

Magdalena Kalbarczyk

## Wpływ transportu kolejowego na system obronny państwa

**Celem tego artykułu jest ukazanie wiodących czynników, jakie decydują o rozwoju transportu kolejowego w kontekście funkcjonowania współczesnego systemu obronnego państwa oraz zaprezentowanie wpływu transportu kolejowego na wspomniany system. Cel ten został podyktowany koniecznością poszukiwania wspólnych obszarów zainteresowania dotyczących systemu transportu kolejowego oraz obronności państwa, co być może umożliwi lepsze ich przygotowanie w różnych stanach funkcjonowania państwa.**

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, obronność, system obronny państwa, potencjał transportu kolejowego.

Transport kolejowy, ze względu na możliwości jego wykorzystania w masowych przewozach lądowych na duże odległości, w okresie pokoju świadczy usługi transportowe w zakresie przewozu osób oraz ładunków, a w czasie wojny jest wykorzystywany na potrzeby przewozowe Sił Zbrojnych RP, przyjmując strategiczną z punktu widzenia systemu obronnego państwa gałąź transportu. Wraz ze zmieniającymi się stanami, w których funkcjonuje państwo, zmienia się również jego hierarchia potrzeb transportowych. W czasie pokoju stale rosną potrzeby generowane przez społeczeństwo z zakresu przemieszczania osób i ładunków, które umożliwiają wymianę handlową, pozwalają podnieść poziom konkurencyjności gospodarki, a w rezultacie przyczyniają się do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. W sytuacji wystąpienia kryzysu czy też wojny na pierwszy plan wysuwają się cele związane z zapewnieniem bezpieczeństwa oraz obronności kraju. Pojęcia te są ze sobą stale i nierozzerwalnie powiązane, przy czym należy je różnie rozumieć.

Termin bezpieczeństwo pochodzi od łacińskiego słowa *sine cura* = *securitas* (bez pieczy). W potocznym rozumieniu bezpieczeństwo jest ujmowane negatywnie jako brak zagrożeń, zaś w definicjach słownikowych zazwyczaj występuje ujęcie pozytywne, utożsamiające bezpieczeństwo z pewnością jako stanem przeciwnym zagrożeniom [28]. Oznacza to, że termin ten można rozumieć jako synonim braku zagrożeń, ochronę przed zagrożeniami, a także jako pewność, będącą wynikiem niewystępowania zagrożeń i/lub skutecznych działań w celu zapobiegania nim lub ich usunięcia.

Natomiast termin „obronność” kojarzyć się może z wieloma aspektami. Pomimo tego jej znaczenie pozostaje takie samo, jednakże jest używane w wielu różniących się od siebie sytuacjach. Obronność obejmuje odpowiednio zorganizowane i przygotowane zasoby oraz podejmowane działania w kraju i na arenie międzynarodowej (także zawieranie układów i sojuszy) w celu uzyskania określonej zdolności do monitorowania zagrożeń, głównie zewnętrznych o charakterze militarnym oraz skutecznego im przeciwdziałania [9]. Tłumacząc wspomniany termin w sposób lapidarny, można uznać, iż powiązany jest on z elementarnymi kierunkami działalności państwa [3]. Obronność ukształtowała się bowiem jako dziedzina bezpieczeństwa narodowego, która obejmuje zintegrowane przeciwstawianie się zagrożeniom polityczno-militarnym z wykorzystaniem wszystkich (wojskowych i cywilnych) zasobów państwa zorganizowanych w systemie obronnym państwa (SOP),

czyli zbiorze uporządkowanych wewnętrznie i wzajemnie powiązanych elementów – ludzi, organizacji, urządzeń – działających na rzecz zachowania bezpieczeństwa wojskowego (militarnego) państwa. SOP można określić również jako skoordynowany wewnętrznie zbiór elementów ludzkich, materiałowych i organizacyjnych zapewniających możliwości przeciwstawienia się zagrożeniom wojennym zgodnie z celami i zamiarem obrony [27].

Przytoczone powyżej definicje znajdują odzwierciedlenie w *Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, gdzie pojęcie systemu obronnego państwa rozumiane jest jako skoordynowany zbiór elementów kierowania i elementów wykonawczych, a także realizowanych przez nie funkcji, procesów oraz zachodzących między nimi relacji. System obronny państwa obejmuje więc wszystkie siły i środki przeznaczone do realizacji zadań obronnych, odpowiednio do tych zadań zorganizowane, utrzymywane oraz przygotowywane. Jego organizacja i funkcjonowanie oparte jest na przepisach prawa powszechnie obowiązującego, a także na postanowieniach wynikających z umów i traktatów międzynarodowych, których Polska jest stroną [16].

