

Wstęp.

1. Pojazdy samochodowe stosowane w międzynarodowym drogowym transporcie ładunków - cechy, tendencje rozwojowe, flota, strategia taborowa i strategia flotowa
 - 1.1. Pojęcie taboru samochodowego i jego rodzaje
 - 1.2. Rozwój pojazdów stosowanych w Europie w drogowym międzynarodowym transporcie ładunków
 - 1.3. Wymagania Konwencji TIR w zakresie warunków technicznych do puszczenia pojazdów
 - 1.4. Pojęcie floty i pojazdu flotowego
 - 1.4.1. Klient - użytkownik flotowy
 - 1.4.2. Ciężarówka flotowa
 - 1.5. Strategia taborowa
 - 1.5.1. Zdefiniowanie pojęcia strategia
 - 1.5.2. Strategia taborowa i strategia flotowa
 - 1.6. Nowe tendencje rozwojowe w dziedzinie taboru używanego do między narodowego drogowego transportu ładunków
2. Strategia taborowa polskich przedsiębiorstw zajmujących się międzynarodowym drogowym transportem ładunków w okresie od 1958 do 1989 roku
 - 2.1. Uwarunkowania
 - 2.2. Możliwość pozyskania odpowiedniego taboru
 - 2.2.1. Dostępność pojazdów w fabrykach krajowych
 - 2.2.2. Dostępność pojazdów w krajach socjalistycznych
 - 2.2.3. Dostępność pojazdów w krajach kapitalistycznych
 - 2.3. Polskie przedsiębiorstwa działające w branży międzynarodowych drogowych przewozów ładunków
 - 2.4. Rozwój strategii taborowej polskich przedsiębiorstw międzynarodowe go drogowego transportu ładunków
 - 2.4.1. Strategia taborowa PMPS Pekaes oraz Pekaes Auto-Transport SA
 - 2.4.2. Strategia taborowa pozostałych przedsiębiorstw posiadających tabor produkcji zachodniej bądź tabor mieszany
 - 2.4.2.1. Przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie na zlecenia z zewnątrz Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej - PKS
 - 2.4.2.2. Przewoźnicy wykonujący przewozy na zlecenia z zewnątrz lub na zlecenia z zewnątrz i własne
 - 2.4.2.3. Przewoźnicy wykonujący przewozy głównie na potrzeby własne i wykonujący przewozy specjalizowane
 - 2.5. Klasy tonażowe, wybierane marki, zagadnienie taboru używanego
 - 2.6. Strategia taborowa polskich przedsiębiorstw międzynarodowego trans portu drogowego na tle strategii taborowej ich zagranicznych odpowiedników
 - 2.6.1. Strategia taborowa międzynarodowych przewoźników z krajów socjali stycznych
 - 2.6.2. Strategia taborowa międzynarodowych przewoźników z krajów kapitalistycznych
3. Strategia taborowa polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków po 1989 roku

- 3.1. Akty prawne po roku 1989 wpływające na strategię taborową polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków
 - 3.1.1. Akty prawne wpływające na zmiany polityki gospodarczej oraz określające ustrój gospodarczy państwa
 - 3.1.2. Akty prawne odnoszące się bezpośrednio do transportu oraz akty prawne dotyczące możliwości zakupu odpowiedniego taboru
- 3.2. Możliwości pozyskania odpowiedniego taboru
 - 3.2.1. Tabor fabrycznie nowy
 - 3.2.1.1. Możliwości dostaw z fabryk krajowych
 - 3.2.1.2. Pojazdy z importu i od zagranicznych producentów
 - 3.2.1.3. Wejście firm zagranicznych na polski rynek i jego uwarunkowania
 - 3.2.2. Tabor używany
 - 3.2.2.1. Tabor używany nabywany w kraju
 - 3.2.2.2. Tabor używany nabywany za granicą
- 3.3. Sprzedaż nowych pojazdów użytkowych w Polsce
- 3.4. Tabor używany przez polskich międzynarodowych przewoźników ładunków
 - 3.4.1. Liczba pojazdów i stopień ich nowoczesności
 - 3.4.2. Główni dostawcy taboru - preferowane marki
 - 3.4.3. Klasy tonażowe taboru
- 3.5. Tabor polskich międzynarodowych przewoźników drogowych w porównaniu z taborem używanym przez przewoźników międzynarodowych z innych krajów

Zakończenie

Literatura

Spis rysunków i tabel

Załącznik