimi dostawami – tzn. dostawami konkretnego typu taboru na zadanych warunkach [Brach 2015, s. 22-108]. Problematyka ta dotyczyła i dotyczy także Polski, *de facto* od momentu odzyskania przez nią niepodległości w 1918 roku. Celem tego artykułu jest więc przeanalizowanie zagadnienia, na ile polski przemysł był w stanie realizować takie dostawy – tzn. ciężarówek aktualnie klasyfikowanych jako klas tonażowych średniej i ciężkiej. Rozważania te dotyczą zatem podmiotów całkowicie – w 100% – należących do rodzimego kapitału – prywatnego lub państwowego – i tu, w naszym kraju, prowadzących działalność, tu mających swoją siedzibę, zarząd i zakłady. Takimi producentami przed drugą wojną światową były Państwowe Zakłady Inżynierii (PZInż) i Wspólnota Interesów (WI), w czasie PRL-u i do początku tego stulecia Jelcz i Star, a teraz jest *de facto* wyłącznie Jelcz, należący do HSW SA, czyli PGZ (Polskiej Grupy Zbrojeniowej). Takim producentem może również zostać Szcześniak PS. Jednak realnie z tej grupy przedsiębiorstw ciężarówki produkuje dziś wyłącznie Jelcz. Dokładnej analizie podlegają podstawowe kwestie:

- rodzaj nabywanego taboru;
- ilość taboru i jego zakupy u konkretnego dostawcy;
- nowoczesność przejmowanego sprzętu.

Artykuł bazuje na analizie dostępnych danych, w większości pochodzących ze źródeł jawnych, takich jak opracowania naukowe, w tym książki i artykuły, dedykowane tej tematyce, oraz artykuły zamieszczone w prasie fachowej. Uzupełniają je dane pozyskane przez autora w Ministerstwie Obrony Narodowej oraz u samych firm – dostawców pojazdów. Przy czym – co należy podkreślić – artykuł

opiera się jedynie na informacjach, na jakich opublikowanie w takim opracowaniu zezwoliły zainteresowane strony. Ze zrozumiałych względów nie są w nim w takim razie przybliżone posiadane przez autora jakiegokolwiek dane chronione tajemnicą służbową, handlową i dziennikarską. Autor jest zresztą jedną z nielicznych osób cywilnych w kraju, niezwiązanych w przeszłości lub obecnie z SZ RP, zajmujących się tą problematyką.

2. Rodzaj nabywanego taboru i jego dostawcy

Już w okresie dwudziestolecia międzywojennego władze starały się rozwijać rodzimy sektor motoryzacyjny [Romanek 2017a; Romanek 2017b; Podbielski 1988; Podbielski 1992, s. 135-136; Rychter 1983, s. 343-347; Oleksiewicz 1974, s. 19; Mórawski 2000, s. 116] i niezbędne zakupy realizować w kraju. Mocno popierały m.in. rozwój nowoczesnych konstrukcji w podmiotach rodzimych, w pierwszym rzędzie należących do państwa. Ze względów politycznych i strategicznych mocno obstawali za tym przedstawiciele naszego wojska. Tendencja ta wyraźnie nasiliła się w drugiej połowie lat 30.

Tę politykę gospodarczego nacjonalizmu z czasów II Rzeczypospolitej w sferze pozyskiwania wojskowych środków transportu kołowego kontynuowano w okresie PRL. Do momentu przemian w latach 1989-1990 w Polsce funkcjonowało dwóch wytwórców takich aut, nabywanych także przez naszą armię. Pierwszym była Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach, drugą Jelczańskie Zakłady Samochodowe w Jelczu-Laskowicach koło Oławy. Z powodu ówczesnych ograniczeń natury prawno-politycznej obaj stanowili własność państwową, a profil ich produkcji wynikał z odgórnych decyzji władz w tej dziedzinie. Zgodnie z nimi w Starachowicach ulokowano wytwarzanie wariantów klasy tonażowej średniej, w Jelczu ciężkiej. Przy czym w Starachowicach znaczną część produkcji stanowiły specjalne odmiany zaprojektowane z myślą o armii, ale po demilitaryzacji mogące znaleźć zastosowanie w gospodarce narodowej, w tym w straży pożarnej, budownictwie czy energetyce. Pojazdy te w kolejności pochodziły z rodzin 66/660 i 266. Jelcz natomiast był skupiony na budowie wersji cywilnych, nadających się jedynie do lekkiego zmilitaryzowania i w związku z tym wykorzystywanych przez LWP wyłącznie w szosowym zabezpieczeniu logistycznym oraz w ochronie przeciwpożarowej i jednostkach inżynieryjnych.

Tym samym polskie zakłady były w stanie dostarczyć naszemu MON-owi:

- FSC Starachowice – wyłącznie modele klasy tonażowej średniej: 2-osiowe szosowe i uterenowione oraz 3-osiowe terenowe;
- JZS Jelcz – wyłącznie modele klasy tonażowej ciężkiej: szosowe w układach napędowych 4×2 i 6×2 oraz lekko uterenowione w układzie napędowym 6×4. Ponadto w Jelczu na własnych oraz pochodzących ze Starachowic podwoziach powstawały typy warsztatowe oraz ratownicze i ratowniczo-gaśnicze.

Jednocześnie, w warunkach gospodarki centralnie planowanej, zgodnie z tzw. centralnym rozdzielnikiem, sprzedaż mogła się odbywać tylko do wskazanych w przydziałach podmiotów. W dostawach tych MON zajmował zawsze jedno z najważniejszych, o ile nawet nie najważniejsze miejsce. Warto też wskazać, że do przemian z lat 1989-1990 polskie wojsko użytkowało relatywnie mało typów krajowych ciężarówek. Tak naprawdę przemysł niekiedy dostarczał jedno bazowe podwozie, które następnie armia starała się wykorzystać do pełnienia jak największej liczby zadań. Najlepszym przykładem jest tu Star 266, który posłużył jako baza dla wielu nadwozi o uniwersalnym, specjalizowanym i wybitnie specjalnym charakterze.

Import zaś poszczególnych rodzajów pojazdów – ze zrozumiałych względów – odbywał się wyłącznie z innych państw socjalistycznych, a jego skala w układzie względnym i bezwzględnym zależała od typu taboru. W przypadku klasy tonażowej średniej:

- odmiany szosowe i uterenowione praktycznie – poza nielicznymi sytuacjami – nie trafiały do LWP, w tym wypadku potrzeby prawie w całości zabezpieczały wyroby ze Starachowic;
- odmiany terenowe – Stary pokrywały większość potrzeb, ale w latach 60. i 70. zaimportowano niewielkie partie typów terenowych z trzech krajów: byłej NRD – Robury LO-1800A 4×4, byłej Czechosłowacji – Praga V3S, byłego ZSRR – GAZ 66.

