Zeszyty Naukowe ASzWoj nr 3(108) 2017
ISSN 2543-6937

CHARAKTERYSTYKA SAMOCHODOWEGO TRANSPORTU OSOBOWEGO NA SZCZEBLU CENTRALNYM RESORTU OBRONY NARODOWEJ

ppłk mgr inż. Grzegorz MAZURKIEWICZ
Wojskowa Akademia Techniczna

Streszczenie

W artykule zaprezentowana została charakterystyka transportu osobowego instytucji centralnych resortu obrony narodowej. W pierwszej części przedstawiono przepisy resortowe regulujące zasady użytkowania pojazdów wojskowych przeznaczonych do przewozu osób. W drugiej części przedstawiona została charakterystyka środków transportu osobowego w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W trzeciej części opisano organizację eksploatacji pojazdów wykonujących zadania transportowe na rzecz personelu instytucji centralnych resortu obrony narodowej.

Słowa kluczowe: transport osobowy, przepisy resortowe, organizacja transportu, logistyka wojskowa, wojskowe pojazdy mechaniczne.

Wstęp

Zmiany funkcjonowania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (SZ RP) związane z pełnym uzawodowieniem[1], zmianą systemu dowodzenia[2], a także zmiany zachodzące na rynku gospodarczym determinują konieczność poszukiwania nowych rozwiązań w funkcjonowaniu logistyki wojskowej. Jednym z głównych aspektów logistyki wojskowej jest transport personelu i środków zaopatrzenia[3]. Sprawność podsystemu transportu i ruchu wojsk jest jednym z kluczowych czynników zapewnienia wysokiego poziomu mobilności wojsk, wymaganego podczas prowadzenia współczesnych operacji.

Działalność logistyczna w Siłach Zbrojnych RP związana z transportem personelu i środków zaopatrzenia to obszar, który obecnie podlega transformacji

1 Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o zmianie ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP oraz o zmianie niektórych innych ustaw, DzU 2009, nr 161, poz. 1278.
2 Ustawa dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie ustawy o urzędzie Ministra Obrony Narodowej oraz niektórych innych ustaw, DzU 2013, poz. 852.
3 *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej D-4(B)*, CDiS SZ, Bydgoszcz 2014, s. 12.

zmierzającej do przeniesienia środka ciężkości realizacji zadań na firmy zewnętrzne. Dotychczasowe, już prawie dziesięcioletnie doświadczenie, wypracowane na podstawie dotychczasowej współpracy z zewnętrznymi partnerami logistycznymi, związanej głównie z transportem strategicznym, należy wykorzystać w opracowaniu docelowego systemu świadczenia usług przewozowych (również do realizacji transportu osobowego w czasie pokoju) na rzecz SZ RP. Jak pokazują rozwiązania światowe, nie powinien on angażować sił i środków wojskowych, ale wykorzystywać jak najszerzej potencjał specjalistycznych podmiotów gospodarczych.

Obserwując rozwijający się w Polsce rynek usług transportowych, można zauważyć, że coraz częściej opiera się on na wynajmie długoterminowym samochodów służbowych. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów[4] tempo rozwoju branży wynajmu długoterminowego samochodów osiągnęło w roku 2016 poziom 11,5% w stosunku do roku 2015. Zastosowanie takiego rozwiązania pozwala na częstą wymianę pojazdów (co 3–4 lata), a co za tym idzie – utrzymanie ich wysokiej sprawności.

Kierowanie resortem obrony narodowej wymaga zapewnienia możliwości sprawnego przemieszczania się osób zatrudnionych w instytucjach centralnych resortu – komórkach organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej (w skład którego wchodzą również zarządy tworzące Sztab Generalny Wojska Polskiego – SG WP), Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych (DG RSZ) oraz Dowództwie Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych (DO RSZ). Zabezpieczenie przewozów personelu tych instytucji, realizowane głównie z wykorzystaniem samochodów osobowych, mikrobusów i autobusów stanowiących własność SZ RP, wydaje się rozwiązaniem nieprzystającym do realiów współczesnej gospodarki, co w ocenie autora uzasadnia konieczność racjonalizowania rozwiązań z zakresu samochodowego transportu osobowego na szczeblu centralnym resortu obrony narodowej.

Do głównych przyczyn racjonalizacji rozwiązań z zakresu samochodowego transportu osobowego na szczeblu centralnym resortu obrony narodowej należy zaliczyć niską jakość usług transportowych (przewozu osób), wysokie koszty i występowanie problemów z zakresu planowania i koordynacji przewozów personelu organów centralnych resortu.

Celem niniejszego opracowania jest scharakteryzowanie samochodowego transportu osobowego organów centralnych resortu obrony narodowej funkcjonującego w czasie pokoju oraz jego ocena we współczesnych realiach rynkowych.

Wstępna analiza dostępnego materiału pozwoliła na sformułowanie problemów badawczych, które zostały przedstawione przez autora w formie następujących pytań:

1. Jakie są podstawy prawne funkcjonowania samochodowego transportu osobowego w Siłach Zbrojnych RP?

4 http://pzwlp.pl/?m=aktualnosci&id=234 [dostęp: 31.01.2017].

2. Jakie typy środków transportowych wykorzystywane są do przewozu personelu instytucji centralnych resortu obrony narodowej?

3. Jaka jest organizacja eksploatacji pojazdów wykorzystywanych do przewozu osób zatrudnionych w instytucjach centralnych resortu obrony narodowej?