Obecnie można uznać, że duże, a przede wszystkim globalne, konflikty są bardzo mało realne. Bardziej prawdopodobne jest wystąpienie konfliktów lokalnych, wynikających z różnic kulturowych, etnicznych, religijnych, bądź o charakterze terrorystycznym. Można również zauważyć znaczące zmiany zachodzące w przebiegu konfliktu zbrojnego, w którym to ulega skróceniu faza działań bojowych, natomiast wydłuża się etap działań stabilizacyjnych i odbudowy. Sytuacja ta istotnie wpływa również na wagę poruszanej problematyki transportu kolejowego rozpatrywanego z punktu widzenia systemu obronnego państwa, która obecnie, zdaniem autorki artykułu, zostaje odsunięta na dalszy plan. Ponieważ jednak nadal jednym z wiodących celów rozwoju transportu jest tworzenie warunków do trwałego i zrównoważonego rozwoju transportu w wymiarze krajowym i międzynarodowym należy nie zaniedbywać tego obszaru badań.

Funkcjonowanie i rozwój systemów transportowych różnorodnych państw na świecie, a szczególnie Polski, powinno uwzględniać jednakowe standardy techniczno-eksploatacyjne, wynikające z szeroko rozumianych potrzeb transportowych, a te z kolei zależą od potencjału transportu kolejowego, czyli jego zdolności do ich zaspokajania.

### Determinanty budowy potencjału transportu kolejowego

Potencjał transportu kolejowego, czyli jego zdolność do zaspokajania potrzeb społecznych, gospodarczych czy militarnych często zastępowany jest terminem „siła”, „moc” lub „potęga” (zwłaszcza w literaturze politologicznej). W kwestii tej roi się od terminów bliżej niezidentyfikowanych, stosowanych i interpretowanych rozmaicie [17].

Transport kolejowy w Polsce w dużej mierze korzysta wciąż z potencjału, którego jedną część stanowi infrastruktura ukształtowana w okresie międzywojennym, drugą zaś tworzy tabor wyprodukowany między 1950 a 1990 r., ostatnią zaś – nieporównywalnie mniejszą ilościowo, stanowi majątek (zarówno o charakterze infrastruktury, jak i taboru oraz pozostałych elementów potencja-

tu rzeczowego) pozyskany przez PKP w ostatnich latach trwania transformacji społecznej i gospodarczej [7].

Na infrastrukturę kolejową składają się elementy liniowe, do których zaliczają się: linie kolejowe wraz z obiektami inżynierskimi (np. mosty, wiadukty, tunele) oraz punktowe, obejmujące między innymi: stacje kolejowe oraz przystanki do odprawy osób i towarów, stacje rozrządowe, rampy załadunkowe wraz z drogami dojazdowymi. Im bardziej dany kraj czy region nasycony jest obiektami infrastruktury liniowej i punktowej, tym szanse jego rozwoju gospodarczego są większe. Infrastruktura jest „kręgosłupem” każdej gospodarki [6]. Stąd też zapewnienie jej odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych jest szczególnie ważne.

Zespół linii kolejowych powiązanych punktami eksploatacyjnymi, wraz z urządzeniami niezbędnymi do wykonywania wszelkich zadań przewozowych i ruchowych na danym obszarze, tworzy sieć kolejową [17]. Sieć kolejowa w Polsce, ze względu na położenie geograficzne, spełnia istotną rolę w tranzytowych przewozach osób i towarów na arenie międzynarodowej. Równocześnie jest ona miejscem styku europejskiej sieci normalnotorowej 1 435 mm z siecią szerokotorową 1 520 mm [12]. Polski transport kolejowy cechuje się dość dużą dostępnością przestrzenną wyrażającą się nasyceniem sieci kolejowej, wraz z licznymi stacjami i przystankami. Jest to bardzo istotny czynnik w aspekcie gospodarczo-obronnym, oznacza on bowiem dużą gęstość frontów załadunkowo-wyładunkowych.