O ile w takim razie w odniesieniu do klasy tonażowej średniej przemysł krajowy zabezpieczał większość potrzeb (w układzie ilościowym ponad 95%), o tyle kompletnie inna sytuacja panowała w klasie tonażowej ciężkiej. Powyższe stanowiło pochodną braku pełnej palety środków transportu w ofercie Jelcza. W związku z tym import ten dotyczył wykonań terenowych, wysoce specjalistycznych, z silnikami o dużych i bardzo dużych mocach:

- z byłego ZSRR sprowadzono szeroką gamę sprzętu, w tym podwozia i kompletne podwozia z zabudowami – m.in. ze sprzętem łączności, radarowym, WRE i systemami uzbrojenia, koparkami, żurawiami – Urał 375, Ził 131, Ził 157, Kraz 214/254/255B, MAZ 543 8×8;
- z byłej Czechosłowacji importowano ciężarówki marki Tatra, zawsze z napędzanymi wszystkimi osiami, cechujące się ponadprzeciętną dzielnością terenową. Służyły one przeważnie w roli: bazy dla transportera opancerzonego SKOT/OT-64; bazy dla systemów uzbrojenia – T815 8×8 jako nośnik armatohaubicy 152,6 mm Dana oraz wyrzutni raketowej 122 mm RM-70/85 (30 sztuk); bazy dla systemów elektronicznych, w tym raketowych – T138, T148, T815; ciężkich ciągników balastowych – T141, T813 i T815 (38 sztuk).

Niezwykle istotne zmiany w strukturze zakupów zaczęły następować po przemianach z lat 1989-1990. Ze względu na zachodzące u dostawców krajowych procesy przekształceniowe, zmiany po stronie właścicielskiej, strukturę realizowanych dostaw w obszarze rodzajów taboru bazowo da się tu wydzielić dwa okresy: lata 1990-2003 oraz po roku 2003.

W latach 90. obie krajowe fabryki zostały przejęte przez rodzimego inwestora branżowego – Grupę Zasada, który wykorzystując m.in. swoje powiązania z koncernem Daimler-Mercedes, miał w nich prowadzić dwa równoległe procesy – polonizacji produktów Mercedesa oraz mercedyzacji naszych wyrobów. Oba okazały się niestety jedynie marketingowymi sloganami. Inwestor ten praktycznie nie posiadał środków na inwestycje, a szumnie wówczas promowana, m.in. w mediach, współpraca z Mercesem, który nie był wtedy zainteresowany żadnymi inwestycjami w naszym kraju, ograniczyła się do montażu jego samochodów – w celu ominięcia płacenia ceł – oraz instalacji w wybranych wersjach jego jednostek napędowych. Silniki Mercedesa trafiały praktycznie jedynie do Jelczy, a cały ten proces miał realnie niewielki związek z transferem nowoczesnych technologii.

W sferze samych dostaw dla MON Star utrzymał sprzedaż tych samych rodzajów modeli co wcześniej, czyli szosowych, uterenowionych i terenowych. Natomiast zdecydowanie inaczej zaczęła się prezentować sytuacja w odniesieniu do Jelcza. To znaczy nadal dostarczał – jak dawniej – 2- i 3-osiowe odmiany szosowe oraz lekko uterenowione. Niemniej pojawiły się u niego nowe kategorie pojazdów, wcześniej niedostępne. W 1992 roku rozpoczęły się dostawy lekko zmilitaryzowanych ciągników siodłowych C642 jako bazy dla lotniskowych naczepowych zestawów paliwowych. W roku następnym Jelcz przekonstruował to auto, m.in. nieco dogłębniej je militaryzując. W ten sposób powstał typ C642D/1BK, który po kolejnych modernizacjach – C642D.35 6×4 (mocniejsze silniki IVECO, typowe „kanciaste” kabiny typu militarne) jest dostarczany do dnia dzisiejszego – C642D.35 6×4 Kajman. Jednak w zakresie dostaw dla wojska kluczowe znaczenie miała prezentacja w 1994 roku 3-osiowego podwozia P662D/1 – pierwszego w historii jelczańskiego w pełni terenowego wieloosiowego podwozia skierowanego do produkcji seryjnej, co więcej, podwozia od razu przygotowanego w wydaniu wojskowym, bez jakichkolwiek cywilnych odpowiedników. Wariant ten posłużył jako baza dla cystern o dużej pojemności do paliw (cysterna – dystrybutor CD10/tzw. SMOK 9), jakich LWP nie miało na swoim stanie, i w następnych latach:

- był modernizowany poprzez wprowadzenie mocniejszych silników IVECO i typowo wojskowych „kanciastych” kabin militarnych;
- stanowił podstawę do przygotowania kolejnych wersji militarnych w układach wieloosiowych – 3- i 4-osiowych.

W rezultacie:

- w klasie tonażowej średniej utrzymano dostawy taboru od Stara, czyli sytuacja prezentowała się praktycznie analogicznie jak przed 1990 rokiem;
- w klasie tonażowej ciężkiej Jelcz – oprócz jak dotychczas wydań szosowych i lekko uterenowionych – po raz pierwszy w swojej historii zaczął proponować wydania dogłębniej zmilitaryzowane i hybrydowe/militarne terenowe. Pojazdy te nie miały bezpośrednich odpowiedników (zamienników) w taborze importowanym przed 1990 rokiem i tym samym mogły po części zsubsidiować wcześniejszy import, głównie z byłego ZSRR.

Jednocześnie w klasie tonażowej ciężkiej został utrzymany import specjalistycznych wariantów, jakich Jelcz nadal w ogóle nie montował. Były to:

- 3- i 4-osiowe specyficzne podwozia Tatry pod systemy radarowe;
- 3-osiowe ciężkie ciągniki siodłowo-balastowe do przerzutu wielotonowej techniki bojowej.

Przy czym o ile terenowe podwozia Tatry sprowadzono także przed 1990 rokiem, o tyle w zakresie tzw. transporterów ciężkiego sprzętu (ciężkiej techniki bojowej) zaszły dwa procesy:

- ciągniki siodłowo-balastowe zastąpiły ciągniki balastowe (zestawy przyczepowe zastąpione przez zestawy naczepowe);
- na miejsce wyrobów z byłych krajów socjalistycznych – Krazy i Tatry, zaczęto nabywać wyroby z Zachodu – od znanych koncernów. Pierwszym z nich był zakupiony w 1994 roku dla Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Pancernych w Poznaniu jeden austriacki zestaw, tworzony przez ciągnik Steyr 37M42/S38/6×6 i terenową naczepę Achleitner. Był to zresztą pierwszy zestaw naczepowy tego typu na stanie naszej armii. W 1999 roku dołączyły do niego trzy zmontowane we Wrocławiu ciągniki Volvo FL12H 420 6×6 z francuskimi naczepami Lohr.

Niezwykle poważne zmiany w tym układzie zaczęły następować po 2003 roku i dotyczyły kategorii masowej zarówno średniej, jak i ciężkiej. W grudniu 1999 roku Stara od Grupy Zasada przejął międzynarodowy koncern MAN Nutzfahrzeuge AG. W 2003 roku zaprzestał on w starachowickiej fabryce montażu wersji szosowych, a w roku 2007 terenowych z serii 944 4×4 i 1466 6×6, obu pierwotnie przygotowanych jeszcze przez samego Stara i oficjalnie ujawnionych w 1999 roku. Ze względów ekonomicznych ich produkcję przeniósł bowiem do innej swojej filii – do Austrii, do tamtejszej fabryki Steyr. Przy czym w Polsce po 2000 roku odbywał się już *de facto* wyłącznie montaż tych aut, nie ich produkcja, z kluczowych komponentów dostarczanych przez samego MAN-a (silniki, kabiny, osie, ramy podwozi) oraz przez jego kooperantów (m.in. ZF).