Przedstawienie problemów badawczych w postaci powyższych pytań pozwoliło autorowi na sformułowanie następujących hipotez:

1. Prawne podstawy funkcjonowania samochodowego transportu osobowego w Siłach Zbrojnych RP stanowią powszechnie obowiązujące w Polsce normy prawa krajowego, regulacje pochodzące z prawa międzynarodowego oraz normy resortowe.

2. Do przewozu personelu instytucji centralnych resortu obrony narodowej wykorzystywane są pojazdy spełniające wymagania określone przez gestora sprzętu[5] – Szefostwo Służby Czołgowo-Samochodowej Inspektoratu Wsparcia SZ, do których należą: samochody osobowe, mikrobusy, autobusy oraz samochody towarowo-osobowe.

3. Organizacja eksploatacji pojazdów wykorzystywanych do przewozu osób zatrudnionych w instytucjach centralnych resortu obrony narodowej oparta jest na elementach związanych z planowaniem, użytkowaniem oraz właściwym utrzymywaniem pojazdów pod względem technicznym i estetycznym.

Podstawy prawne funkcjonowania samochodowego transportu osobowego w Siłach Zbrojnych RP

Podstawowym rodzajem transportu wykorzystywanym w resorcie obrony narodowej do przewozu osób jest transport samochodowy. Realizowany jest w oparciu o powszechnie obowiązujące w Polsce normy prawa krajowego, regulacje pochodzące z prawa międzynarodowego oraz normy resortowe, do których należą:

- decyzja Nr 30/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2017 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych samochodów osobowych i samochodów dyżurnych w resorcie obrony narodowej, Dz. Urz. MON 2017, poz. 25;
- decyzja Nr 322/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 września 2009 r. w sprawie ustalenia wykazu stanowisk, na których przysługują samochody funkcyjne o określonej formie dysponowania lub ryczałt miesięczny, Dz. Urz. MON 2009, poz. 196 z późn. zm.;
- decyzja Nr 230/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 czerwca 2010 r. w sprawie użytkowania w resorcie obrony narodowej pojazdów grupy eksploatacyjnej, Dz. Urz. MON 2010, poz. 164 z późn. zm.;

5 Decyzja Nr 384/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 września 2015 r. w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, Dz. Urz. MON 2015, poz. 275.

• *Instrukcja o gospodarowaniu sprzętem służby czołgowo-samochodowej DD/4.22.2*.

Skupiając się na prawie resortowym, należy wskazać, że najważniejsze regulacje dotyczące transportu osobowego zawiera pierwsza z wymienionych decyzji. Określono w niej zasady wykorzystywania samochodów osobowych w resorcie obrony narodowej i dokonano ich podziału na trzy grupy:

• samochody funkcyjne – przeznaczone do zabezpieczenia potrzeb transportowych osób uprawnionych (żołnierzy lub pracowników wojska zajmujących stanowiska, na których przysługuje samochód funkcyjny) oraz personelu komórek lub jednostek organizacyjnych;

• samochody dyżurne – przeznaczone do zabezpieczenia potrzeb transportowych personelu komórek lub jednostek organizacyjnych;

• pojazdy – samochody osobowe, motocykle i motorowery niestanowiące własności Sił Zbrojnych RP.

Decyzja ustala także uprawnienia do dysponowania służbowymi samochodami osobowymi:

• karta drogowa A – do wyłącznego dysponowania samochodem przez osobę uprawnioną bez ograniczenia limitu kilometrów;

• karta drogowa B – do dysponowania samochodem przez osobę uprawnioną oraz zabezpieczenia potrzeb transportowych personelu podległego osobie uprawnionej w ramach przydzielonego limitu kilometrów.

Zgodnie z decyzją dyrektor generalny Ministerstwa Obrony Narodowej w stosunku do komórek organizacyjnych wchodzących w skład Ministerstwa Obrony Narodowej (Centrum Operacyjne Ministra Obrony Narodowej, departamenty, zarządy, biura) odpowiada za:

• ustalanie i aktualizowanie wykazu stanowisk, na których przysługują samochody funkcyjne o odpowiedniej formie dysponowania (nadaje uprawnienia do dysponowania osobowymi samochodami służbowymi);

• ustalanie standardu i klasy samochodu funkcyjnego i dyżurnego;

• ustalanie limitu kilometrów na przejazdy służbowe w danym roku (stosownie do posiadanych środków finansowych).

Szefowi Sztabu Generalnego Wojska Polskiego podobne kompetencje zostały nadane w stosunku do jednostek organizacyjnych podległych ministrowi obrony narodowej lub przez niego nadzorowanych, niewchodzących w skład Ministerstwa Obrony Narodowej.

Kolejna decyzja (Nr 322/MON) jest decyzją wykonawczą do decyzji Nr 30/MON. Poddając ją analizie, można zauważyć, że została ona podzielona na trzy części:

• pierwsza stanowi wykaz stanowisk w Ministerstwie Obrony Narodowej, na których przysługują samochody funkcyjne o odpowiedniej formie dysponowania;

• druga stanowi analogiczny wykaz dla jednostek organizacyjnych niewchodzących w skład Ministerstwa Obrony Narodowej;

• trzecia (stanowiąca załącznik do decyzji) odnosi się do samochodów dyżurnych. Określa liczbę samochodów przydzielonych do kompleksów wojskowych zajmowanych przez komórki Ministerstwa Obrony Narodowej, natomiast w Do-

wództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowództwie Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych, Inspektoracie Wsparcia Sił Zbrojnych, Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej i Dowództwie Garnizonu Warszawa liczbę samochodów dyżurnych uzależnia od liczby etatowych stanowisk służbowych. Naliczanie liczby samochodów dyżurnych w pozostałych jednostkach resortu obrony narodowej pozostawiono w gestii szefa SG WP.

