

PASAŻERSKI TRANSPORT KOLEJOWY JAKO PODMIOT POZAMILITARNYCH PRZYGOTOWAŃ OBRONNYCH PAŃSTWA

Słowa kluczowe: *pozamilitarne przygotowania obronne, wojsko, transport, kolej*

STRESZCZENIE

Realizacja pozamilitarnych przygotowań obronnych w dobie zmian w organizacji pasażerskiego transportu kolejowego wymaga podjęcia działań na rzecz optymalnego wykorzystania posiadanego potencjału. Po dokonaniu analizy aktów normatywnych regulujących system realizacji pozamilitarnych przygotowań obronnych przez przewoźników kolejowych, należy przyjąć, iż aktualizacja aktów prawnych nie nadąży za rozwojem rynku kolejowego. Cała odpowiedzialność za realizację przewozów spoczywa na spółkach Grupy PKP a w szczególności na PKP CARGO S.A. w zakresie koordynacji kolejowych przewozów wojskowych, przewozu pojazdów i sprzętu dla wojska oraz na PKP INTERCITY S.A. w zakresie przewozu żołnierzy zabezpieczających powyższe transporty.

Zaangażowanie pasażerskich przewoźników kolejowych spoza Grupy PKP w realizację pozamilitarnych przygotowań obronnych w zakresie transportu kolejowego pozwoli na przeprowadzanie ćwiczeń oraz szkolenie pracowników mogących realizować w przyszłości obowiązek obrony kraju w spółkach transportowych jako jednostkach zmilitaryzowanych.

Powyższe działania pozwolą na optymalne wykorzystanie pasażerskich przewoźników kolejowych do alokacji wojska zarówno w czasie pokoju, działaniach poniżej progu wojny jak również w czasie „W”.

Według autora niezbędne jest rozszerzenie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obrobnym o wybrane w drodze analizy potencjału podmioty kolejowe świadczące usługi transportowe w ramach realizacji obowiązku organizacji publicznego transportu zbiorowego.

¹ Marcin Kopczyński jest doktorantem Wydziału Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Sztuki Wojennej.

Wprowadzenie

Okres przemian ustrojowych końca XX wieku w naszym kraju znacząco wpłynął na zakres przygotowań obronnych państwa. Opracowana Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej jako dokument stanowi wytyczną do opracowania wykonawczych dokumentów strategicznych, w tym programów pozamilitarnych przygotowań obronnych. Pamiętać należy, że jako członek NATO od 12 marca 1999 roku, zostaliśmy zobowiązani do uwzględnienia w swoich planach obronnych potrzeby wojsk sojusznicy. Dotyczy to również zobowiązań w ramach Host Nation Support (HNS) – wsparcia przez państwo-gospodarza, ze szczególnym uwzględnieniem w zakresie transportu kolejowego oraz drogowego.

Od 2005 roku można zaobserwować zjawisko powstawania nowych spółek kolejowych, pozostających poza grupą PKP S.A., w tym pasażerskich przewoźników kolejowych.

Należy zatem przeanalizować możliwość wykorzystania pasażerskich przewoźników kolejowych spoza grupy PKP S.A. jako elementu w systemie obronnym państwa.

Opracowanie opiera się na obowiązujących aktach prawnych oraz literaturze opisującej system bezpieczeństwa narodowego.

Głównym problemem badawczym jest ustalenie adekwatności obecnie obowiązujących uregulowań prawnych oraz organizacyjnych w zakresie wykorzystania potencjału pasażerskiego transportu kolejowego do realizacji przygotowań obronnych państwa. Dlatego też istotne są odpowiedzi na pytania badawcze:

1. Czy i w jaki sposób obowiązujące akty prawne regulują wykorzystanie przewoźników pasażerskich jako elementu niemilitarnego podsystemu obrony państwa?
2. Jakie jest umiejscowienie pasażerskich przewoźników kolejowych w systemie obronnym państwa?

Celem artykułu jest określenie zdolności realizacji obowiązku obronnego przez pasażerskich przewoźników kolejowych w świetle obowiązujących przepisów.