Jelcz z kolei w 2003 roku w ogóle zrezygnował z wytwarzania wariantów cywilnych i tym samym całkowicie zrezygnował z dostaw na ten rynek. Zaprzestał mianowicie składania takich wykonań, a skupił się wyłącznie na dalszym rozwoju zmilitaryzowanych i militarnych wersji uterenowionych i terenowych. W kolejnych latach sukcesywnie zwiększał liczbę ich dostępnych wydań – m.in.: w 2000 roku pojawiło się wzmocnione 3-osiowe terenowe podwozie P/S662D43 6×6, w 2001 roku pierwsze w historii zakładu 4-osiowe mocniej uterenowione podwozie w układzie napędowym 8×6 – P862D.43 8×6, w 2004 roku pierwszy w historii zakładu terenowy 3-osiowy ciągnik siodłowy C662D.43 6×6, w 2010 roku pierwsze w historii zakładu w pełni terenowe podwozie w układzie napędowym 8×8 – typ P882D.43 8×8, w 2011 roku uzupełnione przez wzmocnione, także w pełni terenowe militarne podwozie 4-osiowe 8×8 – 882.53 8×8. Poza tym stale modernizowano, unowocześniano i poszerzano paletę dotychczas dostępnych linii, w tym ciągników siodłowych 6×4 – C642 oraz podwozi 6×6 – P662D.35 6×6. Jednocześnie firma, po zaprzestaniu

przez MAN-a produkcji w Polsce ciężarówek klasy średniej ładowności i wysokiej mobilności taktycznej – dzielności terenowej, zaczęła pracować nad ich własnym odpowiednikiem. Docelowo miał on wystąpić w roli następców Starów – starszych 3-osiowych, 10-tonowych 660, 266 oraz nowszych – 9-tonowego, 2-osiowego 944 4×4 i 14-tonowego, 3-osiowego 1466 6×6. Tym następcą był 14-tonowy, 2-osiowy typ 442D.28 4×4 „Bartek”, oficjalnie ujawniony w 2007 roku. W następnych latach, w związku z jednej strony z nieudanymi podejściami MON do ogłoszenia stosownego przetargu, z drugiej – ze zmianą wymagań po stronie samej armii, opierając się na doświadczeniach zebranych przy projektowaniu P442D.28 4×4, Jelcz zaczął konstruować nowy, cięższy i mocniejszy model. Prace te trwały od 2011 roku, a w ich wyniku powstał typ 442.32 4×4. Pokazano go publicznie w 2013 roku, przy czym ponieważ jego dopuszczalna masa całkowita wynosi 16 000 kg, może być zaliczany do kategorii masowej ciężkiej. Ta zmiana kategorii masowej jest zresztą w pełni zgodna z ogólną światową tendencją w tym zakresie.

Do tego w 2014 roku podmiot zaprezentował wybitnie specjalizowane 3-osiowe terenowe podwozie, pierwsze w jego historii (łącznie z okresem przed 1990 rokiem) z klasyczną, a nie wagonową kabiną. Był to typ 663.32 6×6, który powstał specjalnie w ramach programu artyleryjskiego, określanego mianem Kryl.

Tym samym Jelcz jest dzisiaj w stanie zaopatrzyć Siły Zbrojne RP w następujące kategorie niezbędnego im zmilitaryzowanego i militarne kołowego sprzętu transportowego:

- podwozia średniej ładowności i wysokiej mobilności;
- podwozia wysokiej ładowności i wysokiej mobilności, w tym tzw. *general cargo* – transportery logistyczne ogólnego przeznaczenia (zabudowy skrzyniowe i hakowe systemy załadownicze, w obu przypadkach w opcji uzupełnione o zakabiny żuraw), cysterny do wody/paliw, zabudowy warsztatowe, kontenerowe oraz nośniki specjalistycznych systemów i wyposażenia, takich jak sprzęt elektroniczny – systemy WRE, łączności, radarowe, meteorologiczne i różnorodne uzbrojenia (rakietowe, lufowe), w tym wyrzutnie rakiet, platformy minowania narzutowego, nośniki systemów artyleryjskich różnych rodzajów i kalibrów;
- ciągniki siodłowe uterenowione do lotniskowych zestawów paliwowych;
- ciągniki siodłowe terenowe – obecnie jedynie 3-osiowe wchodzące w skład mostu towarzyszącego MS-20 Daglezja.

Jelczańskie pojazdy więc służą i będą służyć do realizacji szeregu zadań w klasycznym zabezpieczeniu logistycznym. Co jednak ciekawe, w ostatnich latach, pomimo technicznej wykonalności, w Jelczu nie zamawiano/nabywano przykładowo wywrotek czy ciężkich terenowych samochodów ratowniczo-gaśniczych, chociaż kilka wersji podwozi, w tym przede wszystkim P662D.35 6×6, P662D.43 6×6 czy 882.53 8×8, idealnie by się wręcz do tej roli nadawało, w wykonaniach z kabiną długą bądź wydłużoną – 4-, 6-osobową, o normalnej wysokości albo obniżoną.

Poza tym teoretycznie można rozważyć skonstruowanie polskiej ciężarówki wojskowej przez bielskie rodzinne przedsiębiorstwo Szcześniak PS – Szcześniak

Pojazdy Specjalne (SPS). Od ponad dwóch i pół dekady jest ono znane jako wytwórca specjalizowanych i specjalistycznych nadwozi dla służb ratowniczych, w pierwszym rzędzie dla straży pożarnej. Od kilku lat mocniej interesuje się także rynkiem militarnym, opracowując dla niego kilka ciekawych nadwozi. Taki sztandarowy militarny produkt stanowi Kołowy Wóz Zabezpieczenia Technicznego KWZT Mamut, uważany za jedną z najlepszych konstrukcji w swojej kategorii na świecie, powstały w ramach konsorcjum SPS z Tatrą, Cargotec Poland oraz Wojskowym Instytutem Techniki Panczernej i Samochodowej (WITPiS). Niemniej w 2014 roku Szczęśniak PS na kieleckich targach zbrojeniowych MSPO zaprezentował dwa firmowane przez siebie i przygotowane całkowicie od podstaw kompletne militarne samochody użytkowe dwóch klas tonażowych i typów, nazwane: Lekki Samochód Terenowy (LST) oraz Kołowa Platforma Wysokiej Mobilności (KPMW). Zaledwie rok później podmiot [Szczęśniak PS], również na kieleckim salonie uzbrojenia, na swoim stoisku ujawnił Kołową Platformę Wysokiej Mobilności (KPMW) – wersja 3 (KPMW 3). Szczęśniak PS występuje tu jako integrator całości i ostateczny wytwórca, przy czym przedsięwzięcie to, jak uprzednio, jest realizowane w kooperacji z WITPiS oraz Wydziałem Mechanicznym Wojskowej Akademii Technicznej (WAT).