W przeciwieństwie do samochodów osobowych użytkowanie mikrobusów i autobusów nie doczekało się tak szczegółowych regulacji. Zasady wykorzystywania tej podgrupy pojazdów reguluje ostatnia z wymienionych na wstępie rozdziału decyzji, czyli decyzja Nr 230/MON. Zgodnie z jej zapisami mikrobusy i autobusy mogą być użytkowane tylko w ramach przyznanych limitów eksploatacyjnych, do wykonywania zadań związanych z:

- utrzymaniem gotowości bojowej SZ RP;
- realizacją programu szkolenia;
- realizacją przewozów służbowych;
- udziałem w realizacji badań naukowych, prac rozwojowych, wdrożeniowych i studyjnych;
- realizacją zadań kontrolnych przez uprawnione organy kontroli.

Decyzja daje również możliwość bezpłatnego lub odpłatnego użycia mikrobusów i autobusów do wskazanych w niej celów niesłużbowych. Wskazuje również, kto i w jakich przypadkach udziela zgody na takie wykorzystanie pojazdów. Podobnie jak w przypadku przewozów służbowych, przejazdy niesłużbowe mogą zostać zrealizowane tylko w ramach wspomnianych limitów.

Instrukcja o gospodarowaniu sprzętem służby czołgowo-samochodowej DD/4.22.2 została opracowana przez Szefostwo Służby Czołgowo-Samochodowej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych (gestora sprzętu) i wprowadzona do użytku w SZ RP rozkazem szefa SG WP[6]. Pomimo że jest dokumentem niższej rangi niż przedstawione w artykule decyzje Ministra Obrony Narodowej, stanowi wykładnię do funkcjonowania służby czołgowo-samochodowej (SCz-Sam) w zakresie gospodarowania jej sprzętem, do którego oprócz pojazdów mechanicznych należą m.in. warsztaty obsługowo-naprawcze (ruchome i stacjonarne) wraz z urządzeniami i narzędziami stanowiącymi ich wyposażenie, urządzenia i przyrządy pomiarowe, techniczne środki materiałowe, chemiczne źródła zasilania, dokumentacja techniczno-eksploatacyjna. Instrukcja wprowadza zasady, jakimi należy się kierować we wszystkich aspektach gospodarowania sprzętem służby. Zawiera regulacje obowiązujące przy planowaniu potrzeb w zakresie sprzętu SCz-Sam, organizacji eksploatacji oraz zabezpieczenia technicznego.

Pomimo że przedstawione dokumenty dotyczą gospodarki pojazdami, autor zauważył pewne rozbieżności pomiędzy zawartymi w nich treściami. Różnice daje się już zauważyć w definicjach użytych pojęć. Większość pojęć użytych w decyzji

6 *Instrukcja o gospodarowaniu sprzętem służby czołgowo-samochodowej DD/4.22.2*, CDiS SZ, Bydgoszcz 2014.

Nr 30/MON definiowana jest inaczej w *Instrukcji o gospodarowaniu sprzętem służby czołgowo-samochodowej*. Dodatkowo można zauważyć, że pojęcia „pojazd" i „jednostka zabezpieczająca" zostały jeszcze inaczej zdefiniowane w decyzji Nr 230/MON.

Kolejne spostrzeżenie autora dotyczy treści podrozdziałów *Instrukcji…* opracowanych na podstawie decyzji Nr 30/MON i 230/MON (stanowiących niemalże wierną ich kopię), które powinny ulegać zmianie w konsekwencji nowelizacji decyzji stanowiących podstawę ich opracowania. Autor zwrócił uwagę, że zmiany wprowadzone we wskazanych decyzjach nie znalazły odzwierciedlenia w *Instrukcji…*

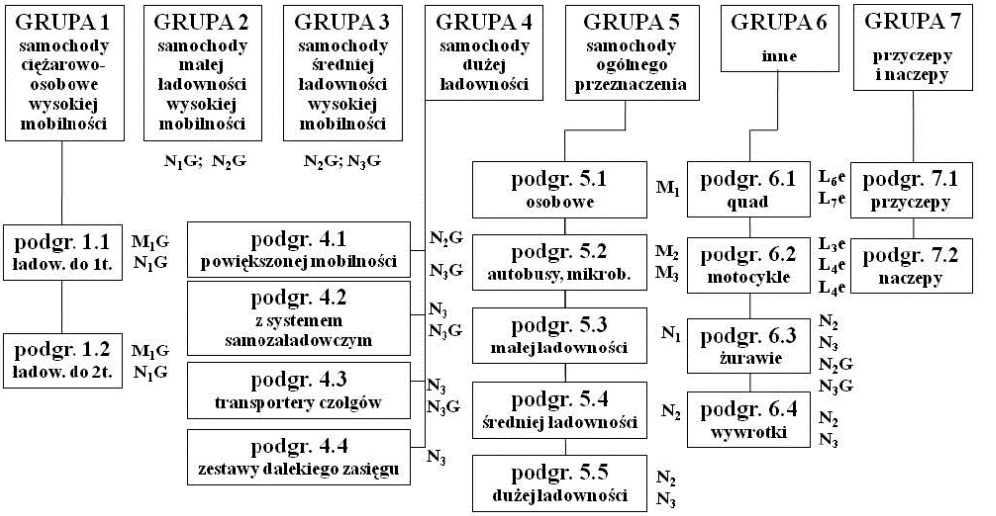
Dodatkowo zapisy dokumentów normatywnych nie powinny pozostawiać wątpliwości interpretacyjnych, natomiast analizując decyzję Nr 30/MON, można zauważyć, że zawarte w niej regulacje nie są jednoznaczne. Przykładem mogą być zapisy związane z uprawnieniami do dysponowania pojazdami służbowymi. Jedne zapisy wskazują, że kartę drogową wydaje się osobie uprawnionej, natomiast inne mówią o samochodach funkcyjnych o określonej formie dysponowania, a jeszcze inne o samochodach z kartą drogową. Można zatem mieć wątpliwości, czy uprawnienia do dysponowania nadawane są osobom, czy też samochodom.