W opracowaniu dokonano oceny obowiązujących uregulowań prawnych i organizacyjnych w zakresie realizacji pozamilitarnych przygotowań obronnych w zakresie wykorzystania pasażerskiego transportu kolejowego oraz wskazanie obszarów nieuregulowanych, które należy dostosować do obecnej organizacji rynku kolejowego ze szczególnym uwzględnieniem przewoźników spoza do Grupy PKP.

Należy przyjąć, iż obecnie obowiązujące zasady współpracy w ramach wykorzystania pasażerskiego transportu kolejowego jako elementu systemu obronnego państwa uwzględniają wyłącznie przewoźników z grupy PKP S.A. a regulacje prawne ograniczają wykorzystanie lokalnych przewoźników kolejowych mimo ich większego potencjału oraz mobilności a więc czynników znaczących w przypadku zagrożenia kraju.

Analizie poddano obowiązujące akty prawne regulujące obowiązek realizacji pozamilitarnych przygotowań obronnych państwa w zakresie transportu kolejowego. Przeanalizowano dokumenty regulujące współpracę Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa właściwego dla transportu oraz przedsiębiorstw realizujących bezpośrednio obowiązek przygotowań obronnych państwa na poziomie operacyjnym. Przeanalizowano również zmianę struktury rynku pasażerskich połączeń na terenie kraju z uwzględnieniem potencjału oraz liczby przewiezionych pasażerów w latach 2005–2015. W ramach wywiadu eksperckiego przeprowadzono rozmowy z pracownikami komórek zajmujących się sprawami obronnymi w spółkach grupy PKP S.A.

Zasadnym wydaje się wspomnieć o nowym rodzaju sił zbrojnych jakim są Wojska Obrony Terytorialnej, które dotychczas nie były uwzględnione w dokumentach regulujących współpracę podmiotów realizujących pozamilitarne przygotowania obronne w zakresie transportu kolejowego z siłami zbrojnymi RP.

Do podstawowych zadań WOT należeć będzie:

- prowadzenie działań obronnych we współdziałaniu z wojskami operacyjnymi i wsparcia oraz elementami układu pozamilitarnego (UPM),
- prowadzenie samodzielnych działań niekonwencjonalnych, przeciwdywersyjnych i przeciwdesantowych,
- udział w zabezpieczeniu przyjęcia i rozwinięcia sojusznicznych sił wzmocnienia w nakazanych rejonach,
- realizacja przedsięwzięć z zakresu zarządzania kryzysowego,
- prowadzenie działań informacyjnych².

Jak wynika z przedstawionych zadań Wojsk Obrony Terytorialnej są one przeznaczone do współdziałania z elementami układu pozamilitarnego lokalnie, na ograniczonym terenie, zbliżonym do obecnie obowiązującego podziału administracyjnego kraju.

² <http://www.mon.gov.pl/obrona-terytorialna/pytania-i-odpowiedzi/struktura-i-zadania-j2016-12-28/> [dostęp: 3.01.2017].

Akty prawne

Realizacja zadań bezpieczeństwa narodowego wymaga, aby określona grupa przedsiębiorców wykonywała zadania produkcyjne, handlowe i usługowe, warunkujące utrzymanie i rozwój zdolności państwa i jego instytucji do działania nie tylko w czasie pokoju, ale również w warunkach zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny. Zadania przedsiębiorców, a często (właściwiej) – ich obowiązki związane z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa, wynikają z przepisów prawa zarówno międzynarodowego jak i krajowego. Obejmują wiele dziedzin o działalności gospodarczej o charakterze produkcyjnym, handlowym i usługowym³. Podstawowym aktem prawnym regulującym przygotowania obronne państwa jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 2007 roku. Jako ustawa zasadnicza, jest „najważniejszym” aktem prawa konstytucyjnego, zespołem norm prawnych określających: ustrojowe zasady funkcjonowania państwa, hierarchię aktów prawnych; prawa, wolności i obowiązki obywatela; sposób tworzenia prawa; kompetencje i sposób powoływania najwyższych organów państwowych oraz relacje zachodzące pomiędzy organami władzy państwowej i administracji publicznej⁴.