Średnia krajowa gęstość linii kolejowych w naszym państwie wyniosła w 2016 r. 6,1 km/100 km<sup>2</sup>. Biorąc pod uwagę inne państwa europejskie, nie jest to zadowalający wynik. Najlepszą dostępnością cechowały się regiony północnej części Polski, a dokładnie obszary łączące trzy województwa: zachodnio-pomorskie, pomorskie oraz kujawsko-pomorskie, najniższą zaś północno-wschodnie i północno-zachodnie regiony. Największą gęstością od lat cieszy się województwo śląskie (15,9 km/100 km<sup>2</sup>), zaś najniższe pod tym względem było województwo podlaskie (3,2 km/100 km<sup>2</sup>). Natomiast największym wzrostem gęstości w 2016 r. cieszyły się województwo opolskie – z 8,0 do 8,3 km linii/100 km<sup>2</sup>, zaś największy spadek (licząc procentowo) odnotowano pod tym względem w województwie warmińsko-mazurskim (o 4,7 do 4,5 km linii/100 km<sup>2</sup>) [19].

Tabor kolejowy, czyli pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania samodzielnie lub w składzie pociągu, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy lub służące do prac remontowo-budowlanych i ratunkowych, w naszym kraju charakteryzuje się przede wszystkim uniwersalnością, która umożliwia przewóz dużej ilości ładunku [4]. Jest to pożądana cecha transportu kolejowego w kontekście jego funkcjonalności w systemie obronnym państwa.

Do taboru zaliczane są m.in. [10]:

- ❖ wagony kryte – służące do przewozu ładunków wymagających zabezpieczenia przed wpływem negatywnym warunków atmosferycznych,
  - ❖ platformy kolejowe – służące do przewozu różnego rodzaju maszyn i urządzeń, pojazdów, ładunków dłużykowych, drewna, ładunków nietypowych ze względu na kształt i gabaryty oraz węglarki, służące do przewozu różnego rodzaju ładunków masowych.
- Specjalizacja wagonów powoduje, że w przewozach kolejką wyróżniane są [10]:
- ❖ wagony cysterny do przewozu ładunków płynnych,
  - ❖ wagony chłodnie,
  - ❖ wagony do przewozu samochodów osobowych,
  - ❖ wagony do przewozu cementu, wapnia,
  - ❖ wagony do przewozu zwierząt, platformy do przewozu kontenerów.

Zarówno infrastruktura, jak i wspomniany powyżej polski tabor są w zdecydowanej większości przestarzałe, pomimo wieloletnich i kosztownych prób ze strony państwa, żeby zmienić ten stan rzeczy. Naszym najmocniejszym punktem potencjału kolejowego są niewątpliwie posiadane liczne zasoby ludzkie, będące zbiorem indywidualnych jednostek, które składają się na pracowników danej firmy czy organizacji [25]. W ekonomii terminem zasobu określa się wszystkie materialne i niematerialne składowe procesy produkcji, które są wymagane do wytworzenia dóbr i osiągnięcia sukcesu organizacji. W tym kontekście zasobem będzie ilość pewnego składnika aktywów, które w przypadku zasobów ludzkich składają się na umiejętności, wiedzę, predyspozycje wszystkich osób zatrudnionych w transporcie kolejowym w naszym kraju czy ich predyspozycje [5]. Polska posiada dość znaczną ilość zasobów ludzkich, ważne jednak, by były odpowiednio wykwalifikowane.

Wykazane powyżej elementy potencjału transportu kolejowego w Polsce, pod względem jego wpływu na funkcjonowanie systemu obronnego państwa, uzależnione są od szeregu czynników zwanych również determinantami. To właśnie one odpowiedzialne są za wyznaczenie podstawowego poziomu i zakresu sieci transportu kolejowego, a więc również za jego aspekt gospodarczo-obronny.

Determinanta to pewien czynnik warunkujący coś, zaś uwarunkowanie to nic innego jak pewne okoliczności mające istotny wpływ na coś, uzależnienie jednego czynnika od drugiego [14]. W pierwszym i drugim przypadku będą to związki i zależności o różnych siłach i wektorach oddziaływania, co oznacza jednocześnie duże trudności w ich rozpoznaniu i scharakteryzowaniu.

W kontekście niniejszego artykułu opisano determinanty zewnętrzne i wewnętrzne, które decydują o obecnym i przyszłym potencjale transportu kolejowego w Polsce i jego wykorzystaniu na potrzeby systemu obronnego państwa.