Od 20 lat nowelizacje decyzji determinowane były głównie przez zmiany organizacyjne w SZ RP i polegały zasadniczo na wykreślaniu nazw rozformowywanych instytucji oraz wpisywaniu w ich miejsce lub dopisywaniu nazw instytucji nowo formowanych, natomiast pozostałe treści nie ulegały poważnym zmianom. W opinii autora uzasadnia to konieczność podjęcia prac mających na celu opracowanie nowej decyzji, przystającej zapisami do obecnej organizacji Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Sił Zbrojnych RP, jak również uwzględniającej możliwość wykorzystania zewnętrznych partnerów logistycznych do realizacji przewozów osobowych na szczeblu centralnym resortu.

Zdaniem autora zapisy nowej decyzji nie powinny także stanowić integralnej części *Instrukcji…* na co wskazują procedury związane z dokonywaniem zmian w treści dokumentów. W ocenie autora znacznie łatwiej można dokonać zmian w decyzji ministra obrony narodowej niż w dokumentach doktrynalnych, co zapewne przyczyniło się do powstania rozbieżności w treściach decyzji Nr 30/MON i 230/MON oraz *Instrukcji o gospodarowaniu sprzętem służby czołgowo-samochodowej*.

Charakterystyka środków transportu osobowego

W Siłach Zbrojnych RP obowiązuje struktura transportu samochodowego (rysunek 1), w której dla wojskowych pojazdów mechanicznych przyjęty został podział na siedem grup. Struktura ta służy do budowy etatów jednostek wojskowych i określania potrzeb w zakresie wojskowych pojazdów mechanicznych.



Źródło: *Instrukcja o gospodarowaniu sprzętem służby czołgowo-samochodowej DD/4.22.2*, IWsp SZ, Bydgoszcz 2014, załącznik C, s. C-1.

Rys. 1. Struktura transportu samochodowego SZ RP

Przewozy personelu komórek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej (w tym zarządów tworzących SG WP), DG RSZ oraz DO RSZ realizowane są przy wykorzystaniu samochodów ogólnego przeznaczenia (grupa 5) – osobowych (podgrupa 5.1), autobusów i mikrobusów (podgrupa 5.2), oraz doraźnie samochodów małej ładowności (podgrupa 5.3).

Według stanu z końca 2016 roku (zgodnie z rozdzielnikiem do etatu jednostki zabezpieczającej) komórki organizacyjne Ministerstwa Obrony Narodowej posiadały do dyspozycji 38 samochodów osobowych (27 funkcyjnych i 11 dyżurnych), 7 mikrobusów, 3 autobusy do przewozu 16 pasażerów, 5 autobusów do przewozu powyżej 40 pasażerów oraz 5 samochodów małej ładowności (towarowo-osobowych służących do przewozu do 5 pasażerów i do 600 kg ładunku).

Przewozy personelu Dowództwa Generalnego RSZ zabezpieczało 28 samochodów osobowych (10 funkcyjnych i 18 dyżurnych), 13 mikrobusów, 9 autobusów do przewozu powyżej 40 pasażerów, 1 samochód ciężarowo-osobowy wysokiej mobilności oraz 9 samochodów małej ładowności. Natomiast Dowództwo Operacyjne RSZ posiadało do dyspozycji 7 samochodów osobowych (3 funkcyjne i 4 dyżurne).

Łącznie na koniec 2016 roku do zabezpieczenia transportu osób zatrudnionych w instytucjach centralnych resortu obrony narodowej wykorzystywane były 73 samochody osobowe (40 funkcyjnych i 33 dyżurne), 20 mikrobusów, 17 autobusów, 1 samochód ciężarowo-osobowy wysokiej mobilności i 14 samochodów małej ładowności.

Samochody osobowe

Samochody osobowe powinny posiadać nadwozie typu sedan (dopuszczalne są również nadwozia typu liftback) ze strefami kontrolowanego zgniotu, wzmocnieniem drzwi bocznych, pięcioma miejscami siedzącymi (włącznie z kierowcą) i przestrzenią bagażową o pojemności minimum 480 dm^3, umiejscowiony z przodu silnik wysokoprężny lub benzynowy o mocy nie mniejszej niż 125 kW, skrzynię biegów o minimum sześciu przełożeniach do przodu (manualną lub automatyczną). Napęd powinien być przenoszony na jedną oś. Ponadto powinny być wyposażone w systemy bezpieczeństwa: układ przeciwdziałający blokowaniu kół (ABS), układ stabilizacji toru jazdy (ESP), system kontroli trakcji (ASR). Dodatkowo samochody pozyskiwane od 2012 roku powinny być wyposażone w system hamowania awaryjnego, system ostrzegania przed zmianą pasa ruchu, systemy ostrzegania o zbliżającym się z tyłu pojeździe oraz pojeździe znajdującym się w martwym polu i systemy wspomagające parkowanie pojazdu. Komfort jazdy pasażerów i pracy kierowcy mają zapewnić: minimum dwustrefowa klimatyzacja automatyczna, radioodtwarzacz z napędem CD, gniazdem USB i iPod, nawigacja satelitarna oraz portal Bluetooth do telefonu.

