

TRANSPORT KOLEJOWY W PRZEWOZACH WOJSKOWYCH

RAIL TRANSPORT IN MILITARY TRANSPORT

Mieczysław PAWLISIAK

mieczyslaw.pawlisiak@wat.edu.pl

<https://orcid.org/0000-0003-2501-8779>

Wojskowa Akademia Techniczna
Wydział Bezpieczeństwa, Logistyki i Zarządzania
Instytut Logistyki

Streszczenie: Jednostki i instytucje wojskowe realizują zadania szkoleniowe i operacyjne poza miejscem stałej dyslokacji. Zachodzi zatem konieczność przemieszczenia sił i środków na poligon czy też miejsce operacyjnego wykorzystania. Biorąc pod uwagę parametry i ilość sprzętu wojskowego zasadne jest korzystanie w przewozach wojskowych z możliwości transportu kolejowego. Mając na względzie konieczność zaspokojenia potrzeb gospodarki narodowej, jednostki i instytucje wojskowe chcąc korzystać z możliwości przewozowych transportu kolejowego zobowiązane są przestrzegać określonych procedur. Ogół spraw organizacyjnych na czas pokoju jest uregulowany odpowiednimi dokumentami normatywnymi. Jednocześnie jednostki i instytucje wojskowe są poddawane cyklicznemu szkoleniu, co stwarza przesłanki poprawnego korzystania z transportu kolejowego w przewozach wojskowych.

Abstract: Military units and institutions carry out training and operational tasks outside the place of permanent dislocation. It is therefore necessary to move forces and resources to the proving grounds or place of operational exploitation. Given the parameters and the amount of military equipment, it is justified to use in military transport with the possibility of rail transportation. Because of the need to meet the needs of the national economy, individuals and military institutions wishing to take advantage of rail transport capabilities are obliged to comply with certain procedures. In general, organizational matters for peacetime are governed by appropriate normative documents. At the same time, military units and institutions are subjected to cyclic training, which creates the rationale for the correct use of rail transport in the military.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, jednostka wojskowa, przewóz, procedury, organy transportu i ruchu wojsk, szkolenie

Keywords: rail transport, military unit, transport, procedures, transportation and troops movement, training

WSTĘP

Transport kolejowy w Polsce jest stosunkowo szeroko wykorzystywany, jednak w porównaniu do transportu samochodowego jego udział w ogólnej wielkości tonażu jest niewielki. Nieco inaczej należy spojrzeć na wykorzystanie transportu kolejowego w przewozach wojskowych. Wynika to m.in. stad, że aktualna dyslokacja jednostek i instytucji wojskowych jest kontynuacją z czasów Układu Warszawskiego, to znaczy z okresu, kiedy potencjalny przeciwnik znajdował się w zachodniej części Europy. Obecnie, gdy jesteśmy od 1999 pełnoprawnym członkiem paktu Północnoatlantyckiego sytuacja uległa diametralnej zmianie. Dziś ewentualne zagrożenie może być umiejscowione za naszą wschodnią granicą. Chcąc skutecznie prowadzić działania wojenne konieczne jest posiadanie w odpowiednim miejscu i czasie niezbędnych sił i środków. Koniecznością

zatem jest zapewnienie warunków przemieszczania zaopatrzenia i sprzętu wojskowego do rejonu ewentualnych działań. W tym celu należy wykorzystywać wszelkie dostępne rodzaje transportu, aby zadania przewozowe wykonać zgodnie z oczekiwaniami co do miejsca i czasu.

Celem artykułu jest próba udzielenia odpowiedzi na pytanie: „*czy i na ile dzisiejszy potencjał przewozowy transportu kolejowego jest w stanie zaspokoić potrzeby generowane przez jednostki i instytucje wojskowe?*” Niejako kontynuacją pytania o takiej treści jest próba wyjaśnienia czy jednostki i instytucje wojskowe są odpowiednio przygotowane do wykorzystania transportu kolejowego w przewozach na potrzeby Sił Zbrojnych RP. W celu rozwiązania tego problemu przeprowadzono badania ankietowe, których wyniki posłużyły do opracowania artykułu.