W zbiorze determinant wewnątrznych uwzględnić należy [20]:

- ♦ nagromadzone zasoby rzeczowe, kapitałowe i ludzkie,
- ♦ doświadczenia i posiadane zdolności,
- ♦ umiejętność określania potrzeb bieżących i długoterminowych w zakresie budowy potencjału transportu kolejowego w Polsce opartego na m.in. strategii rozwoju transportu kolejowego do 2020 r., wnioskach klientów, a także wynikach prac badawczo-rozwojowych prowadzonych w tym zakresie,
- ♦ umiejętność przygotowania programu i jego zorganizowania przez państwo oraz kierownictwo PKP,
- ♦ zdolność kierowania realizacją poszczególnych etapów wprowadzania planowanych zmian przy wykorzystaniu środków technicznych czy programów komputerowych oraz wykorzystaniu systemów telematycznych,
- ♦ możliwość skutecznego przeciwstawiania się wszelkim zagrożeniom godzącym w bezpieczeństwo obywateli oraz państwa,
- ♦ zdolność efektywnej integracji (współdziałania) posiadanego potencjału militarnego z odpowiednio przygotowaną administracją i gospodarką narodową oraz zorganizowanym i przygotowanym do obrony społeczeństwem [26],
- ♦ umiejętność projektowania nowoczesnych rozwiązań dzięki wykwalifikowanej kadrze robotniczej i nierobotniczej,
- ♦ umiejętność zwiększania potencjału badawczo-rozwojowego,
- ♦ sprawność zapewniania potencjału technicznego, projektowania, eksperymentowania, prototypowania itp.,
- ♦ umiejętność zapewniania i sprawnego zagospodarowania środkami finansowymi przeznaczonymi na działalność modernizacyjną i rewitalizacyjną.

Natomiast w zbiorze determinant zewnętrznych wyróżnić należy [26]:

- ❖ ogólne (rozwiązania instytucjonalne, organizacyjne i informacyjne, polityka informacyjna państwa, warunki ogólnorynkowe, infrastrukturę oraz system edukacji i szkoleń),
- ❖ operacyjne (wewnętrzne źródła informacji, technologii oraz doradztwa),
- ❖ działanie instytucji władzy państwowej i samorządowej, instytucji bankowych, ubezpieczeniowych, naukowo-badawczych, naukowo-dydaktycznych, oświatowych, a także systemów, które zapewniają potrzeby przewozowe obywateli,
- ❖ bazę naukowo-techniczną, a więc instytucje naukowo-techniczne wspierające rozwój transportu kolejowego,
- ❖ czynniki transferu technologii, w skład których wchodzi zarówno czynniki ludzkie, społeczne, jak i kulturowe,
- ❖ ogólny stan gospodarki,
- ❖ prowadzoną politykę państwa, a także Unii Europejskiej, w skład której wchodzi wszelkie działania ukierunkowane na kreowanie, stymulowanie, wdrażanie i upowszechnianie nowych rozwiązań korzystnie oddziałujących na transport kolejowy.

W tym miejscu warto wspomnieć chociażby o funduszu dedykowanym wsparciu projektów na Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T – *Connecting Europe Facility* – Łącząc Europę (w skrócie zwanym CEF) – instrumencie finansowym zarządzanym przez Komisję Europejską, przeznaczonym na realizację projektów przyczyniających się do rozwoju, budowy, a także modernizacji istniejącej infrastruktury z zakresu transportu, energetyki i telekomunikacji [11, 2]. Budżet CEF to ponad 30 mld euro, z czego 26,25 mld euro zostało przeznaczony na sektor transportu, w tym na finansowanie dziesięciu głównych korytarzy transportowych:

- ❖ Korytarz Morze Bałtyckie–Morze Adriatyckie,
- ❖ Korytarz Morze Północne–Morze Bałtyckie,
- ❖ Korytarz Śródziemnomorski,
- ❖ Korytarz Skandynawia–Morze Śródziemne,
- ❖ Korytarz Ren–Alpy,
- ❖ Korytarz Atlantycki,
- ❖ Korytarz Morze Północne–Morze Śródziemne,
- ❖ Korytarz Ren–Dunaj.

Zakończenie nowej sieci bazowej planowane jest na 2030 r. W wyniku realizacji tego projektu nastąpi połączenie 94 głównych portów Europy (w tym połączeń kolejowych i drogowych), a także 38 najważniejszych europejskich portów lotniczych. Ponadto w ramach funduszu CEF powstanie 15 tys. km linii kolejowych przystosowanych do dużych prędkości [22].