Opracowanie własne.

Rys. 2. Samochody osobowe (u góry od lewej: Opel Insignia, Skoda Superb, u dołu od lewej: Kia Optima, Opel Vectra)

Ustalona przez gestora sprzętu docelowa norma eksploatacji (resurs) dla samochodów osobowych wynosi 10–12 lat użytkowania lub 400–500 tys. kilometrów przebiegu. Po przekroczeniu jednej z norm pojazd może zostać wycofany z eksplo-

atacji i przekazany do gospodarki narodowej. Wcześniejsze wycofanie samochodu z eksploatacji może nastąpić w przypadku bezpowrotnej utraty (kradzieży), udziału w wypadku (zdarzeniu) drogowym, awarii lub przedwczesnego zużycia zasadniczych zespołów, gdy naprawa jest niemożliwa lub – z uwagi na koszt – ekonomicznie nieuzasadniona.

Mikrobusy

Mikrobusy dziewięcioosobowe powinny posiadać silnik wysokoprężny o mocy nie mniejszej niż 109 kW, skrzynię biegów o minimum sześciu przełożeniach do przodu (manualną lub automatyczną). Ponadto powinny być wyposażone w systemy bezpieczeństwa: układ przeciwdziałający blokowaniu kół (ABS), układ stabilizacji toru jazdy (ESP), system kontroli trakcji (ASR).

Opracowanie własne.

Rys. 3. Mikrobusy (od lewej: Volkswagen Crafter, Fiat Ducato)

Komfort jazdy pasażerów i pracy kierowcy mają zapewnić: klimatyzacja automatyczna, urządzenia umożliwiające ogrzewanie wnętrza pojazdu (również niezależne od pracy silnika), radioodtwarzacz z napędem CD, gniazdem USB i iPod oraz nawigacja satelitarna.

Dla mikrobusów gestor ustalił docelowe normy eksploatacji na 15 lat użytkowania lub 450 tys. kilometrów przebiegu.

Autobusy siedemnastomiejscowe

Autobusy siedemnastomiejscowe powinny posiadać silnik wysokoprężny o mocy nie mniejszej niż 120 kW, skrzynię biegów o minimum sześciu przełożeniach do przodu (manualną lub automatyczną). Ponadto powinny być wyposażone w systemy bezpieczeństwa: układ przeciwdziałający blokowaniu kół (ABS), układ stabilizacji toru jazdy (ESP), system kontroli trakcji (ASR).

Komfort jazdy pasażerów i pracy kierowcy mają zapewnić: klimatyzacja automatyczna, urządzenia umożliwiające ogrzewanie wnętrza pojazdu (również niezależne od pracy silnika), radioodtwarzacz z napędem CD, gniazdem USB i iPod, odtwarzacz DVD, podwieszony pod sufitem przynajmniej jeden monitor o przekątnej ekranu nie mniejszej niż 15" oraz nawigacja satelitarna.

Docelowa norma eksploatacji dla autobusów siedemnastomiejscowych wynosi 15 lat użytkowania lub 350–450 tys. kilometrów przebiegu.

Opracowanie własne.

Rys. 4. Autobusy do przewozu 16 pasażerów (od lewej: Mercedes Sprinter, Kapena)

Autobusy pasażerskie

Autobusy pasażerskie powinny posiadać nie mniej niż 47 miejsc siedzących (włącznie z kierowcą i pilotem), silnik wysokoprężny o mocy nie mniejszej niż 360 kW, skrzynię biegów o minimum sześciu przełożeniach do przodu (manualną lub automatyczną). Ponadto powinny być wyposażone w systemy bezpieczeństwa: układ przeciwdziałający blokowaniu kół (ABS), układ stabilizacji toru jazdy (ESP), system kontroli trakcji (ASR). Dodatkowo w pojeździe powinno znajdować się pomieszczenie do wypoczynku dla drugiego kierowcy.

Komfort jazdy pasażerów i pracy kierowcy mają zapewnić: klimatyzacja automatyczna, urządzenia umożliwiające ogrzewanie wnętrza pojazdu (również niezależne od pracy silnika), radioodtwarzacz z napędem CD, gniazdem USB i iPod, odtwarzacz DVD, podwieszone pod sufitem przynajmniej dwa monitory o przekątnej ekranu nie mniejszej niż 15" oraz nawigacja satelitarna przeznaczona dla kierowców samochodów ciężarowych.

Podobnie jak dla autobusów siedemnastomiejscowych i mikrobusów, docelowa norma eksploatacji dla autobusów pasażerskich wynosi 15 lat użytkowania, natomiast docelowy przebieg został ustalony na 500–600 tys. kilometrów.

Opracowanie własne.

Rys. 5. Autobusy do przewozu powyżej 40 pasażerów (u góry od lewej: Man Lion's Coach, Scania, u dołu: Autosan Lider)

Samochody ogólnego przeznaczenia małej ładowności (dostawcze)

Samochody ogólnego przeznaczenia małej ładowności (dostawcze) powinny posiadać silnik wysokoprężny o mocy nie mniejszej niż 90 kW, skrzynię biegów o minimum pięciu przełożeniach do przodu (manualną lub automatyczną), miejsca siedzące dla sześciu osób (włącznie z kierowcą) oraz przestrzeń bagażową o długości nie mniejszej niż 2 m, wysokości nie mniejszej niż 1,5 m i pojemności nie mniejszej niż 4 m^3, oddzieloną od przedziału pasażerskiego ścianą umocowaną na stałe do ścian bocznych. Ponadto powinny być wyposażone w systemy bezpieczeństwa: układ przeciwdziałający blokowaniu kół (ABS), układ stabilizacji toru jazdy (ESP), system kontroli trakcji (ASR).