Projektując KPMW 3, spożytkowano doświadczenie zebrane wcześniej, w trakcie prac nad KPMW (KPMW 1), w tym wyniki przeprowadzonych prób i badań. W zakresie pozycjonowania pojazd ten, tak samo jak KPMW (KPMW 1), to specjalny, typowo militarny środek transportu kołowego – klasyczna ciężarówka klasy wysokiej ładowności oraz wysokiej mobilności taktycznej – wysokiej dzielności terenowej i wysokiej mobilności strategicznej. W układzie koncepcyjnym to produkt powstały w wyniku wdrożenia tzw. amerykańskiej filozofii budowy, tzn. zmontowany z nabytych u zewnętrznych dostawców gotowych kluczowych komponentów, jak osie, silnik, skrzynie biegów i rozdzielcza. W układzie eksploatacyjnym KPMW 3 to środek transportu przystosowany do użytku w każdych warunkach, w tym w najtrudniejszych warunkach terenowych, przy maksymalnym zagwarantowaniu praktycznie bezawaryjnej jazdy w najcięższym terenie, wysokiej odporności na korozję oraz działania w skrajnych temperaturach – od -30 do $+50^{\circ}\text{C}$, i przy dużym zapyleniu. W formie zabudowy mogą występować liczne nadwozia uniwersalne (tradycyjne skrzynie ładunkowe, furgony, kontenery) oraz specjalizowane i specjalistyczne, w zależności od potrzeb finalnego użytkownika. Ponadto możliwe jest ich wykorzystanie, poza siłami zbrojnymi, przez odbiorców cywilnych, w tym przez straż pożarną, obronę cywilną, ekipy poszukiwawcze, ratownicze i naprawcze oraz do obsługi sprzętu i realizacji zadań przewozowych w kopalniach odkrywkowych. Niestety, jak dotychczas, wszystkie trzy samochodowe propozycje skończyły na stadium funkcjonalnych prototypów.

W klasie tonażowej ciężkiej import dotyczy zatem pozycji, jakich Jelcz nie może dostarczyć. Są to w kategorii:

- terenowych pojazdów głęboko zmilitaryzowanych, hybrydowych bądź militarnych: wozy ewakuacji i ratownictwa technicznego, ciężkie ciągniki siodłowo-

-balastowe, podwozia pod stacje radarowe (tu od dekad technicznie preferowana jest czeska Tatra, ze względu na unikatową budowę podwozi jej ciężarówek, z centralną rurą nośną i półosiami wahliwymi w niezależnym zawieszeniu);

- wariantów zmilitaryzowanych cywilnych – nośniki pożarniczych zabudów ratowniczych i ratowniczo-gaśniczych klas tonażowych średniej i ciężkiej w wydaniach szosowych, uterenowionych i terenowych, w tym ciężkie lotniskowe warianty ratowniczo-gaśnicze.

Poza tym importowane są wszelkie średnio- i wysokotonażowe samochody szosowe, 2- i 3-osiowe.

Przy czym omawiając pojazdy importowane, trzeba zwrócić uwagę na kilka zasadniczych elementów. Po pierwsze, wszystkie bazowe cywilne ciężarówki IVECO klas tonażowych średniej i ciężkiej praktycznie od połowy pierwszej dekady tego stulecia do roku 2017 (oficjalnego zaprzestania działalności przez Auto-Hit) w znacznym stopniu były polonizowane w dokonywanym przez Auto-Hit we własnym zakresie procesie ich militaryzacji. Podmiot [Brach 2013] prowadził te prace w swoim zakładzie w Makowie Mazowieckim. Zakres tej militaryzacji i związanej z nią polonizacji należał do relatywnie znacznych. W przypadku zwykłych szosowych aut z serii Eurocargo, w liczbie niespełna 700 sztuk przekazywanych naszej armii w latach 2008-2012, wkład rodzimej wartości dodanej wynikał z zastosowania krajowych części, materiałów i elementów oraz wykorzystania zasobów czynników rodzimych: robocizny (zatrudnionych), pracy umaszynowanej (uprzedmiotowionej) i *know-how*. Wkład ten, przy uwzględnieniu dodatkowo obciążeń finansowo-podatkowych, wyniósł dokładnie: w cenach netto – 67% import, 33% Auto-Hit, w cenach brutto – 54,5% import, 45,5% Auto-Hit. Ponadto wartość tego wkładu rosła w przypadku ciągników siodłowych z rodziny Trakker. Przychodziły one z hiszpańskiej fabryki IVECO, usytuowanej pod Madrytem, jako podstawowe wzmocnione podwozia w układzie napędowym 6×6, z długą kabiną. W Makowie Mazowieckim wykonywano ich adaptację, a cały ten projekt zabudowy bazowego podwozia IVECO Trakker i przekształcenia go w ciężki ciągnik siodłowo-balastowy, oznaczony jako Trakker MP720E50WT 6×6, był autorstwa Auto-Hitu i został poparty szczegółowymi pracami obliczeniowo-konstrukcyjnymi oraz własnym wieloletnim doświadczeniem.

Po drugie, praktycznie wszystkie uniwersalne, specjalizowane i specjalne zabudowy zamawiane przez MON mają krajowy rodowód, ewentualnie w pokaźnym wartościowo stopniu opierają się na krajowych zasobach pracy i krajowych komponentach. Powyższe dotyczy m.in. nadwozi skrzyniowych, furgonowych i chłodniczych (bez samego agregatu), cystern (importowane składowe aparaty pokładowe), wywrotek (importowane m.in. specjalne blachy i hydraulika), nadwozi pożarniczych, w tym lotniskowych. Wielu z ich wytwórców nie tylko zajmuje dzisiaj dość mocną pozycję na rynku rodzimym, ale też znaczną część swojej produkcji eksportuje, by wymienić Wielton, Szcześniak PS, WISS Wawraszek, PUH Stolarczyk czy KH Kipper. Do tego trzeba dodać m.in. AutoBox, Gniotpol; MotoTruck

Leszek Chmiel, Bocar, Altech, Armpol czy Zamet. Co więcej, wybrane z nich, jak Wielton (trzeci producent naczepek w Europie), PS Szczęśniak, WISS Wawraszek albo KH Kipper, są dzisiaj w swoich segmentach liczącymi się graczami w Europie. Poza tym w naszym kraju mają swoje fabryki zagraniczne koncerny, dostarczające osprzęt i zabudowy także naszej armii. Przykładowo od 2014 roku [<http://www.gp24.pl/strefa-biznesu/firma/pomysl-na-biznes/a/fabryka-zurawi-w-stargardzie-juz-dziala,10188870/>] w Stargardzie Szczecińskim działa zakład montażowy Hiab, będący częścią korporacji Cargotec. Powstają w nim m.in. żurawie wykorzystywane w budownictwie, leśnictwie, w recyklingu oraz właśnie w wojsku.

Kwestia zabudów przy dostawach taboru samochodowego wydaje się o tyle ważna, że niekiedy wartość samego nadwozia może nawet kilkakrotnie przekraczać wartość jego pojazdowego nośnika.

3. Ilości nabywanego taboru i narodowa struktura dostaw

W okresie powojennym w latach 1971-1994 [Drażkiewicz 2014, s. 40-41] MON zakupił ogółem 17 072 Starów 266, 13 760 Starów 660M1/M2 i około 930 Starów 244. Brak jest jednak dokładnych danych o wcześniejszych dostawach oraz o produkcji, ponieważ są one objęte tajemnicą wojskową i państwową.