W maju 2018 r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek dotyczący wieloletnich ram finansowych na okres po 2020 r., uwzględniający kwotę 42,3 mld euro na instrument „Łącząc Europę”. Wśród celów szczegółowych zawartych we wniosku znalazło się dostosowanie sieci TEN-T do potrzeb w zakresie mobilności wojskowej. Na sfinansowanie tych zadań przewidziano kwotę 6,6 mld euro. Wydatkami kwalifikowanymi będą m.in. działania poprawiające przystępność i dostępność infrastruktury transportowej do celów bezpieczeństwa i ochrony ludności. W szczególności dotyczy to będzie wsparcia infrastruktury transportowej w sieci TEN-T w celu dostosowania jej do wymogów dotyczących mobilności wojskowej, służące umożliwieniu podwójnego, cywilno-wojskowego, zastosowania infrastruktury [21].

Każdy z wyszczególnionych powyżej czynników ujawnia w swym obszarze determinanty o charakterze wewnętrznym, jak i zewnętrznym. Czynniki o charakterze wewnętrznym wynikają z isto-

ty całej sfery gospodarki narodowej, natomiast te o charakterze zewnętrznym wynikają z szeroko rozumianego otoczenia (międzynarodowego), o którym przesądza położenie geopolityczne. Uwarunkowania otoczenia międzynarodowego determinują jednocześnie sytuację geopolityczną, ekonomiczną i strategiczną kraju, a w następstwie tego możliwości współpracy z innymi krajami. Uwarunkowania o charakterze wewnętrznym sprowadzają się do istoty ustroju państwa, poziomu rozwoju jego gospodarki, kultury politycznej, ładu społecznego. Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne są ze sobą ściśle powiązane [14]. Istnieje jeszcze złożona sfera uwarunkowań niemieszczących się zarówno w uwarunkowaniach zewnętrznych, jak i wewnętrznych. Wynika to z tego, że system obronny państwa postrzega się jako społeczny system działania składający się z szerokiej gamy czynników wynikających z faktu bezpośredniego lub pośredniego powiązania podsystemów, a nawet elementarnych składników obrony narodowej w jej wnętrzu, a także z elementami jej otoczenia. Pojawia się więc efekt synergii wewnątrzsystemowej, któremu towarzyszy synergia „na zewnątrz” całości. Synergizm niesie ze sobą konieczność postrzegania czynników potęgi (ang. *power*) poszczególnych aktorów stosunków międzynarodowych. Oznacza ona bowiem jakość i możliwość oddziaływania i wpływania na zachowania innych, a co za tym idzie – każdy uczestnik stosunków międzynarodowych uwarunkowany będzie na swój i sobie tylko właściwy sposób. Interesy życiowe lub strategiczne będą różne dla każdego państwa z osobna, choćby nawet łączyło je wiele wspólnych cech natury fizycznej (położenie na kuli ziemskiej, liczba ludności, surowce przemysł i inne), społecznej (liczba ludności, cechy etniczne i biologiczne) oraz kulturowej.

Warto jednak zaznaczyć, że zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku stopień ich kumulacji jest dalece zróżnicowany, jednak głównym punktem odniesienia dla polskiej polityki zagranicznej i obronnej (również w kontekście systemu transportu kolejowego) powinno być członkostwo w Sojuszu Północnoatlantyckim i Unii Europejskiej oraz strategiczne Partnerstwo ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki.

## Rola i zadania transportu kolejowego w kontekście obronnym państwa

System transportu kolejowego stanowi element podsystemu niemilitarnego i podsystemu militarnego systemu obronnego państwa. Jest to również element infrastruktury, który służy integralności terytorialnej państwa i obronności kraju. Oznacza to, że problemy obronności w odniesieniu do systemu transportu kolejowego są rozwiązywane na szczeblu państwowym. Przygotowanie transportu i infrastruktury transportowej kraju dla potrzeb obronnych obejmuje więc realizację przedsięwzięć o charakterze organizacyjno-gospodarczym, podejmowanych na rzecz kompleksowego wykorzystania transportu podczas podwyższania gotowości obronnej państwa. Dotyczy ono w szczególności planowania świadczenia usług przewozowych, przygotowania transportu na potrzeby obronne państwa, przygotowania infrastruktury transportowej kraju na potrzeby obronne oraz jej ochronę i osłonę techniczną [8]. Tym samym systemy transportowe, oprócz standardowego przeznaczenia w sektorze cywilnym, są wykorzystywane także na potrzeby systemu obronnego państwa w procesie przygotowań obronnych. Wykorzystanie transportu cywilnego na potrzeby wojska odbywa się w ramach *Civil Military Co-operation*, czyli współpracy cywilno-wojskowej. Warunkiem sprawnego funkcjonowania systemu obronnego państwa jest ścisła współpraca



sektora cywilnego z wojskowym, mająca przełożenie na współdziałanie struktur pozamilitarnych z wojskami własnymi i sojusznicznymi operującymi na terenie kraju. CIMIC obejmuje także realizację świadczeń cywilnej pomocy w ramach Wsparcia przez Państwo Gospodarza sił sojusznicznych organizacji NATO, które są rozmieszczone lub znajdują się w trakcie przemieszczania przez terytorium RP. Kategorie przygotowań obronnych, poprzez które odbywa się realizacja zadań obronnych, zostały rozpisane w Strategii Obronności RP [1].