1. TEORETYCZNE ASPEKTY WYKORZYSTANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA POTRZEBY JEDNOSTEK I INSTYTUCJI WOJSKOWYCH

Transport kolejowy w początkach XXI wieku jest wykorzystywany przez jednostki wojskowe do realizacji przewozów operacyjnych i przewozów zaopatrzenia. Z przeprowadzonych badań wynika, że głównie transport kolejowy wykorzystuje się do realizacji przewozów operacyjnych. Należy jednak mieć na względzie również to, że transport kolejowy charakteryzuje się największą zdolnością przewozową spośród wszystkich rodzajów transportu lądowego (Liberacki, Mindura 2006). Wykorzystywany jest on przez jednostki i instytucje wojskowe do realizacji przemieszczenia dużej liczby żołnierzy, ciężkiego sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia na duże odległości.

Możliwość wykorzystania transportu kolejowego do realizacji przewozów na potrzeby jednostek i instytucji wojskowych determinowana jest czynnikami użyteczności tego rodzaju transportu. W pierwszej kolejności należy uwzględnić dostępność i stan sieci kolejowej. Otóż na przestrzeni dwudziestu pięciu lat /1991 – 2016/ długość eksploatowanych linii kolejowych uległa zmniejszeniu o ponad 6700 kilometrów i obecnie wynosi niewiele ponad 19 000 kilometrów (<https://zbiorowy.info/2018/08/polska-siec-kolejowa-na-tle-europy-czy-jest-sie-czym-chwalic/>).

Z tych prostych danych wynika, że dostępność dla jednostek i instytucji wojskowych została utrudniona, choć niekiedy tylko czasowo – przykład trwający remont linii kolejowej nr 219 łączącej Olsztyn z Ełkiem.

Ważnym determinantem wykorzystania transportu kolejowego w przewozach wojskowych jest wymagany czas realizacji tegoż przewozu i sama odległość przewozu. Znaczenie tych składowych wynika z dwóch przesłanek. Po pierwsze decydując się na wykorzystanie transportu kolejowego do przewozu określonych sił i środków niezbędne jest uwzględnienie aspektów czasowych, a mianowicie czasu potrzebnego na wykonanie następujących czynności:

- złożeniu zamówienia na transport kolejowy,

- podstawieniu przez organy kolei oczekiwanego pod względem ilości i jakości składu pociągu na stację załadowania,
- wykonaniu czynności ładunkowych wraz z zamocowaniem ładunku na wagonach,
- przemieszczeniu pociągu do stacji wyładowania,
- rozładunku sprzętu wojskowego na stacji wyładowania i jego przemieszczeniu do wyznaczonego punktu docelowego.

Drugą przesłanką, którą uwzględnia się przy podejmowaniu decyzji o wykorzystaniu transportu kolejowego do przewozu na potrzeby jednostek i instytucji wojskowych w czasie pokoju, jest rachunek ekonomiczny. Mianowicie, przewóz sprzętu wojskowego transportem kolejowym przy ładunkach z przekroczoną skrajnią nie jest przedsięwzięciem tanim. Otóż przewóz jednego wagonu platformy sześciosiowej załadowanej np. czołgiem LEOPARD 2A4 na odległość 300 kilometrów to koszt około pięć tysięcy złotych (Obliczenia dokonano na podstawie danych zawartych w „Porozumieniu w sprawie zasad realizacji i sposobu rozliczeń finansowych za usługi przewozowe świadczone przez PKP Cargo S.A. na rzecz jednostek organizacyjnych resortu Obrony Narodowej”). Nie jest to mała kwota, zwłaszcza gdy zachodzi potrzeba przewozu większej ilości takiego uzbrojenia, np. na szkolenie poligonowe. Pamiętać przy tym należy, że taki sposób /ekonomiczny/ myślenia dotyczy czasu pokoju, natomiast w czasie zagrożenia czy wojny argument kosztów nie ma większego znaczenia. Konieczne staje się zatem umiejętne połączenie jeszcze w czasie pokoju racjonalnego wydatkowania środków budżetowych z obowiązkiem szkolenia wojsk z obszaru ich przewozu transportem kolejowym, a zwłaszcza organizacji załadowania sprzętu na transport kolejowy, jego zamocowanie na wagonach, sposobie rozładunku czy też bezpieczeństwa w czasie przejazdu.