Po okresie przemian z lat 1989-1990, w porównaniu z czterema wcześniejszymi dekadami, dostawy nowego taboru zdecydowanie spadły. Jako powód takiej sytuacji należy wskazać dwie zasadnicze przyczyny. Pierwsza to zmiana sytuacji geopolitycznej i związana z nią znaczna redukcja stanu liczbowego i w efekcie sprzętowego naszej armii. W tych odmiennych realiach na początku lat 90. nie tylko nie potrzebowała ona nowych samochodów, lecz chciała się pozbyć setek tych dotychczas posiadanych, a wówczas kompletnie jej zbędnych. Na to nałożyła się nie najlepsza sytuacja budżetu naszego państwa. Tym bardziej, że zakup nowoczesnego taboru, ze względu na jego wysoką cenę, w krajach zachodnich był niezwykle ograniczony, a rodzime zakłady dopiero zaczynały przygotowywać zmodyfikowaną ofertę. Mimo to pewne procesy modernizacyjne zachodziły, o czym świadczyło wejście w posiadanie w 1994 roku dwóch Steyrów (podwozie 24M32 6×6 i ciężki ciągnik siodłowo-balastowy 37S42 6×6) oraz dostawa z fabryki w Jelczu pierwszych podwozi w układzie 6×6 (seria 662) i przeznaczonych do lotniskowych zestawów paliwowych ciągników siodłowych w układzie 6×4 (seria C642). To unowocześnianie uległo zdynamizowaniu w drugiej połowie dekady oraz już w tym stuleciu, gdy z jednej strony zamawiano coraz więcej jelczańskich wieloosiowych podwozi, z drugiej rozpoczął się zakup 3-osiowych ciężkich ciągników siodłowo-balastowych, który swoją drogą zaowocował tym, iż pojawiło się ich na stanie wiele typów (tab. 1).

Zaprezentowane dane wskazują, że do momentu zaprzestania przez MAN-a produkcji ciężarówek w Starachowicach dostawy z krajowych fabryk stanowiły około 70-90% wolumenu zakupów. Od 2008 roku w ujęciu procentowym zaczęły spadać, do zaledwie niespełna 25% w roku 2012. Powyższe wynikało z trzech za-

Tabela 1. Wielkość i podmiotowa struktura dostaw ciężarówek klas tonażowych średniej i ciężkiej dla Sił Zbrojnych RP w latach 2000-2016

Rok/dostawca	Star	Jelcz	IVECO	Inni	Ogółem
2000	179	48 + 3 autobusy	40	m.in. 5 Volvo – zmontowane w Polsce	Ponad 250
2001	98	16+ 1 autobus	1+1	MAN – 6, Mercedes – 1	Niespełna 140
2002	204	46	12	MAN – 11, Mercedes – 6+1	Ponad 320
2003	170	69	19	MAN – 8, Volvo – 1, Mercedes – 3+2	Ponad 290
2004	229	72	70	MAN – 2, Volvo – 3, Mercedes – 1	Niemal 400
2006	219	66	35	Volvo – 7, Tatra – 1	Ponad 370
2007	65	103	41	Volvo – 6, Mercedes – 3	Ponad 220
2008		90	51	Scania – 4, Volvo 2, MAN (Star) – 2	163
2009		29	16	Tatra – 2	47
2010		117	94		Ponad 210
2011		110	258	Mercedes – 2	Ponad 370
2012		121	358+18 (pożarnicze)	MAN – 42, Scania – 11	Ponad 500
2013		187	21	MAN – 48, Tatra – 5	Ponad 250
2014		179	103	Tatra – 6	Poniżej 300
2015		328	61	Scania – 21, Tatra – 5, Mercedes – 4	Ponad 400
2016		333	28		Ponad 360

Źródło: opracowanie własne m.in. na podstawie [Brach 2016, s. 70-79; Brach 2017c, s. 66-71].

sadniczych przyczyn: braku zamówień na średnionażowych następców Starów 266/944, zwiększonych dostaw szosowych średnionażowych aut IVECO Eurocargo oraz dostaw z Jelcza na poziomie 100-120 sztuk. Od 2013 roku następuje ponowne odwrócenie trendów – rosną dostawy z Jelcza wskutek rozpoczęcia montażu następcy terenowych Starów w postaci modelu 442.43 4×4, a przy tym od 2014 roku dość szybko maleją dostawy IVECO. W efekcie w 2016 roku udział Jelcza w wielkościowej strukturze dostaw kształtował się na poziomie ponad 90%.

4. Znaczenie produkcji w kraju

Od dawna w naszym kraju panuje przekonanie, że prowadzenie wytwarzania wojskowych ciężarówek w rodzimych zakładach, najlepiej jeszcze stanowiących własność państwa, stanowi optymalne wyjście. Wskazuje się tu na wiele zalet takiego rozwiązania, w tym te o charakterze politycznym, ekonomicznym, strategicznym

i użytkowym. Bardzo dobrze będzie je omówić na przykładzie współpracy MON z zakładami w Jelczu.

Przede wszystkim skupienie się Jelcza od 2004 roku wyłącznie na produkcji dla wojska spowodowało, że w obszarze ciężarówek, niejako w sposób naturalny, z masowego wytwórcy szosowych i uterenowionych aut w układach 4×2, 6×2 i 6×4 w obecnej dekadzie stał się wytwórcą niszowym – dostawcą wyłącznie samochodów wysoko specjalizowanych – wariantów militarnych, do tego powstających w niezwykle małych seriach i nietypowych konfiguracjach. Ale to właśnie związana z tym specjalizacja uchroniła Jelcz od ostatecznego upadku. Produkcja wybitnie specjalistycznych aut militarnych różni się bowiem od produkcji zwykłych, cywilnych modeli. Czy u Jelcza, czy u jego rywali (MAN – Wiedeń/Steyr, Renault – Limoges, IVECO – Bolzano) nie odbywa się ona na wysoko zautomatyzowanych liniach, ale ma niemal manufakturowy charakter i wymaga bardzo dużego wkładu robocizny, począwszy od spawania (ręcznego!) kabin, poprzez składanie ramy, po ostateczny montaż.

W tym kontekście dobrze, że Jelcz istnieje i jest w stanie zaspokajać specyficzne, jednostkowe potrzeby naszych sił zbrojnych. To, że wciąż działa, po części wynika z olbrzymiej determinacji i uporu jego załogi, a po części ze wspierających zakupów ze strony MON-u, który od ponad dekady utrzymuje ten zakład w sferze motoryzacyjnej, będąc jedynym odbiorcą powstających w nim pojazdów. To właśnie dzięki zamówieniom lokowanym w najtrudniejszych dla niej czasach firma mogła dotrzeć do momentu przejęcia w kwietniu 2012 roku przez HSW SA. Do tego dochodzi wola polityczna jej dalszego funkcjonowania – Jelcz to podmiot polski, o polskim kapitale, należący do państwowej Polskiej Grupy Zbrojeniowej, w dodatku pracujący wyłącznie dla naszego MON-u i spełniający jego nawet jednostkowe wymagania. W następstwie swojej elastyczności wykona mianowicie niemal wszystko i zawsze, przeważnie po konkurencyjnych cenach, w konkurencyjnym czasie – nabył zdolność do realizacji w krótkim okresie i po atrakcyjnej cenie jednostkowej zamówień wymagających wielu modyfikacji, których zachodni konkurenci w takim czasie, za takie pieniądze i przy takiej skali zleceń na tego typu pojazdy nigdy by nie zrealizowali. Zachowuje więc próg opłacalności dla szeregu niewielkich, rocznych zamówień na odmienne warianty, w tym obszarze utrzymując pewną przewagę konkurencyjną w stosunku do branżowych potentatów. Cecha ta stanowi kolejny niepodważalny atut spółki, gdyż dla dużych koncernów przeważnie minimalny, opłacalny poziom potencjalnych zleceń, przy takich małych, specyficznych zamówieniach na nietypowe konstrukcje, wynosi z reguły kilkaset sztuk, w tym przynajmniej kilkadziesiąt rocznie jednego rodzaju. Jelcz tymczasem jest w stanie wykonać takie konstrukcje w liczbie zaledwie kilku sztuk. W efekcie ta niesamowita wręcz elastyczność pozwala zamawiającemu – Siłom Zbrojnym RP – w ograniczonych ilościach wchodzić w posiadanie taboru o rzadkich rozwiązaniach technicznych, zastosowanych, by idealnie spełniać nietypowe potrzeby, odbierać wiele różnych konfiguracji pojazdów w niezwykle małych ilościach. Warto też podkreślić, iż ze