W polskim porządku prawnym znajduje się również szereg przepisów, które dotyczą roli i zadań obronnych stawianych niektórym krajowym przedsiębiorstwom kolejowym. Ustawa z 23 sierpnia 2001 r. o *organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców* tworzy kategorię przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, wśród których znajdują się również spółki kolejowe. Rozporządzenie Rady Ministrów z 3 listopada 2015 r. w *sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym* (zmienione rozporządzeniem z 2 sierpnia 2016 r.) wymienia m.in. PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A. oraz PKP PLK S.A. Wskazane przedsiębiorstwa są zobowiązane przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze niejawnych decyzji administracyjnych do wykonywania zadań na rzecz obronności państwa. Należą do nich m.in. przedsięwzięcia w zakresie mobilizacji gospodarki, militaryzacji, planowania operacyjnego, a także związane z udzieleniem wsparcia przybywającym na terytorium RP wojskom sojusznicznym, które wynikają z obowiązków Polski jako państwa – gospodarza. Chodzi w szczególności o realizację zabezpieczenia logistycznego wojsk i obiektów [20].

Katalog zadań dotyczących działań w zakresie przygotowania transportu kolejowego na potrzeby obronne państwa znajduje się w rozporządzeniu Rady Ministrów z 3 lutego 2004 r. w *sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach*. Można przyjąć, że niejawnie zadania nakładane przez właściwego ministra do spraw transportu na PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A. czy PKP PLK S.A. z pewnością uwzględniają obowiązki wynikające z powyższego rozporządzenia. Warto wskazać, że powinny one być również komplementarne z planami i działaniami Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk podlegającego Inspektoratowi Wsparcia Sił Zbrojnych MON. Szefostwo odpowiada za koordynację ruchu wojsk Sił Zbrojnych RP oraz wojsk sojusznicznych na terenie Polski.

Jak wynika z wyżej wskazanego rozporządzenia przygotowanie transportu kolejowego na potrzeby obronne państwa, które są koordynowane przez właściwego ministra do spraw transportu obejmuje realizację zadań, które polegają na:

- ♦ ustaleniu potrzeb przewozowych oraz wymagań techniczno-obronnych w tym zakresie;
- ♦ przygotowaniu niezbędnej ilości i rodzajów taboru kolejowego specjalnie utrzymywanego dla zapewnienia przewozów na rzecz Sił Zbrojnych RP podczas podwyższania gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;
- ♦ zapewnieniu niezbędnej ilości cystern kolejowych;
- ♦ współpracy i wzajemnym świadczeniu przedsiębiorców podczas realizacji przewozów i osłony technicznej oraz wykorzystania posiadanych środków trakcyjnych do organizowania trakcji zastępczej na zelektryfikowanych liniach kolejowych znaczenia obronnego;

- ♦ wykonaniu przedsięwzięć organizacyjnych zapewniających sprawne przejście z państw sąsiednich taboru kolejowego;
- ♦ organizacyjnym przygotowaniu do użycia eksploatowanego taboru kolejowego w poszczególnych stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;
- ♦ gromadzeniu oraz utrzymywaniu wyposażenia i urządzeń przeznaczonych do przystosowania wagonów krytych towarowych do przewozu ludzi w transportach wojskowych i ewakuacyjnych;
- ♦ wprowadzaniu ograniczeń przewozowych oraz określaniu priorytetu przewozów poszczególnych rodzajów ładunków;
- ♦ wprowadzaniu uproszczonego zamawiania przez przewoźników rozkładu jazdy dla przesyłek priorytetowych.