Komfort jazdy pasażerów i pracy kierowcy mają zapewnić: klimatyzacja automatyczna, urządzenia umożliwiające ogrzewanie wnętrza pojazdu (również niezależne od pracy silnika), radioodtwarzacz z napędem CD, gniazdem USB i iPod oraz nawigacja satelitarna.

Dla samochodów dostawczych gestor ustalił docelowe normy eksploatacji podobne jak dla mikrobusów – 15 lat użytkowania lub 450 tys. kilometrów przebiegu.

Opracowanie własne.

Rys. 6. Samochody ogólnego przeznaczenia małej ładowności (od lewej: Volkswagen Crafter, Ford Transit)

Główne czynniki wpływające na sprawność pojazdu to jego wiek i przebieg. Wraz z wiekiem i liczbą przejechanych kilometrów wzrasta podatność na awarie, a tym samym rośnie zagrożenie dla bezpieczeństwa przewożonych osób. Komfortową sytuacją byłoby posiadanie możliwości wymiany samochodów co 3–4 lata. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych osób poprzez zmniejszenie ryzyka awarii oraz możliwość pozyskiwania samochodów posiadających w standardzie wyposażenia coraz doskonalsze systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego.

W przypadku resortu obrony narodowej wymiana samochodów co 3–4 lata nie może znaleźć zastosowania. Transport osobowy w resorcie realizowany jest z wykorzystaniem pojazdów stanowiących własność SZ RP. Wymiana samochodów, które nie zostały w pełni zamortyzowane (pełna amortyzacja samochodu trwa 60 miesięcy), byłaby nieracjonalna i znacząco zwiększyłaby koszty transportu.

Możliwość wymiany samochodu co 3–4 lata jest jedną z zalet wynajmu długookresowego. Zaletą takiego rozwiązania jest również zwiększenie możliwości dostosowania pojazdu do własnych potrzeb. Dodatkowo możliwe jest zagospodarowanie pojazdu po zakończeniu umowy wynajmu, bowiem pozostaje on własnością wypożyczalni.

W opinii autora pozyskiwanie pojazdów w drodze wynajmu długookresowego może korzystnie wpłynąć na koszty i jakość usług transportowych, dlatego należy rozważyć możliwość takiego rozwiązania w realizacji przewozów osobowych na szczeblu centralnym resortu obrony narodowej.

Eksploatacja pojazdów

Transport jako element wojskowego systemu logistycznego oprócz środków transportowych i przeładunkowych niezbędnych do przemieszczania personelu, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia obejmuje także planowanie i praktyczną realizację zadań związanych z ich przemieszczaniem[7].

Zabezpieczenie transportowe Ministerstwa Obrony Narodowej, Dowództwa Generalnego RSZ, Dowództwa Operacyjnego RSZ realizowane jest przez jednostki wojskowe Dowództwa Garnizonu Warszawa (DGW). Wyjątkiem są osoby zajmujące kierownicze stanowiska w ministerstwie[8] – minister, sekretarz stanu, szef SG WP, podsekretarz stanu oraz szef Gabinetu Politycznego Ministra Obrony Narodowej, I zastępca szefa SG WP oraz dyrektor Centrum Operacyjnego Ministra Obrony Narodowej, których potrzeby transportowe zaspokajane są samochodami z zasobów Żandarmerii Wojskowej[9].

Za koordynację transportu personelu komórek organizacyjnych MON oraz nadzór nad wykorzystaniem pojazdów zgodnym z obowiązującymi regulacjami wewnątrzresortowymi odpowiada Departament Administracyjny MON. Dla DG RSZ oraz DO RSZ zadania takie wykonuje sekcja transportu DGW przy współudziale sekcji transportowej 10 Warszawskiego Pułku Samochodowego (10 psam).

Wydzielenie samochodu funkcyjnego lub dyżurnego realizowane jest na podstawie zapotrzebowania wpisanego w rozkazie wyjazdu pojazdu. Dla ułatwienia rozkazy wyjazdu wystawiane w 10 psam opatrzone są pieczęcią lub nadrukiem (w przypadku gdy ważność rozkazu wyjazdu wynosi kilka dni, liczba pieczęci lub nadruków odpowiada liczbie dni ważności dokumentu), a dysponent wpisuje w nich datę, godzinę i miejsce podstawienia pojazdu, co potwierdza własnoręcznym podpisem.

Samochody osobowe stanowiące rezerwę eksploatacyjną lub reprezentacyjną, mikrobusy, autobusy lub samochody towarowo-osobowe wydzielane są na podstawie zapotrzebowania zgodnego z ustalonym wzorem, przesłanego do instytucji koordynującej transport. W zapotrzebowaniu umieszcza się dane kontaktowe zamawiającego (dysponenta pojazdu) oraz informacje dotyczące: czasu i miejsca podstawienia pojazdu, przewidywanego czasu i miejsca zwolnienia pojazdu, celu wydzielenia pojazdu, trasy przejazdu, rodzaju ładunku, a w przypadku przejazdu płatnymi odcinkami dróg również danych dotyczących przewidywanego czasu i miejsca wjazdu na odcinek płatny oraz opuszczenia go. Pozytywnie rozpatrzone zapotrzebowanie (po zweryfikowaniu zgodności celu wydzielenia pojazdu z obowiązującymi przepisami

7 *Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD/4.4(b)*, CDiS SZ, Bydgoszcz 2013, s. 128.