Konstytucja w swoich zapisach zawiera rozwiązania prawne, które określają wprost kompetencje organów państwa oraz ich obowiązki związane z obronnością. Szczególną rolę w tym zakresie ustawa zasadnicza powierza parlamentowi (Sejm i Senat), Prezydentowi RP oraz Radzie Ministrów. Należy podkreślić, że *Konstytucja RP* nie określa zadań dla Ministra Obrony Narodowej w sferze obronnej. Kompetencje w tym zakresie określone są w ustawie *o powszechnym obowiązku obrony RP* oraz w ustawie *o urzędzie Ministra Obrony Narodowej*⁵.

Aktem prawnym regulującym w sposób stanowiący punkt wyjścia dla obronności państwa jest ustawa z dnia 21 listopada 1967 roku o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej⁶. Ustawa ta w sposób systemowy precyzuje obszary przygotowań obronnych, określa podstawowe zadania oraz ich wykonawców a także wskazuje rolę przedsiębiorców. Ustawa zawiera ponadto przepisy dotyczące ogólnej charakterystyki Systemu Obronnego Państwa oraz określa zadania i kompetencje Prezydenta RP, Rady Ministrów, wojewodów, samorządów terytorialnych

³ W. Kitler, *Bezpieczeństwo narodowe RP. Podstawowe kategorie. Uwarunkowania. System.*, AON, Warszawa 2011, s. 235.

⁴ M. Kulickowski, *Przygotowania obronne w Polsce. Uwarunkowania formalnoprawne, dylematy pojęciowe i próba systematyzacji*, AON, Warszawa 2013, s. 37; cyt. za: W. Kitler, *Bezpieczeństwo narodowe. Podstawowe kategorie, dylematy...*, rozdział 9.

⁵ Tamże, s. 38.

⁶ Zob. Dz.U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416 z późn. zm.

oraz terenowych organów administracji wojskowej w zakresie obronności państwa⁷. Kolejnym aktem prawnym regulującym sposób organizacji pozamilitarnych zadań obronnych jest Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 roku o organizowaniu zadań na rzecz obronności realizowanych przez przedsiębiorców⁸. Jest ona najważniejszym dokumentem normatywnym regulującym obszar przygotowań obronnych realizowanych przez przedsiębiorców. W dokumencie wskazano organy administracji rządowej właściwe w zakresie organizacji oraz nadzoru nad realizacją powyższych zadań. Określono również zasady finansowania zadań obronnych wykonywanych przez przedsiębiorców. Do zadań obronnych nałożonych na przedsiębiorców należą w szczególności przedsięwzięcia wynikające z obowiązków nałożonych na państwo – gospodarza, militaryzacji, szkoleń obronnych oraz mobilizacji gospodarki. Regulacje prawne w zakresie organizacji pozamilitarnych zadań obronnych wynikają wprost z ustaw oraz rozporządzeń stanowiących dokumenty wykonawcze do powyższych ustaw. Aktem wykonawczym jest między innymi Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2014 roku w sprawie ogólnych zasad wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony⁹. Określa podmioty oraz zasady ich współpracy w procesie realizacji zadań obronnych przez poszczególnych ministrów, wojewodów, marszałków województw, starostów, wójtów, burmistrzów oraz prezydentów miast a także przedsiębiorców. Przepisy rozporządzenia wskazują ministrów i wojewodów, jako organy właściwe w sprawach koordynacji planowania i realizacji zadań obronnych.

Niedomagania systemowe

Poniżej wskazane zostały przedsiębiorstwa z działu administracji podlegającej ministrowi właściwemu ds. transportu wskazane w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 listopada 2015 roku w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym¹⁰. Są to:

1. BUDIMEX S.A. w Warszawie,
2. SKANSKA S.A. w Warszawie,
3. STRABAG Sp. z o.o. w Pruszkowie,
4. MOTA-ENGIL Central Europe S.A. w Krakowie,

⁷ M. Kuliczkowski, *Pozamilitarne przygotowania obronne w Polsce. Próba systematyzacji procesualnych oraz funkcjonalnych aspektów przygotowań*, AON, Warszawa 2016, s. 57.