Powyższe zadania mogą być realizowane przez PKP Cargo S.A. z uwagi na dobrze rozwinięte zaplecze techniczne oraz znaczący potencjał taborowy i organizacyjny spółki. W przypadku przewozu paliw na potrzeby wojska mogą być realizowane przez wyspecjalizowanych przewoźników kolejowych. Natomiast przygotowanie infrastruktury kolejowej na potrzeby obronne państwa obejmuje w szczególności [23]:

- ❖ przygotowanie i utrzymywanie linii kolejowych, stacji oraz kolejowych przejść granicznych, rejonów przeładunkowych, a także punktów ładunkowych w portach morskich i lotniczych zapewniających przewozy wojskowe;
- ❖ określanie wykazu linii kolejowych o państwowym znaczeniu wyłącznie ze względów obronnych;
- ❖ organizowanie osłony technicznej sieci kolejowej oraz gromadzenie materiałów i sprzętu, a także taboru kolejowego dla jej zapewnienia;
- ❖ utrzymanie istniejących objazdów w stałej gotowości eksploatacyjnej;
- ❖ przygotowanie niezbędnej ilości stacjonarnych i polowych punktów dezaktywacji i odkażania taboru kolejowego;
- ❖ przygotowanie łączności kolejowej do działania w czasie wojny pomiędzy jednostkami sąsiednich rejonowych zarządów kolejowych;
- ❖ utrzymanie w gotowości eksploatacyjnej określonych kolejowych przejść granicznych zgodnie z umowami międzynarodowymi;
- ❖ gromadzenie i utrzymywanie rezerw państwowych mobilizacyjnych oraz typowanie do pozyskania w czasie stałej gotowości obronnej państwa niezbędnej ilości materiałów i konstrukcji zapewniających odbudowę obiektów w ramach osłony technicznej sieci kolejowej;
- ❖ przygotowanie do sformowania jednostek zmilitaryzowanych, przeznaczonych do realizacji zadań osłony technicznej infrastruktury kolejowej w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny.

Powyższe zadania są realizowane w zdecydowanej większości przez PKP PLK S.A. jako kontrolowanego przez Skarb Państwa zarządcę infrastruktury kolejowej odpowiedzialnego za utrzymanie ponad 18,5 tys. km torów, niemal 40 tys. rozjazdów, blisko 15 tys. przejazdów kolejowo-drogowych i 25 tys. obiektów inżynierskich.

Reasumując, zarówno organizacja jak i funkcjonowanie systemu obronnego państwa oparta jest na przepisach prawa powszechnie obowiązującego oraz na postanowieniach wynikających z umów i traktatów międzynarodowych, których Polska jest stroną. W tym wypadku niezbędna jest właściwa realizacja stojących przed SOP zadań. System ten powinien być tym samym zorganizowany i utrzymywany w sposób gwarantujący [23]:

- ♦ zdolność do odstraszenia, ochrony i obrony oraz realizacji zadań obrony kolektywnej;

- ♦ zdolność do współpracy ze strukturami sojuszniczymi przy zachowaniu możliwości skutecznego działania samodzielnego;
- ♦ efektywną współpracę wszystkich organów władzy i administracji publicznej, przedsiębiorców realizujących zadania obronne, organizacji pozarządowych i poszczególnych obywateli na rzecz obronności państwa;
- ♦ sprawne działanie w każdych warunkach poprzez odpowiednią organizację, wyposażenie i obieg informacji;
- ♦ zdolność do monitorowania i przeciwdziałania zagrożeniom oraz reagowania na pojawiające się zagrożenia w ich wczesnej fazie, a także do usuwania ich skutków;
- ♦ wykorzystanie kompetencji, umiejętności i wiedzy osób uczestniczących w pracach poszczególnych podsystemów.

Przygotowania obronne mają na celu zapewnienie funkcjonowania SOP w razie zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa i w czasie wojny, w tym: planowanie przedsięwzięć gospodarczo-obronnych oraz zadań wykonywanych na rzecz Sił Zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych. Biorąc pod uwagę istotność opisywanego problemu, w samym 2018 r. państwo na wydatki związane z obronnością kraju (składające się z dwóch części – część 29 – „Obrona narodowa” i „dział 752 – inne części budżetu państwa”) zaplanowało łącznie 41,144 mld zł. Wydatki przypadające na część „Obrona narodowa” przewidziano na kwotę 40,348 mld zł, czyli o 3,493 mld zł więcej niż w roku ubiegłym, zaś na wydatki „w dziale 752” zaplanowano 795,6 mln zł, to jest o 498,5 mln zł więcej niż w 2017 r. W tym miejscu warto zaznaczyć, że w skład drugiej wymienionej grupy (w części 39 budżetu) wchodzi wydatki przeznaczone na „Transport”, na który w roku 2018 przeznaczono około 74 mln zł, z czego aż 69 mln zł stanowią środki majątkowe [24]. Kwoty te potwierdzają tylko opinię, że transport, a zwłaszcza kolejowy, stanowi podstawę prawidłowego funkcjonowania każdej gospodarki narodowej, zarówno w czasie pokoju, kryzysu, jak i wojny, dlatego tak istotne jest jego prawidłowe funkcjonowanie i rozwój.