względu na swoją pozycję przetargową to nie Jelcz stawia armii wymagania, lecz to armia ma możliwość nabycia u niego – otrzymania od niego, tego, czego naprawdę chce. A takiej swobody wyboru nie da jej prawie żaden z branżowych liderów, gdyż zazwyczaj pozostają oni skorzy do ustępstw tylko w pewnym zakresie i jeśli dane przedsięwzięcie nie gwarantuje im odpowiedniej i pewnej stopy zwrotu, po prostu się w nie nie angażują. Powyższe oznacza, że albo klient zapłaci dużo, albo zgodzi się na przedstawione mu propozycje, albo zostanie z niczym.

Dlatego, po pierwsze, Jelcz, przy relatywnie małych nakładach, może opracować wiele wybitnie specjalistycznych odmian 2-, 3- i 4-osiowych, w układach napędowych od 4×4 poprzez 6×4, 8×4 i 8×6 po 8×8 oraz o dopuszczalnych masach całkowitych dla konfiguracji solo od 16 000 do 36 000 kg i w zestawie do ponad 50 000 kg. Po drugie, Jelcz nie tylko produkuje podwozia i nieopancerzone kabiny, ale i we własnym zakresie wytwarza kabiny integralnie opancerzone. Do tego te integralnie opancerzone kabiny dostępne są w kilku wykonaniach. Po trzecie, Jelcz, dzięki małoseryjnym technikom montażu, wszystkie swoje konstrukcje, w tym nietypowe, może rocznie budować w różnych partiach, i liczących sztukę, dwie, trzy, i sztuk kilkanaście czy kilkadziesiąt. Niemniej, z drugiej strony, Jelcz na dziś nie jest w stanie samodzielnie opracować bardziej skomplikowanych typów. Produkuje na potrzeby naszej armii, która zazwyczaj zamawia u niego auta dość proste, bo nie wymaga za wiele. Doskonale to widać na przykładzie integralnie opancerzonych kabin-kapsułów. Jelcz doszedł tu zaledwie do poziomu pierwszego dla ochrony balistycznej i przeciwminowej, podczas gdy u najważniejszych konkurentów swoją normę stanowią poziomy drugi czy najlepiej trzeci. Wystarczy także porównać pewne detale dotyczące rozwiązań szczegółowych, przekładających się na ergonomię militarnej eksploatacji, jak uchwyty, mocowania, drabinki, stopnie. Tu Jelczowi do branżowych potentatów jeszcze bardzo wiele brakuje.

Generalnie, funkcjonując jako klasyczny wytwórca niszowy, Jelcz jest w stanie na konkurencyjnych warunkach i w konkurencyjnym terminie opracować, zbudować i przebadать nawet wysoko specjalizowane konstrukcje, zaspokajające niestandardowe potrzeby naszej armii. Utrzymanie w Jelczu montażu ciężarówek ma zatem strategiczne znaczenie dla obronności kraju, gwarantując, że wojsko otrzyma nie bazowe seryjne auta jedynie w pewnym wymiarze dostosowane do jego potrzeb, ale *de facto* środki transportu niemal od początku przygotowane w taki sposób, by te potrzeby w możliwie maksymalnym stopniu zostały zaspokojone. W rezultacie dzięki oferowaniu przez Jelcza wybitnie specjalistycznych odmian nasza armia może wchodzić w posiadanie wielu unikatowych konstrukcji. Tym samym upadek podwrocławskiej fabryki oznaczałaby dla niej konieczność poszukiwania zamienników o takich samych czy zbliżonych parametrach, jak przykładowo P662D.35 z obniżoną, załogową kabiną. Nie byłoby to wcale takie łatwe, gdyż poza nielicznymi wyjątkami, jak Tatra, mało który wytwórca chciałby realizować tak specyficzne i jednostkowe zlecenia.

Dlatego dobrze się stało, że Jelcz, mając tak duże znaczenie dla logistyki naszych sił zbrojnych i wobec tego obronności kraju, cały czas otrzymuje od naszej armii swoiste koło ratunkowe. By polska myśl techniczna mogła się dalej rozwijać i aby jednocześnie zachować potencjał obronny w krajowym przemyśle, ważne jest zatem, że armia wysokotonażowe jelczańskie samochody kupuje na kilka sposobów. To znaczy zamawia je bezpośrednio w zakładzie oraz wskazuje jako jedyne preferowane nośniki przy wdrażaniu wielu projektów. Dzięki temu Jelcz może korzystać z programów wsparcia, przeznaczonych nie tylko dla niego, ale i innych rodzimych podmiotów. Do tego dochodzą strategiczne projekty realizowane wraz z renomowanymi partnerami zagranicznymi.

Jednocześnie ta elastyczność w powiązaniu z przychylnością ze strony zamawiającego gwarantuje Jelczowi niemal monopolistyczną pozycję na krajowym rynku w zakresie ciężarówek wybranych klas i typów. W efekcie powstała tu niezwykle ciekawa zależność – wytworzył się pewien specyficzny układ symbiotyczny na linii fabryka – siły zbrojne. Obie strony zyskują na tej swoistej symbiozie – armia, składając zamówienia, podtrzymuje montaż, Jelcz – mając te zamówienia oraz potencjał badawczo-rozwojowy i zaplecze wytwórcze, podejmuje się realizacji zleceń nietypowych, nawet jednostkowych, jakich realizacji praktycznie nikt inny po takim koszcie i w takim czasie by się nie podjął. W niszy, jaką jest rynek ciężarówek wojskowych, Jelcz znalazł więc jeszcze swoją własną niszę, stając się przedsiębiorstwem idealnie niszowym. Z jednej strony „żyje” więc z polskiej armii i istnieje tylko dzięki zamówieniom przez nią nadsyłanym. Jest od nich całkowicie uzależniony i bez nich już ponad dekadę temu byłby bankrutem. Z drugiej strony wojsko skutecznie utrzymuje go przy życiu, dostając w zamian sprzęt taki, jaki chce, w ilościach, jakich potrzebuje i w danym okresie może przejąć. Dlatego, będąc *de facto* pozbawionym konkurentów oraz w tak sprzyjających okolicznościach nie czując ich presji, Jelcz może spokojnie myśleć o przyszłości, oznaczającej skupienie się jedynie na rynku krajowym.