⁸ Zob. Dz.U. z 2001 r. Nr 122, poz. 1320 z późn. zm.

⁹ Zob. Dz.U. z 2004 r. Nr 16, poz. 152 z późn. zm.

¹⁰ Zob. Dz.U. z 2015 r. poz. 1871.

5. „PKP INTERCITY” S.A. w Warszawie,
6. „PKP INFORMATYKA” Sp. z o.o. w Warszawie,
7. POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE S.A. w Warszawie,
8. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie,
9. PKP CARGO S.A. w Warszawie,
10. PKP Energetyka S.A. w Warszawie,
11. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w Gdyni,
12. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu,
13. „TK Telekom” Sp. z o.o. w Warszawie,
14. Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. w Krakowie,
15. Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o. w Poznaniu,
16. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. w Gdańsku,
17. Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” Sp. z o.o. we Wrocławiu,
18. Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. w Warszawie,
19. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) w Warszawie,
20. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w Warszawie,
21. Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. w Jasionce,
22. Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe MOSTY Sp. z o.o. S.K.A. w Warszawie,
23. Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „MOSTY-ŁÓDŹ” S.A. w Łodzi,
24. „POLWAR” S.A. w Gdańsku,
25. Linetech Sp. z o.o. S.K.A. w Warszawie,
26. LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. w Warszawie,
27. PKP Utrzymanie Sp. z o.o. w Warszawie.

Po przeanalizowaniu powyższego wykazu można zauważyć iż uwzględnia on wyłącznie podmioty kolejowe należące do grupy PKP. Ustawodawca przyjął jako błędną hipotezę, że tylko podmioty z grupy PKP, dawniej monopolisty na rynku przewozów pasażerskich oraz towarowych, jako jedyne będą świadczyły usługi na rzecz obronności oraz, że ich potencjał będzie wystarczający do sprawnej realizacji zadań obronnych nałożonych na pasażerskich przewoźników kolejowych.

Kolejnym błędnym założeniem ustawodawcy jest opieranie się w podczas tworzenia wykazu o definicję przedsiębiorcy wskazaną w art. 3 Ustawy o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców. W rozumieniu ustawy przedsiębiorcą o szczególnym znaczeniu gospodarczo – obronnym jest przedsiębiorca realizujący zadania, o którym mowa w art. 2, którego terenem

działania jest obszar większy niż jedno województwo, lub którego przedmiotem wykonywanej działalności gospodarczej jest:

1. eksploatacja lotnisk i portów morskich,
2. kolportaż,
3. nadawanie programów radiowych i telewizyjnych,
4. produkcja, transport i magazynowanie produktów naftowych,
5. produkcja, remont lub modernizacja uzbrojenia i sprzętu wojskowego,
6. realizacja obrotu specjalnego,
7. transport,
8. usługi pocztowe,
9. usługi telekomunikacyjne,
10. wytwarzanie, dystrybucja i przesyłanie gazu ziemnego, paliw płynnych oraz energii elektrycznej¹¹.

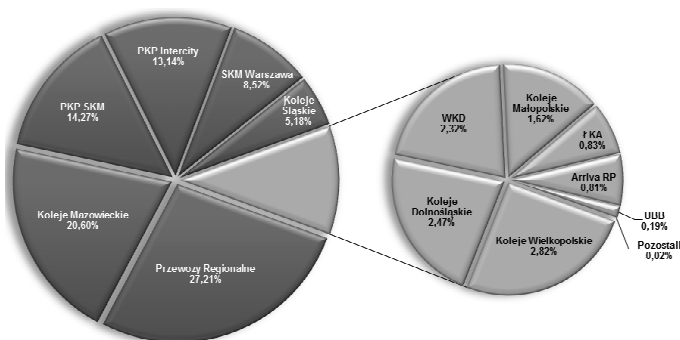
Oceniając sposób kwalifikacji przedsiębiorców ustawodawca przyjął jako decydujące ograniczenie obszaru działalności przedsiębiorstwa. Widoczne jest pominięcie znaczących podmiotów kolejowych działających zgodnie ze swoim statusem lokalnie lecz mogących realizować przewozy pasażerskie na terenie całego kraju jak również poza jego granicami. Wskazane podmioty kolejowe incydentalnie realizują przewozy komercyjne na terenie całego kraju co stanowi potwierdzenie gotowości do realizacji przygotowań obronnych w zakresie transportu kolejowego.