Ważną determinantą wykorzystania transportu kolejowego w przewozach na potrzeby wojska jest dostępność odpowiednich środków transportu, a mianowicie platform przeznaczonych do przewozu ciężkiego uzbrojenia /np. czołgów/. PKP Cargo na koniec 2015 r. eksploatowała łącznie około 80 platform serii S1mmps realizując zadania przewozowe nie tylko na terytorium Polski lecz całej Europy (Zasadnicze parametry platformy kolejowej *serii S1mmps*, jedynej o takich parametrach eksploatowanych przez PKP CARGO, a przeznaczonej m.in. do przewozu pojazdów gaśnicowych /czołgów/: a/ ilość osi – 6 szt. b/ maksymalne obciążenie /ładowność/ - 60 ton; c/ długość ładunkowa – 10,94 metra; d/ szerokość – 3,09 metra; e/ masa własna – 20 ton.). Do użycia w czasie dwóch dób od złożenia zapotrzebowania pozostaje około 40 platform. Pozostałe mogą być dostarczone nadawcy po zakończeniu drobnych napraw i przeglądów to jest za około jeden miesiąc (Pawlisiak, 2016). mając na względzie powyższą sytuację, jak również fakt, że transport kolejowy jest wykorzystywany do zaspokojenia potrzeb resortu obrony narodowej w znacznym stopniu. Świadczy o tym fakt, że

w 2016 roku uruchomiono na potrzeby Sił Zbrojnych RP ok. 120 pociągów, a w sumie wykorzystano około 3 000 wagonów. Zauważono przy tym deficyt wagonów platform o dużej ładowności. Zatem Siły Zbrojne RP zgłosiły potrzebę pozyskania 70 wagonów platform o nośności do 70 ton oraz 6 wagonów pasażerskich i 2 wagonów dla wart i konwojów. Realizacja tych zamówień ma być sfinalizowana do końca 2020 roku.

Czynnikiem, który należy brać pod uwagę przy rozpatrywaniu zagadnień związanych z wykorzystaniem transportu kolejowego do przewozów na potrzeby wojska jest konieczność pogodzenia interesów gospodarki narodowej z zaspokojeniem potrzeb wojska. Wynika to stąd, że niemal w stu procentach wojsko wykorzystuje zasoby cywilne i koniecznością staje się dokonywanie uzgodnień pozwalających na skorelowanie zadań przewozowych nie dezorganizując w czasie pokoju funkcjonowania podmiotów gospodarki narodowej.

Planując czy przewidując wykorzystanie transportu kolejowego w przewozach wojskowych, należy dostrzegać różne ograniczenia. Na pierwszym miejscu wymienić należy przebieg i gęstość linii kolejowych. W Polsce obecnie jest eksploatowanych ponad dziewiętnaście tysięcy kilometrów linii kolejowych normalnotorowych /prześwit 1435 milimetrów/ (GUS: Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej). Daje to gęstość około 6,3 kilometra na każde 100 kilometrów kwadratowych powierzchni. Patrząc na wyniki w całej Unii Europejskiej / 4,9 km/100km² /, wynik Polski należy oceniać pozytywnie. Pamiętać jednak należy, że przebieg linii kolejowych nie do końca odpowiada potrzebom, m.in. dlatego, że jest on konsekwencją wcześniejszych inwestycji zaborców do 1918 roku. Pozytywem jawi się koncepcja budowy nowych linii kolejowych w ramach powstawania „Centralnego Portu Komunikacyjnego”. Przewiduje się budowę tzw. „szprych” przebiegających między innymi od Lubawki przez Wrocław, Łódź, Warszawę, Łomżę, Pisz do Giżycka (Por. Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r). Celowo wskazano ten kierunek mając na względzie aktualną sytuację polityczną i militarną w Europie.

Czynnikiem utrudniającym możliwość wykorzystania transportu kolejowego w przewozach wojskowych jest również konieczność użycia transportu drogowego zarówno przed, jak i po realizacji transportu kolejowego. Ta konieczność wynika stąd, że do punktu ładunkowego /stacji załadowania/ oraz z miejsca wyładowania /stacja wyładowania/ do rejonu działania musi sprzęt wojskowy lud zaopatrzenie być przemieszczony z wykorzystaniem transportu samochodowego. Powoduje to konieczność posiadania zdolności jednostek i instytucji wojskowych w zakresie transportu kolejowego i samochodowego.

Mając na względzie potrzebę wykorzystania transportu kolejowego do realizacji przewozów na potrzeby wojska, należy uwzględnić podatność obiektów znajdujących się na sieci kolejowej na możliwe zniszczenia, które skutkują stosunkowo długim czasem przywracania przejezdności. Czas

odbudowy mostów czy wiaduktów w najlepszym czasie mierzony jest tygodniami lub miesiącami. Sytuacja ta powoduje, że w czasie zagrożenia czy wojny należy rozpatrywać rozwiązania alternatywne polegające na większym wykorzystaniu transportu drogowego.