W takim jednak układzie nasi decydenci nie powinni przez pryzmat funkcjonowania Jelcza i współpracy z nim rozpatrywać i postrzegać całości rynku militarnej motoryzacji w sferze ciężarówek, w tym strony podażowej oraz zasad jej postępowania. Powyższe stanowi mianowicie istotne nadużycie i jest obarczone organicznym błędem, bo Jelcz nie dostarczy wszystkich rodzajów niezbędnego taboru samochodowego. W rezultacie wiele jego typów nadal trzeba będzie nabywać poza nim, u innych producentów, zazwyczaj już głównych graczy – branżowych potentatów. Ambitne plany rozwojowe Jelcza niewiele tu zmienią¹.

¹ 17 lipca 2014 roku w trakcie konferencji prasowej towarzyszącej otwarciu nowej linii montażowej prezes Jelcza – Władysław Czubak na moje pytanie o przygotowanie ciężkiego terenowego ciągnika siodłowo-balastowego stwierdził, że na skonstruowanie i kompletne przebadanie takiego ciągnika potrzebne są minimum 2-3 lata, i to przy dość optymistycznym założeniu, że w trakcie nie pojawią się poważne problemy. Tym bardziej, że aktualnie – obiektywnie oceniając – Jelcz dysponuje minimalnymi, by nie rzec wręcz, iż zerowymi kompetencjami w opracowywaniu wariantów tego rodzaju – po

5. Podsumowanie

Państwo polskie zawsze dbało o to, by zakupy niezbędnego taboru samochodowego dla rodzimych sił zbrojnych w znacznym stopniu odbywały się w przedsiębiorstwach krajowych, z krajowym kapitałem. Taka sytuacja wystąpiła zarówno przed drugą wojną światową, jak i po niej. Starano się m.in., by jak najwięcej rodzajów pojazdów powstawało właśnie w rodzimych fabrykach. Na ich rozwój, przy wszelkich występujących ograniczeniach, generalnie nie oszczędzono nakładów inwestycyjnych. Takie zjawisko wystąpiło i za II Rzeczypospolitej, i w okresie PRL-u. Dopiero otwarcie gospodarki na świat, w związku z realizowanymi od 1990 roku procesami liberalizacyjnymi, zmieniło ten stan rzeczy. Taka zmiana zaszła w latach 90. Z jednej strony wojsko drastycznie ograniczyło wówczas zakupy. Z drugiej na naszym rynku militarnej motoryzacji pojawili się gracze obcy, w tym znane zachodnie koncerny, oferujące wyroby zdecydowanie nowocześniejsze. Zakłady w Starachowicach i Jelczu próbowały nadrabiać tę lukę technologiczną i tym samym likwidować wieloletnie opóźnienie naśladowcze, ale na powyższe niezbędne były czas i znaczne środki finansowe. A tego obie wytwórnie wtedy nie miały. Co nie znaczy, iż nie dokonywały żadnych prób poprawy swojej pozycji. Star najpierw, opierając się na starych modelach, przygotował ich nowsze wydania – wersje 1344 i 1366, potem zaś opracował odmiany nowej generacji – 944 i 1466. To, że w większej liczbie nie weszły one na stan posiadania Sił Zbrojnych RP, stanowiło wyłącznie wynik działania międzynarodowej korporacji MAN Nutzfahrzeuge, która przejęła tzw. biznes ciężarówkowy w grudniu 1999 roku i przez następne lata robiła praktycznie wszystko, by go ostatecznie zlikwidować. Do tego doszło ponad dekadę temu. W tym kontekście dobrze zatem, że drugi z istniejących krajowych zakładów – Jelcz, od początku lat 90. zaczął sukcesywnie wchodzić w segment wojskowej motoryzacji, systematycznie opracowując coraz nowsze i bardziej militarnie skomplikowane – zaawansowane, warianty. To wejście stanowiło jednak – zdaniem autora – nie tyle wynik świadomej polityki państwa – jak za II RP, i PRL, ale było wypadkową czterech zasadniczych grup czynników. Pierwszą stanowiła sytuacja samej fabryki – ze względu na zagraniczną konkurencję powoli traciła ona rynek cywilny i musiała poszukiwać mniej zagrożonych nisz. A jedną z nich był właśnie sektor wojskowy. To więc po części grupie mocodawców i konstruktorów w Jelczu, a nieraz ich osobistej determinacji, należy zawdzięczać to, że bez wcześniejszego doświadczenia w tym zakresie takie wyroby zaczęto w ogóle składać. Jednocześnie sprzyjały temu trzy czynniki: relatywnie wysokie ceny analogicznego taboru pozyskiwanego za granicą, co przy niskim budżecie MON ograniczało zakupy do *de facto* jednostkowych, oraz poparcie dla krajowego przemysłu wyrażane przez decydentów MON, w tym odpowiedzialnych za zakupy. W grudniu 1999 roku Szef Szta-

prostu nigdy dotąd takiego auta nie zbudował. W związku z tym, jeżeli czas dostawy będzie wynosił minimum 2-3 lata, Jelcz spróbuje swoich szans, przygotowując stosowny pojazd, jeśli będzie wynosił 2 lata bądź krócej, wycofa się z trwającej procedury przetargowej.

bu Generalnego WP zatwierdził dokument o nazwie „Koncepcja nowej struktury transportu samochodowego Sił Zbrojnych RP” [Brach 2013b]. Koncepcja ta w znacznym stopniu powstała pod kątem aut, jakie mógł dostarczyć rodzimy przemysł – innymi słowy, to nie pojazdy przypisano do koncepcji, a koncepcję przygotowano, opierając się na istniejących już samochodach, w tym Tarpanie, Starze 944 oraz Jelczu 662. W efekcie wojsko wskazywało właśnie na krajowe konstrukcje jako preferowane i taka polityka jest przez nie stosowana do dnia dzisiejszego.

Naszej armii w sensowności utrzymania produkcji w kraju pomógł także inny czynnik. Wskutek bowiem wielu fuzji i przejęć europejski rynek został zdominowany zaledwie przez kilku graczy – utworzył się na nim układ dwubiegunowy z potężnymi korporacjami z jednej strony oraz małymi podmiotami niszowymi z drugiej. Ponieważ korporacje te systematycznie zwiększały sprzedaż w sektorze cywilnym, sektor zbrojeniowy w ich przychodach i zyskach zaczynał odgrywać coraz mniejszą rolę. W rezultacie stawały się coraz mniej skore do ewentualnych ustępstw, mniejszym odbiorcom raczej narzucając to, co mogą zaoferować, niż przygotowując wykonania specjalnie dla nich. W takiej sytuacji w dziedzinie kołowych środków transportu towarowego tzw. *market maker* – tworzącym rynek – dla dużych koncernów przestały być armie, takie jak polska, czeska albo fińska. Tymi *market maker* pozostały one jednak nadal dla przedsiębiorstw małych, gdyż skala składanych zamówień tylko je mogła i może przeważnie zachęcić do opracowywania specjalnych konstrukcji czy/i dostawy unikatowych, specyficznych wariantów w niewielkich ilościach, a nawet pojedynczych sztuk. Taka sytuacja w Czechach odnosi się do Tatry, w Rumunii do Romana, w Finlandii do Sisu, z kolei w Polsce do Jelcza.