Badając rynek pasażerskich przewoźników kolejowych można zauważyć, iż podmioty nie podlegające pod ministra odpowiadającego za dział administracji transport, nie są uwzględniane w aktach normatywnych organizujących bezpieczeństwo zarówno w kontekście obrony kraju jak również bezpieczeństwa publicznego.

Obecnie w grupie PKP S.A. znajduje się również, jako giełdowa spółka prawa handlowego, PKP CARGO S.A. będąca największym przewoźnikiem towarowym w kraju oraz drugim w Europie, realizująca wojskowe przewozy kolejowe na rzecz SZ RP na podstawie porozumienia z Ministerstwem Obrony Narodowej. Powyższe porozumienie reguluje również przewozy pasażerskie na terenie kraju oraz na wybranych trasach w Europie, które w ramach grupy PKP S.A. realizuje PKP Intercity S.A. na zamówienie PKP CARGO S.A. jako strony porozumienia z MON.

Aby dokonać analizy możliwości przewozowych poszczególnych podmiotów kolejowych na rys. 1. przedstawiono wyniki przewozowe za okres styczeń – październik 2016 roku dla przewozów pasażerskich oraz dla przewoźników towarowych.

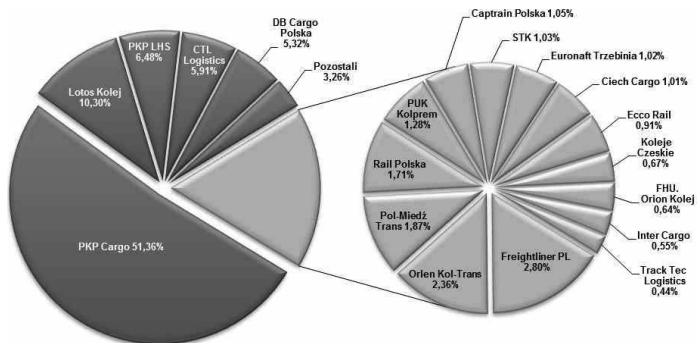
¹¹ Zob. Dz.U. z 2001 r. nr 122, poz. 1320.



Rysunek 1. Udział przewoźników pasażerskich wg. liczby przewiezionych pasażerów w okresie styczeń – październik 2016 roku

Źródło: <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-miesieczna/przewozy-pasazer-skie-20/8142,Przewozy-pasazerskie-2016.html>

Oceniając strukturę przewozów pasażerskich na terenie kraju trudno nie zauważyć, iż to nie PKP INTERCITY S.A. jest wiodącym podmiotem w pasażerskim transporcie kolejowym a w konsekwencji nie posiada największego potencjału oraz najnowocześniejszego taboru pozwalającego przewozić wojsko w sprawny i wygodny sposób. Największy potencjał w zakresie przewozu wojska, w kontekście ilości przewiezionych pasażerów, posiadają Przewozy Regionalne sp. z o.o. należące do Grupy PKP oraz Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. Zauważyć należy, iż najnowocześniejszy taborom dysponują Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o., które do przewozu podróżnych wykorzystują Elektryczne Zespoły Trakcyjne, (EZT), zamiast standardowych składów składających się z lokomotywy oraz wagonów. Takie rozwiązanie pozwala w bardzo szybki sposób reagować na zapotrzebowanie rynku, gdyż jeden EZT posiada około 200 miejsc siedzących w systemie bezprzeźdialowym co jest bardzo wygodne do lokowania pasażerów i pozwala w szybki sposób zrealizować przewóz wojska bez kompletowania wagonów oraz lokomotywy. Należy podkreślić, iż EZT wykorzystywane obecnie przez przewoźników zasilane są nie tylko energią elektryczną ale również wykorzystywane są spalinowe zespoły trakcyjne co pozwala dotrzeć w miejsca pozbawione trakcji kolejowej a sytuacja taka występuje bardzo często na terenach wykorzystywanych do załadunku wojska oraz sprzętu.