8 Zarządzenie Nr 33/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Obrony Narodowej, Dz. Urz. MON 2015, poz. 250.

9 Decyzja Nr 30/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2017 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych samochodów osobowych i samochodów dyżurnych w resorcie obrony narodowej, Dz. Urz. MON 2017, poz. 25, § 36.

oraz przydzieleniu pojazdu zgodnie z bieżącymi możliwościami) przesyłane jest do realizacji do jednostki zabezpieczającej (10 psam).

Pojazdami wojskowymi kierują etatowi kierowcy i na nich spoczywa obowiązek użytkowania pojazdu zgodnego z instrukcjami producenta oraz przestrzegania przepisów wynikających z ustawy Prawo o ruchu drogowym, przepisów o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych i czasie pracy kierowców. Odpowiadają oni również za zapewnienie bezpieczeństwa przewożonych ludzi i ładunków. Do obowiązków dysponenta należy m.in. nadzór nad pracą kierowcy (stawianie zadań związanych z realizowanym przewozem, przestrzeganie obowiązujących przepisów, nadzór nad sprawnością psychofizyczną kierowcy).

Wieloletnia praca autora na stanowiskach związanych z realizacją zadań transportowych pozwoliła zauważyć, iż pomimo prowadzenia z kierowcami działań profilaktycznych mających na celu zwiększenie świadomości dotyczącej bezpieczeństwa przejazdów oraz odpowiedzialności za niestosowanie się do obowiązujących przepisów presja wywierana przez dysponentów powoduje, że dopuszczają się oni świadomego popełniania wykroczeń. Najczęściej związane są one z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości, niestosowaniem się do znaków drogowych i sygnalizatorów świetlnych. Ma to zdecydowanie negatywny wpływ na bezpieczeństwo własne kierowców, przewożonych osób oraz innych uczestników ruchu. Według autora do przyczyn takiego stanu rzeczy należy zaliczyć m.in.: ze strony dysponenta – zbytnie zaufanie do umiejętności kierowcy, poczucie własnej bezkarności, nieuwzględnianie warunków drogowych i natężenia ruchu przy planowaniu podróży, ze strony kierowcy – obawy przed negatywną oceną dysponenta i związanymi z tym nieprzyjemnościami, obawy o utratę zatrudnienia.

W opinii autora należy podjąć działania zwiększające świadomość dysponentów, że negatywne oddziaływanie na kierowców może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ich własnego, kierowców prowadzących pojazdy oraz innych uczestników ruchu. Jednakże autor uważa, że takie działanie może być trudne do zrealizowania i może zostać negatywnie odebrane przez adresatów szkolenia.

Odpowiedzialność za właściwe utrzymanie pod względem technicznym, jak i estetycznym pojazdów wojskowych wykonujących zadania związane z transportem personelu instytucji centralnych resortu obrony narodowej spoczywa na kierowcach oraz kadrze pododdziałów transportowych 10 psam, w którego etacie są one ujęte. Realizacja związanych z tym zadań odbywa się poprzez:

- wykonywanie codziennego obsługiwania pojazdów (przed wyjazdem, w trakcie zabezpieczania dyspozycji i po powrocie do jednostki);
- terminowe wykonywanie obsługiwań okresowych (wynikających z instrukcji użytkowania sprzętu);
- terminowe wykonywanie okresowych badań technicznych (zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami);
- wykonywanie rocznej obsługi pojazdów;
- wstrzymywanie eksploatacji niesprawnych pojazdów i kierowanie ich do naprawy.

W okresie gwarancyjnym obsługiwania (przeglądy okresowe) pojazdów i naprawy uszkodzeń powstałych z przyczyn nieleżących po stronie użytkowników wykonywane są przez autoryzowane stacje obsługi. Warsztaty cywilne realizują również naprawy, które wymagają użycia specjalistycznego sprzętu niebędącego na wyposażeniu wojskowych warsztatów technicznych.

Po zakończeniu okresu gwarancyjnego naprawy i obsługiwania samochodów realizujących przewozy personelu instytucji centralnych resortu wykonywane są przez warsztaty techniczne Oddziału Zabezpieczenia Garnizonu Stołecznego (OZGSt). Jednostka w swoich strukturach posiada również stacje kontroli pojazdów, w których wykonywane są okresowe badania techniczne oraz badania diagnostyczne stosownie do zgłoszonych potrzeb.

Doświadczenie autora zdobyte w trakcie wykonywania zadań na stanowiskach związanych z realizacją zabezpieczenia transportowego instytucji centralnych resortu obrony narodowej pozwala stwierdzić, że od miejsca realizacji obsługiwań i napraw uzależniony jest okres wyłączenia samochodu z eksploatacji. Daje się zauważyć, że w większości przypadków obsługiwania i naprawy wykonywane przez wojskowe warsztaty techniczne trwają dłużej. Głównych przyczyn takiego stanu rzeczy autor dopatruje się w funkcjonowaniu systemu zaopatrywania w środki techniczne i materiałowe. W przypadku planowych obsługiwań problem stanowi planowanie potrzeb – można zauważyć, że pozyskiwane środki techniczne i materiałowe są nieadekwatne do zgłaszanych potrzeb. W przypadku awarii pojazdów i napraw pokolizyjnych problem stanowi konieczność stosowania przy zakupie części procedur przetargowych wynikających z zapisów ustawy Prawo zamówień publicznych. W przypadku wyłączenia z eksploatacji samochodów funkcyjnych i dyżurnych zachodzi konieczność wydzielenia samochodów zastępczych, co ogranicza możliwości realizacji przez personel instytucji centralnych resortu obrony narodowej zadań wymagających odbycia podróży służbowej.