Ważnym czynnikiem utrudniającym, a niekiedy wręcz uniemożliwiającym wykorzystanie transportu kolejowego w przewozach wojskowych są parametry sprzętu wojskowego powodującego przekroczenia skrajni ładunku. Skutkiem tego może być konieczność wydłużenia trasy przewozu dla znalezienia linii, gdzie jest możliwość przejazdu ładunku z przekroczoną skrajnią. Powoduje to wydłużenie czasu przewozu. Mogą mieć miejsce sytuacje, gdzie przewóz ładunku z przekroczoną skrajnią może odbyć się jedynie do określonego punktu ładunkowego /stacji wyładowania/ i dalej będzie musiał być przemieszczany transportem kolejowym. Końcowym efektem tych zdarzeń może być rezygnacja z wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych w niektórych relacjach czy też na niektórych liniach kolejowych.

Wymienione i scharakteryzowane niektóre aspekty wykorzystania transportu kolejowego w przewozach wojskowych nie wykluczają jego użycia w procesie zaspokojenia potrzeb przewozowych wojska. Pokazują jednak na występowanie konieczności dokonywania każdorazowo dogłębnych analiz i dopiero na podstawie uzyskanych wyników należy podejmować decyzję adekwatnie do zaistniałej sytuacji.

2. POTRZEBY JEDNOSTEK I INSTYTUCJI WOJSKOWYCH W ZAKRESIE WYKORZYSTANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO I MOŻLIWOŚCI ICH ZASPOKOJENIA

Zgodnie z obowiązującą w Siłach Zbrojnych RP koncepcją szkolenia wojsk, każda jednostka wojskowa powinna przynajmniej raz w roku uczestniczyć w szkoleniu poligonowym (Program Rozwoju Sił Zbrojnych na lata 2017-2026). Takie założenie z góry obliguje do zaplanowania przemieszczania jednostek w rejon szkolenia poligonowego. Należy jednak mieć na względzie fakt, że dyslokacja poszczególnych jednostek względem poligonów jest niejednakowa. Część z nich obiekty poligonowe ma niejako za bramą /10 BK Panc ŚWIĘTOSZÓW/, ale są również jednostki wojskowe położone 200 i więcej kilometrów od poligonu /1 B Panc WESOŁA/. Mimo tak zróżnicowanej sytuacji, zarówno jedna jak i druga jednostka przemieszczają się na poligony z wykorzystaniem transportu kolejowego.

Dla określenia faktycznych potrzeb przewozowych jednostek i instytucji wojskowych w obszarze wykorzystania transportu kolejowego przeprowadzono badania dokumentacji planistycznej w organach transportu i ruchu wojsk. Z uzyskanych informacji wynika, że w 2018 r. uruchomiono na potrzeby jednostek i instytucji wojskowych 64 całopociągowe transporty operacyjne

(dane uzyskane w trakcie studiowania dokumentacji przewozowej i konsultacji w Szefostwie Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk). Ilość i rodzaj wagonów w składach poszczególnych transportów operacyjnych była pochodną sprzętu wojskowego uczestniczącego w szkoleniu poligonowym.

Drugim obszarem poddanym badaniom były potrzeby jednostek i instytucji wojskowych dotyczące wykorzystania transportu kolejowego w przewozach zaopatrzenia. Zadania z tym związane na przestrzeni ostatnich pięciu lat odnotowują tendencję spadkową. Jest to wynikiem monopolistycznej roli transportu samochodowego w Polsce i jego dostępności, zwłaszcza oceniając stan ilościowy i jakościowy samochodów. Dodatkowo należy dostrzegać fakt, że jednostki wojskowe dysponują coraz nowszym taborem samochodowym, który w znacznym stopniu zaspokoi potrzeby zwłaszcza w czasie pokoju. Z uzyskanych danych wynika, że w dalszym ciągu transport kolejowy jest wykorzystywany głównie do przewozu paliw w relacjach rafineria /baza paliw/ - skład materiałowy lub określona jednostka wojskowa (Określona jednostka wojskowa to ta, w której ma miejsce masowe zużycie paliw płynnych np. Baza Lotnicza). Dane wskazują, że może to być łącznie w ciągu roku ok. dziesięciu transportów zaopatrzenia. Jednak ze względu na pojemność cystern kolejowych, pojemność punktów ładunkowych oraz możliwości przeładunku paliw płynnych, jednorazowo dostarcza się do odbiorcy wojskowego nie więcej niż kilka wagonów cystern.