Rysunek 2. Udział przewoźników wg. pracy przewozowej w okresie styczeń – październik 2016 roku

Źródło: <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-miesieczna/przewozy-towarowe-2016/8145,Przewozy-towarowe-2016.html>

Analizując strukturę przewozów towarowych w 2016 roku możemy zauważyć, że ponad połowę przewozów realizuje PKP CARGO S.A. należąca do Grupy PKP (rys. 2). Wykorzystanie powyższego przewoźnika przez siły zbrojne do realizacji pozamilitarnych przygotowań obronnych oraz jako koordynatora wszystkich przewozów wojskowych, zarówno wojska jak i sprzętu jest jak najbardziej uzasadnione. Ponadto PKP CARGO S.A. plasuje się na drugiej pozycji wśród przewoźników towarowych co pozwala sądzić, iż doskonale wywiąże się również z zadań nałożonych na państwo gospodarza w ramach HNS.

Konkluzje

Realizacja zadań obronnych przez podmioty kolejowe jest w głównej mierze oparta o porozumienie między PKP CARGO S.A., traktowanym jako koordynator przewozów kolejowych dla wojska a Ministerstwem Obrony Narodowej.

Zaangażowanie pasażerskich przewoźników kolejowych w realizację pozamilitarnych przygotowań obronnych najlepiej prezentuje wykaz przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym. Ujęcie w nim dwóch przewoźników pasażerskich Grupy PKP pokazuje, iż brak jest analizy możliwości realizacji zadań obronnych na pozostałych przewoźników pasażerskich. Wskazane powyżej podmioty, czyli PKP INTERCITY S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trój-

mieście, według danych statystycznych na przestrzeni ostatnich 10 lat nie posiadają największych zdolności przewozowych w zakresie transportu osób.

Wyznaczenie PKP CARGO S.A. jako koordynatora przewozów kolejowych w zakresie transportów wojskowych oraz przewozu żołnierzy pokazuje, że nie została przeprowadzona analiza gotowości poszczególnych podmiotów. Świadczy o tym brak przewoźników pasażerskich spoza Grupy PKP we wspomnianym powyżej wykazie przedsiębiorców. Mając na uwadze zachodzące zmiany na rynku przewoźników kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem samorządowych przewoźników kolejowych należałoby przeanalizować możliwość zniesienia ograniczenia wynikającego z art. 3 Ustawy o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców w zakresie obszaru działalności. Obecnie obszar działalności pasażerskich przewoźników kolejowych nie ma znaczenia dla realizacji pozamilitarnych przygotowań obronnych gdyż możliwe jest realizowanie przewozów na terenie całego kraju ze względu na spójną infrastrukturę kolejową i bardzo dobrą współpracę pomiędzy podmiotami kolejowymi.

Niedostosowanie aktów normatywnych do obecnej sytuacji na rynku kolejowym poprzez brak zmiany w aktach prawnych oraz doprowadzenie współpracy na poziomie ustaw oraz rozporządzeń nie pozwoli na pełne wykorzystanie możliwości przewozu żołnierzy w kraju oraz w ramach obowiązków wynikających z HNS. Należy podkreślić, że lokalni przewoźnicy są bardziej mobilni i szybciej reagują na potrzeby rynku co można wykorzystać w realizacji zadań dla sił zbrojnych. Wobec budowanych obecnie struktur Wojsk Obrony Terytorialnej zaangażowanie przewoźników lokalnych całkowicie pozwoli rozwiązać problem transportu żołnierzy na ćwiczenia, które są planowane jako cykliczne.