Niemniej problem Jelcza polega na czym innym – politycznie i strategicznie po części słuszne decyzje spowodowały, że jednym z kluczowych dostawców ciężarówek dla naszego wojska został nie przodujący w branży gracz, lecz zakład technologicznie i koncepcyjnie będący średniakiem, w dodatku imitatorem-naśladowcą – zakład, który dotąd bezwzględnie nowoczesnego wyrobu nie wyprodukował i najprawdopodobniej nigdy nie wyprodukuje. Jelcz takim imitatorem zatem nadal zostanie, gdyż pomimo politycznego namaszczenia produkował, produkuje i będzie produkował ciężarówki relatywnie proste. Innych nie może, bo nie dysponuje własnymi unikatowymi zasobami technologicznymi i specyficznymi rozwiązaniami, pozwalającymi mu na zaproponowanie wyrobów nietypowych i unikatowych, głównie w obszarze podwozia. W efekcie bezsprzecznie dzisiaj potrzebuje dopływu – transferu nowoczesnych technologii, głównie w sferze podwozi oraz kabin, zarówno tych zmilitaryzowanych o czysto cywilnym rodowodzie, jak i integralnie opancerzonych. Te pierwsze swoimi korzeniami tkwią w latach 70. i 80. ubiegłego wieku, te drugie na obecne realia zapewniają dość niskie stopnie ochrony balistycznej i przeciwminowej.

Oczywiście takie niszowe i poboczne jego funkcjonowanie wiele znaczy dla rodzimych sił zbrojnych, lecz z drugiej strony skazuje nasz kraj na używanie sprzętu transportowego może i nowego, ale nie zawsze do końca dopracowanego [Brach

2017b, s. 50-57] i od czołowych konstrukcji odstającego w wielu wymiarach. Tym bardziej że postęp dokonywany przez Jelcza nie służy znacznej redukcji luki technologicznej, lecz temu, by tej luki drastycznie nie powiększać w sytuacji, gdy inni zwyczajnie idą do przodu szybciej. Naturalnie Jelcz buduje to, co jest w stanie zbudować i co armia u niego zamawia. W tym kontekście należy jednak wskazać, że armia jakby się nieco bała nowoczesności. Być może te obawy stoją właśnie za tym, że od Jelcza mało się wymaga i do relatywnie niewielkiego postępu go zmusza. Dobrze powyższe widać choćby w przypadku opancerzenia kabin, gdzie najnowsze jelczańskie opracowania są zapóźnione o co najmniej dekadę w stosunku do przodujących odpowiedników.

Dlatego w przyszłości Jelcz co najwyżej zaspokoi kolejne niszowe potrzeby za pomocą kolejnych niszowych kompletacji – tzn. wykonań ściśle i specjalnie dostosowanych do często wąsko zdefiniowanych potrzeb. Będzie też składał – nawet w dłuższych seriach – warianty nowocześniejsze niż dotychczas użytkowane przez naszą armię w danej kategorii, ale nie lepsze niż ich ekwiwalenty pochodzące od czołowych graczy.

W takich realiach import będzie dotyczył pozycji, których Jelcz nie produkuje i których samodzielnie nie zamierza opracować. Do tego utrzymanie pewnej presji konkurencyjnej wydaje się tu konieczne, by Jelcz był zmuszony do szybszej modernizacji, a nie chciał dalej jedynie żyć ze – stanowiącego ewenement na skalę światową – specyficznego układu, w którym producent o takim potencjale dostarcza wszystkie swoje wyroby tylko jednemu nabywcy – naszym siłom zbrojnym. Nie jest to dobra sytuacja, tym bardziej że z realizacją niektórych projektów Jelcz zwyczajnie sobie nie radzi. Własne ambicje i nawet najlepsze wsparcie polityczne to jedno, a niekiedy brutalna rynkowa i użytkowa rzeczywistość to drugie.

Literatura

- Brach J., 2013a, *Auto-Hit – polski producent wojskowego sprzętu transportowego – militarnych pojazdów specjalnych*, Ciężarówki i Autobusy, nr 4.
- Brach J., 2013b, *Głos w dyskusji na temat nowej struktury parku samochodowego Sił Zbrojnych RP*, Nowa Technika Wojskowa, nr 2 oraz 3.
- Brach J., 2015, *Dostawy ciężarówek dla Sił zbrojnych RP- – wybrane zagadnienia ekonomiczne i techniczne*, Wyd. UE Wrocław, Wrocław.
- Brach J., 2016, *Dostawy średnich i ciężkich pojazdów użytkowych dla Sił Zbrojnych RP w 2015 roku*, Wojsko i Technika – część I, nr 6, część II, nr 7.
- Brach J., 2017a, *Jelcz wczoraj, dziś i jutro*, Wojsko i Technika, nr 9.
- Brach J., 2017b, *Proces zakupu kołowego sprzętu transportowego – implikacje dla Polski*, Nowa Technika Wojskowa, nr 8.
- Brach J., 2017c, *Zakupy średnich i ciężkich ciężarówek przez SZ RP w 2016 r.*, Wojsko i Technika, nr 8.
- Drażkiewicz S., 2014, *Wojskowe samochody ciężarowo-terenowe Star 660/266*, Agencja Wydawnicza CB, Seria Typy Broni i Uzbrojenia nr 225, Warszawa.

- Fabryka żurawi w Stargardzie już działa*, <http://www.gp24.pl/strefa-biznesu/firma/pomysl-na-biznes/a/fabryka-zurawi-w-stargardzie-juz-dziala,10188870/>.
- Kończak J., 2016, *Tendencje rozwojowe samochodów wysokiej mobilności małej i średniej ładowności eksploatowanych w Wojsku Polskim*, [w:] Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, seria: „Transport”, zeszyt 112, Warszawa, www.wt.pw.edu.pl/content/download/6317/35486/file/Jaroslaw%20Kończak.pdf.
- Materiały wewnętrzne Auto-Hit.
- Mórawski K., 2000, *Historia Woli*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Oleksiewicz J., 1974, *Warszawska Wola*, Towarzystwo Przyjaciół Warszawy Oddział Wola, Muzeum Historyczne m.st. Warszawy i Warszawski Tygodnik Ilustrowany „Stolica”, Warszawa.
- Podbielski Z., 1988, *Samochody ciężarowe, specjalne i autobusy*, Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia”, Warszawa.
- Podbielski Z., 1992, *Wielka encyklopedia wytwórni samochodów. A-D*, Wyd. Adi Car, Łódź.
- Romanek J., 2017a, *Ciągniki PZInż. 312, 342, 343, 322, 152*, seria „Wrzesień 1939. Wielki leksykon uzbrojenia”, tom 113, EdiPresse Polska.
- Romanek J., 2017b, *Samochody ciężarowe PZInż. 703, 713, 603*, seria „Wrzesień 1939. Wielki leksykon uzbrojenia”, tom 121, EdiPresse Polska.
- Rychter W., 1983, *Dzieje samochodu*, wyd. 3 uzup., WKiŁ, Warszawa.
- Szczeńniak PS, materiały wewnętrzne na temat KPWM 3.
- Wojsko i technika 20.07.17.doc, maszynopis, wewnętrzne opracowanie firmy Jelcz.