Dokonując analizy dotychczasowych potrzeb przewozowych jednostek i instytucji wojskowych oraz stanu Sił Zbrojnych i ich koncepcji szkolenia nie przewiduje się zdecydowanego zwiększenia przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego. Zakłada się natomiast utrzymanie dotychczasowych wielkości w odniesieniu do czasu pokoju, a jednocześnie zwiększenie tychże potrzeb na czas zagrożenia czy też wojny.

Mając na względzie aktualne potrzeby jednostek i instytucji wojskowych w zakresie wykorzystania transportu kolejowego do przewozów, można z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć, że nie powinno być z tym większych problemów. Do rozwiązania pozostaje jedynie kwestia przygotowania jednostek wojskowych do realizacji zadań związanych z organizacją przewozu sił i środków transportem kolejowym. To przygotowanie należy postrzegać w dwóch zasadniczych obszarach: planistycznym i realizacyjnym /wykonawczym/. Planowanie przewozów wojskowych transportem kolejowym stanowi integralną część planowania logistycznego w zakresie zaspokojenia szeroko rozumianych potrzeb transportowych jednostek i instytucji wojskowych. Jego zasadniczym celem jest wskazanie miejsca załadunku /stacja załadowania/, określenie ilości i rodzaju wagonów potrzebnych do wykonania przewozu, terminu jego realizacji oraz miejsca przeznaczenia /stacji wyładowania/. W procesie planowania przewozów wojskowych transportem kolejowym pierwszoplanową rolę spełnia dowództwo przewożonej jednostki wojskowej. To jednostka wojskowa

określa potrzeby wynikające z treści zawartych w planach działalności bieżącej. Jednak ze względu na specyfikę i konieczność posiadania specjalistycznej wiedzy w procesie planowania potrzeb z „głosem doradczym” może występować przedstawiciel właściwej terytorialnie Wojskowej Komendy Transportu /WKTr/. Jest to podyktowane tym, że przedstawiciele podsystemu transportu i ruchu wojsk posiadają pełniejszą wiedzę na temat możliwości przewoźników w zabezpieczeniu odpowiedniego rodzaju i ilości wagonów kolejowych oraz dostępu do infrastruktury transportowej, a także aktualnych ograniczeń w ruchu kolejowym oraz możliwości użycia sprzętu i prowadzenia prac przeładunkowych. Można zatem przyjąć, że w warunkach realizacji zadań szkoleniowych w warunkach pokojowych nie powinny występować problemy dotyczące możliwości realizacji zadań transportowych. Nie należy jednak wykluczać okresowych trudności po stronie przewoźników w terminowych i jakościowo właściwym podstawianiem taboru kolejowego. Dotyczyć to może wysoce specjalistycznych wagonów np. przeznaczonych do przewozu czołgów typu LEOPARD (Pawlisiak, 2016). Puentując należy stwierdzić, że transport kolejowy w określonych relacjach może być realizowany, bowiem potencjał przewoźnika jest – póki co wystarczający – a jednostki oraz instytucje wojskowe są przygotowane do korzystania z tego rodzaju transportu.

3. PROCEDURY PRZEWOZU WOJSK TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Przewozy wojskowe transportem kolejowym ze względu na zakres i rodzaj wymagań można podzielić na wojskowe przewozy kolejowe realizowane na obszarze kraju oraz przewozy międzynarodowe. W ramach przewozów krajowych ze względu na zasięg można wyróżnić:

- **przewozy centralne**, których trasa przewozu obejmuje obszary odpowiedzialności co najmniej dwóch Regionalnych Baz Logistycznych /RBLog/,
- **przewozy regionalne** realizowane po sieci kolejowej znajdującej się na obszarze odpowiedzialności jednej RBLog.