W wyniku przeprowadzonej oceny należy stwierdzić, iż w świetle obowiązujących przepisów pasażerscy przewoźnicy kolejowi, zarówno należący do Grupy PKP jak również będący Spółkami należącymi do Samorządów Województwa czy finansowanymi przez jednostki samorządu terytorialnego, nie stanowią elementu podsystemu niemilitarnego systemu obrony państwa.

Oceniając obecne uregulowania prawne oraz organizacyjne w zakresie wykorzystania potencjału pasażerskiego transportu kolejowego do realizacji przygotowań obronnych państwa można stwierdzić, że znaczące podmioty na rynku pasażerskich przewoźników kolejowych zostały pominięte i nie są wykorzystywane pomimo posiadania znacznego potencjału. Wychodząc naprzeciw potrzebom wojska w zakresie przewozu żołnierzy wraz z uzbrojeniem osobistym należy przeanalizować możliwość dostosowania aktów normatywnych do obecnej struktury pasażerskich przewoźników kolejowych oraz przeanalizować potrzeby wojska

w powyższym zakresie mając na względzie posiadany przez przewoźników potencjał zarówno techniczny jak również osobowy.

Bibliografia

1. Kitler W., *Bezpieczeństwo narodowe RP. Podstawowe kategorie. Uwarunkowania. System*, AON, Warszawa 2011.
2. Kuliczkowski M., *Przygotowania obronne w Polsce. Uwarunkowania formalnoprawne, dylematy pojęciowe i próba systematyzacji*, AON, Warszawa 2013.
3. Kuliczkowski M., *Pozamilitarne przygotowania obronne w Polsce. Próba systematyzacji procesualnych oraz funkcjonalnych aspektów przygotowań*, AON, Warszawa 2016.

Akty prawne

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz.U. 2013, poz. 1594 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 21 listopada 1967 roku *o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz.U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416 z późn. zm.).
3. Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. *o organizowaniu zadań na rzecz obronności realizowanych przez przedsiębiorców* (Dz.U. z 2001 r. Nr 122, poz. 1320 z późn. zm.).
4. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2014 r. *w sprawie ogólnych zasad wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony* (Dz.U. z 2004 r. Nr 16, poz. 152 z późn. zm.).
5. Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 listopada 2015 r. *w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym* (Dz.U. z 2015 r. poz. 1871).

Strony internetowe

1. <http://www.mon.gov.pl/obrona-terytorialna/o-nas/zadania-wot-n2016-12-27/> [dostęp: 3.01.2016].
2. <http://www.mon.gov.pl/obrona-terytorialna/pytania-i-odpowiedzi/struktura-i-zadania-j2016-12-28/> [dostęp: 3.01.2017].

Keywords: *non-military defensive preparations, army, transport, rail*

SUMMARY

Implementation of non-military defense preparation in an era of changes in the organization of passenger transport by rail requires to take action for the optimal use of existing potential. After analyzing the the normative acts regulating the system of non-military defense preparation

carriers, which oversees the minister responsible for transport, it should be assumed that the updated legislation has not kept pace with the development of the railway market. The entire responsibility for implementation lies with the freight companies of PKP Group and in particular on the PKP CARGO SA in the coordination of the whole rail military transport vehicles and equipment for the army and on PKP INTERCITY SA the carriage of soldiers securing these transportations.

Defensive preparations in the field of rail transport is a significant element of non-military defense preparation of the state.

Involvement of passenger rail outside the PKP Group in the realisation of non-military defense preparation in the field of railway transport will conduct exercises and training of employees likely to pursue in the future duty to defend the country in the transport companies as militarized units. These activities will allow for optimal use of passenger rail carriers to allocate the army both in time of peace, the activities below the threshold of war on territory of Poland as well as during the "W" time.

According to the author it is necessary to extend the list of companies of special importance for the economy and defense on selected through an analysis of the potential rail operators providing transport services as part of the obligation to organize public transport.