## Bibliografia:

1. Bichlarz M., *Wykorzystanie transportu cywilnego do celów obronnych*, „Zeszyty Naukowe PWSZ im. Witelona w Legnicy” 2016, nr 20 (3).
2. Dyr T., Pomykała A., Raczyński J., *Finansowanie rozwoju sieci TEN-T z instrumentu „Łącząc Europę”*, „Technika Transportu Szybowego” 2015, nr 4.
3. Dziubek I. T., *Edukacja obronna w Polsce*, Zysk i S-ka, Poznań 2013.
4. *Instrukcja o technice pracy manewrowej*, Zalecane Dobre Praktyki, Warszawa 2012.
5. Milewski R., Kwiatkowski E., *Podstawy ekonomii*, PWN, Warszawa 2002.
6. Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWN, Warszawa 2011.
7. Paprocki W., *Determinanty rozwoju transportu kolejowego w Polsce*, „Rynek Kolejowy” 2003, nr 10.
8. Pietrzyk-Wiszowaty K., *Transport kolejowy w systemie obronnym państwa*, ASzWoj, Warszawa 2018.
9. Polak A., Krakowski K. (red.), *Obronność jako dyscyplina naukowa*, AON, Warszawa 2015.
10. Puskiewicz W., *Transport kolejowy wojsk własnych i sojuszniczych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2018, nr 6.
11. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. *ustanawiające instru-*

ment „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

12. *Sektor kolejowy w Polsce*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014.
13. *Słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 1997.
14. *Słownik języka polskiego*, t. 3, PWN, Warszawa 1981.
15. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2002.
16. *Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, MON, Warszawa 2009.
17. Sułek M., *Programowanie gospodarczo-obronne*, Bellona, Warszawa 2008.
18. Toppik K., *Infrastruktura transportu kolejowego*, OWPW, Warszawa 2004.
19. *Transport wyniki działalności w 2016 roku*, GUS, Warszawa 2017.
20. Wiśniewska J. (red.), *Innowacyjność organizacji w strategii inteligentnego i zrównoważonego rozwoju*, Difin, Warszawa 2012.
21. Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające instrument „Łącząc Europę” oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014, COM(2018) 438.
22. [www.cupt.gov.pl/fundusze-europejskie/instrument-laczac-europe-cef/strona-glowna](http://www.cupt.gov.pl/fundusze-europejskie/instrument-laczac-europe-cef/strona-glowna) (dostęp 21.12.18).
23. [www.defence24.pl/spolki-kolejowe-wspieraja-przerzut-wojsk-analiza](http://www.defence24.pl/spolki-kolejowe-wspieraja-przerzut-wojsk-analiza).
24. [www.dziennikzbrojny.pl/artykuly/art,2,4,10669,armie-swiata,wojsko-polskie,projekt-budzetu-mon-na-2018-rok](http://www.dziennikzbrojny.pl/artykuly/art,2,4,10669,armie-swiata,wojsko-polskie,projekt-budzetu-mon-na-2018-rok) (dostęp 21.12.18).
25. [www.governica.com/Zasoby\\_ludzkie](http://www.governica.com/Zasoby_ludzkie) (dostęp 21.08.18).
26. Zamiar Z., Zamiar P., *Pozamilitarne ogniwa w systemie bezpieczeństwa militarnego państwa*, „Zeszyty Naukowe WSO WL” 2011, nr 4.
27. Zdrodowski B. (red.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, wyd. VI, AON, Warszawa 2008.
28. Zięba R., *Teoria ogólna bezpieczeństwa państwa w stosunkach międzynarodowych*, [w:] *Stosunki międzynarodowe w XXI wieku. Księga jubileuszowa z okazji 30-lecia Instytutu Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego*, WN Scholar, Warszawa 2006.

## Autorka:

dr **Magdalena Kalbarczyk** – Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia, Instytut Logistyki

### Impact of railway transport on the state defense system

The purpose of this article is to show the main factors determining the development of rail transport, and their impact on the functioning of the modern defense system of the state and to present the impact of rail transport on the aforementioned system. This objective was caused by the necessity to look for common areas of interest regarding the railway transport system and national defense, which may enable better preparation in various states of the state's functioning.

**Key words:** railway transport, defense, state defense system, railway transport potential.