Początkiem szczegółowego procesu planowania przewozów wojskowych transportem kolejowym jest opracowanie przez jednostkę czy też instytucję wojskową zapotrzebowania i jego złożenie do właściwych terytorialnie organów transportu i ruchu wojsk. Wspomniane zapotrzebowanie jednostka wojskowa, zamierzająca dokonać przewozu swoich sił i środków transportem kolejowym, jest zobowiązana złożyć w nakazanym terminie. Dokumenty normatywne obligują do tego, aby zapotrzebowania na przewozy centralne właściwe dowództwa jednostek wojskowych składały do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk /z powiadomieniem właściwej terytorialnie Komendy WKTr/, a także do właściwego terytorialnie Wojskowego Oddziału Gospodarczego /WOG/ w następujących terminach (Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym DU-4.4.1/B/):

- do piętnastego danego miesiąca na pierwszą dekadę następnego miesiąca,
- do dwudziestego piątego danego miesiąca na drugą dekadę następnego miesiąca,
- do piątego dnia danego miesiąca na trzecią dekadę tego miesiąca,
- nie mniej niż trzydzieści pięć dni przed przewozem przesyłek nadzwyczajnych /ładunek z przekroczenia skrajnią lub ładunek wymagający specjalistycznego taboru itp./.

Z kolei zapotrzebowania na przewozy regionalne, dowództwa jednostek wojskowych składają do Wydziału Transportu i Ruchu Wojski i HNS Regionalnej Bazy Logistycznej /z powiadomieniem właściwej terytorialnie Komendy WKTr/, a także do właściwego terytorialnie Wojskowego Oddziału Gospodarczego w następujących terminach (Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym DU-4.4.1/B/):

- do czternastego danego miesiąca na pierwszą dekadę następnego miesiąca,
- do dwudziestego czwartego danego miesiąca na drugą dekadę następnego miesiąca,
- do czwartego dnia danego miesiąca na trzecią dekadę tego miesiąca,
- nie mniej niż trzydzieści pięć dni przed przewozem przesyłek nadzwyczajnych /ładunek z przekroczenia skrajnią, ładunek wymagający specjalistycznego taboru itp./.

Konieczność składania zapotrzebowań na wojskowe przewozy kolejowe z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym wynika z szeregu przesłanek. Pierwszą jest konieczność dokonania szczegółowej analizy złożonych zapotrzebowań. Treścią tej analizy jest w pierwszej kolejności ocena poprawności wyboru stacji załadowania i stacji wyładowania. W tym zakresie analizie podlega głównie stan wyposażenia oraz parametry techniczno-eksploatacyjne wskazanego przez jednostkę wojskową punktu ładunkowego. Działanie takie jest niezbędne, głównie ze względu na bezpieczeństwo wykonania prac związanych z załadowaniem sprzętu wojskowego na transport kolejowy, jak i jego rozładunkiem. W procesie analizy treści zapotrzebowania przedstawiciel organów transportu i ruchu wojsk zwraca uwagę na określone przez nadawcę terminy realizacji przewozu i ilość oraz jakość zapotrzebowanego taboru kolejowego. Wspólna analiza tych dwóch składowych wynika stąd, że przewoźnik nie zawsze może dysponować oczekiwaną ilością i typem wagonów w czasie określonym przez jednostkę wojskową. Koniecznością zatem może być weryfikacja części zapisów zawartych w zapotrzebowaniu. Ważną składową prowadzonej analizy jest sprawdzenie możliwości techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, po których ma się odbyć przewóz wojsk. W określonych sytuacjach mogą nastąpić korekty dotyczące trasy przejazdu transportu operacyjnego. Ostatnią fazą prowadzenia analizy jest sprawdzenie ekonomicznego uzasadnienia przewozu jednostki wojskowej z wykorzystaniem transportu kolejowego. Przyjmuje się, że przewóz wojska na odległość mniejszą niż 150 - 200 kilometrów jest nieopłacalny z ekonomicznego punktu widzenia. Należy jednak sprawdzić, czy nie występują inne przesłanki

wskazujące na konieczność przewozu jednostki wojskowej transportem kolejowym. Wnioski z przeprowadzonej analizy mogą potwierdzać oczekiwania jednostki wojskowej, zawarte w zapotrzebowaniu lub też może zachodzić potrzeba wprowadzenia korekt, a w ostateczności nadawca będzie zobowiązany do złożenia nowego zapotrzebowania.

Zaakceptowane pod względem merytorycznym zapotrzebowania składane przez jednostkę wojskową stanowią podstawę do opracowania planu przewozów kolejowych dla konkretnej jednostki wojskowej. W takim planie są ujmowane zasadnicze treści niezbędne dla przewoźnika i przewożonej jednostki. Są to zazwyczaj następujące informacje (Regulamin o międzynarodowym przewozie kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący dodatek do Konwencji COTIF /Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejami/. /Dz. U. z 2016 r. poz. 226./):

- numer transportu operacyjnego /numer pociągu/,
- ilość i rodzaj wagonów; ilość i rodzaj sprzętu wojskowego do załadowania na transport kolejowy,
- stacja załadowania,
- stacje pośrednie,
- czas trwania przejazdu pomiędzy stacjami pośrednimi,
- stacja wyładowania,
- skrajnia ładunkowa o ile jest przekroczona,
- towary niebezpieczne /klasa i numer identyfikacyjny według RID/.