W ocenie autora opisane powyżej trudności nie występują wówczas, gdy do przewozów osobowych wykorzystywane są pojazdy pozyskane w drodze wynajmu. W takich przypadkach na wypożyczalni spoczywa obowiązek wykonania obsługiwań i napraw oraz zapewnienia samochodu zastępczego na czas wyłączenia pojazdu z eksploatacji. W jej interesie leży również to, aby okres wydzielenia samochodu zastępczego był możliwie krótki z uwagi na minimalizację kosztów obsługi klienta.

Jest to kolejny argument przemawiający za potrzebą podjęcia rozważań dotyczących możliwości wykorzystania zewnętrznych partnerów logistycznych do realizacji zadań związanych z przewozem personelu instytucji centralnych resortu.

Zakończenie

Problematyka transportu stanowi kluczowy element funkcjonowania systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP. Założenia doktrynalne przewidują realizację zadań podsystemu transportu i ruchu wojsk przy wsparciu cywilnych środków transportu.

Pomoc ta ma istotne znaczenie w osiąganiu pożądanej elastyczności transportu, umożliwia bowiem realizację celów operacji wojskowej.

Wieloletnia współpraca z zewnętrznymi operatorami logistycznymi, związana głównie z transportem strategicznym, pokazuje, że transport sprzętu i personelu SZ RP może być z powodzeniem realizowany z wykorzystaniem środków niebędących własnością resortu. Zdaniem autora uzasadnia to podejmowanie działań zmierzających do nawiązania takiej współpracy przy realizacji przewozów osobowych w okresie pokoju.

Dynamicznie rozwijający się w Polsce rynek usług transportowych przyczynił się do zwiększenia liczby podmiotów posiadających w swojej ofercie świadczenie usług wynajmu długookresowego samochodów służbowych. Wzrost konkurencji zwiększył możliwości wynegocjowania korzystniejszych warunków wynajmu pojazdów, co znajduje odzwierciedlenie we wzroście popularności takiej formy pozyskiwania pojazdów. Dodatkowym argumentem jest również rozwój technologii wspomagających zarządzanie flotami, udostępnianych klientowi wynajmującemu samochody.

Analiza przedstawionych w artykule zagadnień związanych z samochodowym transportem osobowym szczebla centralnego resortu obrony narodowej, do którego wykorzystywane są stanowiące własność SZ RP środki przewozowe, baza obsługowo-remontowa i zaangażowanie w jego funkcjonowanie wielu osób, nasuwa pytanie, czy w obecnych zmieniających się warunkach rynkowych takie rozwiązanie jest korzystne dla SZ RP.

Podsumowując treści zawarte w artykule, autor uważa, że zasadne wydaje się podjęcie prac mających na celu sprawdzenie, czy zaangażowanie zewnętrznych partnerów logistycznych wpłynie korzystnie na realizację zadań związanych z przewozem personelu instytucji centralnych resortu. Będzie to wymagało dokonania zmian w przedstawionych wcześniej uregulowaniach wewnątrzresortowych i pociągnie za sobą konieczność dokonania zmian organizacji eksploatacji pojazdów oraz bazy obsługowo-remontowej, których zadania zostaną przejęte przez partnera logistycznego, co na dłuższą metę może przynieść wymierne korzyści w postaci obniżenia kosztów realizacji przewozów.

Bibliografia

Decyzja Nr 30/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2017 r. w sprawie zasad korzystania ze służbowych samochodów osobowych i samochodów dyżurnych w resorcie obrony narodowej, Dz. Urz. MON 2017, poz. 25.

Decyzja Nr 230/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 czerwca 2010 r. w sprawie użytkowania w resorcie obrony narodowej pojazdów grupy eksploatacyjnej, Dz. Urz. MON 2010, poz. 164 z późn. zm.

Decyzja Nr 322/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 września 2009 r. w sprawie ustalenia wykazu stanowisk, na których przysługują samochody funkcyjne o określonej formie dysponowania lub ryczałt miesięczny, Dz. Urz. MON 2009, poz. 196 z późn. zm.

Decyzja Nr 384/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 września 2015 r. w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, Dz. Urz. MON 2015, poz. 275.

Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej D-4(B), CDiS SZ, Bydgoszcz 2014.

Instrukcja o gospodarowaniu sprzętem służby czołgowo-samochodowej DD/4.22.2, Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, Bydgoszcz 2014.

Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD/4.4(b), CDiS SZ, Bydgoszcz 2013.

Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o zmianie ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP oraz o zmianie niektórych innych ustaw, DzU 2009, nr 161, poz. 1278.

Ustawa dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie ustawy o urzędzie Ministra Obrony Narodowej oraz niektórych innych ustaw, DzU 2013, poz. 852.

Zarządzenie Nr 33/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Obrony Narodowej, Dz. Urz. MON 2015, poz. 250.

CHARACTERISTICS OF AUTOMOBILE PASSENGER TRANSPORT AT THE CENTRAL LEVEL OF THE MINISTRY OF NATIONAL DEFENCE

Abstract

The article discusses the characteristics of passenger transport and the central institutions of the Ministry of National Defence. The first part concerns the departmental regulations regulating the use of military vehicles designed to carry people. The second part concerns the specific means of personal transportation in the Polish Armed Forces. The third part describes the organisation of the operation of vehicles carrying out transport tasks for the staff of the central institutions of the Ministry of National Defence.

Key words: passenger transport, departmental regulations, organisation of transport, military logistics, military motor vehicles.