Opracowany przez organy transportu i ruchu wojsk plan przewozów kolejowych musi zostać przesłany do właściwych adresatów, którzy partycypują w jego realizacji. Tymi adresatami są przewoźnicy, dowództwa jednostek, organy transportu i ruchu wojsk /WKTr właściwe dla stacji załadowania, wyładowania i trasy przewozu/, służby operacyjne szczebla strategicznego oraz Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej. Tak szerokie spektrum adresatów wynika z konieczności prowadzenia właściwego nadzoru i zapewnienia bezpieczeństwa w czasie przewozu wojsk transportem kolejowym.

Przyjmuje się, że opracowane plany są rozsyłane do wszystkich adresatów w następujących terminach (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 stycznia 2000 roku w sprawie warunków przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe / Dz.U. z 2000r nr 9 poz. 130/):

- do dwudziestego danego miesiąca na pierwszą dekadę następnego miesiąca,
- do trzydziestego danego miesiąca na drugą dekadę następnego miesiąca,
- do dziesiątego danego miesiąca na trzecią dekadę tegoż miesiąca,
- co najmniej trzydzieści dni przed planowanym przewozem przesyłek nadzwyczajnych /przekroczona skrajnia, ładunek wymagający specjalistycznego taboru itp./.

Uzyskanie przez jednostkę wojskową obowiązującego planu przewozu transportem kolejowym uruchamia proces związany z bezpośrednią realizacją przewozu. W pierwszej kolejności wydaje rozkaz, w którym zostają określone osoby funkcyjne transportu operacyjnego. Takie działanie znajduje swoje uzasadnienie w tym, że umożliwi czynne uczestnictwo oficera wyznaczonego na stanowisko Komendanta Transportu Operacyjnego w realizacji kolejnych czynności organizacyjnych.

Może mieć miejsce sytuacja, w której dowódca przewożonej jednostki wojskowej zwraca się do właściwej dla stacji załadowania Wojskowej Komendy Transportu, o udzielenie pomocy w sporządzeniu dokumentów przewozowych, przygotowaniu i załadunku towarów niebezpiecznych lub też innych sprawach. Istota jednak polega na tym, że niektóre czynności związane z pomocą muszą odbywać się z siedmiodniowym wyprzedzeniem w stosunku do składania zamówienia na wagony. Czynności te zwykle dotyczą precyzyjnego określenia ilości i rodzaju potrzebnych wagonów, ilości i rodzaju środków do mocowania sprzętu wojskowego na wagonach jak również potrzebnej ilości środków ładunkowych zapewniających sprawny załadunek. Uzyskane w ten sposób informacje stanowią podstawę do realizacji ważnego przedsięwzięcia, jakim w procesie organizacji przewozu jest złożenie na stacji załadowania zamówienia na wagony. Jednocześnie, w razie potrzeby należy podać numer karty z Katalogu skrajni pojazdów i sprzętu wojskowego tzw. „Szkicownika” lub rysunki na sprzęt z przekrozoną skrajnią ładunkową, a także wykaz towarów niebezpiecznych, jeżeli takowe są przewidziane do przewozu. Pamiętać przy tym należy, że obowiązują określone terminy składania zapotrzebowań, które wynoszą:

- siedem dni roboczych na wagony osobowe;
- trzy dni robocze na wagony: platformy z zagłębioną podłogą, platformy do przewozu ciężkiego sprzętu wojskowego, wagony do przewozu towarów niebezpiecznych;
- dwa dni robocze na wagony chłodnie i pozostałe.

Dopuszcza się złożenie zapotrzebowania w dniu załadunku, ale pod warunkiem, że przewoźnik dysponuje niezbędnymi wagonami na stacji załadowania. Składając zapotrzebowanie, jednostka może również wystąpić z wnioskiem o opracowanie indywidualnego rozkład jazdy, z tym że nie może to być później niż dziesięć dni przed uruchomieniem transportu.

W ramach przygotowania do załadunku jednostka wojskowa prowadzi rekonesans stacji załadowania i dróg dojazdowych i w ramach tego planuje w uzgodnieniu z właściwą terytorialnie Wojskową Komendą Transportu przemieszczenie wojsk i ładunków z miejsca stałej dyslokacji /MSD/ do stacji załadowania lub do rejonu wyczekiwania. Równoległe odbywa się przygotowanie sprzętu wojskowego do przewozu transportem kolejowym oraz zabezpiecza środki do mocowania

sprzętu wojskowego na wagonach kolejowych, a także niezbędny sprzęt do prowadzenia prac przeładunkowych.

Z organizacyjnego punktu widzenia istotne jest zgłoszenie do WKTr potrzeby organizacji szkolenia stanów osobowych w zakresie przewozów kolejowych. Szkolenie to jest o tyle istotne, że aktualnie jednostki wojskowe rzadko korzystają z transportu kolejowego i stąd też wiedza stanów osobowych, jak realizować prace ładunkowe, zachować się w czasie przejazdu czy też wyładunku – może być niewystarczająca dla bezpiecznej realizacji przewozu wojsk koleją.

Poprawna realizacja wymienionych przedsięwzięć składających się na proces przewozu wojsk koleją w ruch krajowym pozwala sądzić, że zostały stworzone przesłanki zapewniające bezpieczeństwo przewożonej jednostce wojskowej. Z uwagi na fakt, że odpowiedzialność za realizację określonych przedsięwzięć dotyczących fizycznego przemieszczania ludzi i sprzętu wojskowego spoczywa na przewoźniku i organach transportu i ruchu wojsk, uprawnione wydaje się stwierdzenie, że przynajmniej w czasie pokoju bezpieczeństwo logistyczne w obszarze przewozów kolejowych jest jednostkom i instytucjom wojskowym zapewnione.

PODSUMOWANIE

Wykorzystanie transportu kolejowego w przewozach na potrzeby wojska obserwuje się od samego początku powstania kolei. Każdorazowo, gdy zachodziła potrzeba przewozu drogą lądową dużej ilości sprzętu wojskowego lub dużej masy zaopatrzenia sięgano po transport kolejowy. Taka sama filozofia obowiązuje po dzień dzisiejszy. Pamiętać jednak należy, że stacjonarna infrastruktura transportu kolejowego jest podatna na oddziaływanie środków rażenia i czas przywrócenia jej do sprawności eksploatacyjnej jest stosunkowo długi. Również należy brać pod uwagę fakt, że nie zawsze potrzeby wojska w zakresie taboru muszą być tożsame z potrzebami gospodarki narodowej. Zatem koncepcja wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych powinna uwzględniać np. specyfikę sprzętu wojskowego, jak i warunki czasu pokoju i wojny.

Udzielając odpowiedzi na kluczowe pytanie postawione we wstępie, a dotyczące możliwości zaspokojenia potrzeb, należy założyć, że jest ona twierdząca w odniesieniu do czasu pokoju. Jak jednak wynika z treści artykułu, resort obrony narodowej dostrzega występujące problemy i sam podejmuje działania zmierzające do pozyskania specjalistycznego taboru. Z kolei programy szkolenia w jednostkach wojskowych przewidują zajęcia związane z przewozem wojsk transportem kolejowym i należy domniemywać, że jednostki te są przygotowane do realizacji przemieszczenia z wykorzystaniem transportu kolejowego.

Podsumowując treści mówiące o wykorzystaniu transportu kolejowego w przewozach wojskowych należy mieć świadomość, że część informacji to przynajmniej informacje wrażliwe,

których do publicznej wiadomości podawać nie należy. Dotyczy to zwłaszcza konkretnych ilościowych i jakościowych potrzeb jednostek i instytucji wojskowych, jak również możliwości zaspokojenia tychże potrzeb. Dlatego też niektóre informacje podawane są ogólnikowo, jednak intencją Autora jest przedstawienie problemów, z którymi należy się zmierzyć dbając o bezpieczeństwo państwa.

W trakcie opracowania treści artykułu Autor korzystał z własnych zasobów w tym z monografii zatytułowanej „System logistyczny determinantem bezpieczeństwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, gdzie zagadnienia związane z zaspokojeniem potrzeb transportowych jednostek i instytucji wojskowych są przedstawione kompleksowo i w sposób bardziej szczegółowy.

LITERATURA:

- [1] Dz. U. z 2016 r. poz. 226, „Regulamin o międzynarodowym przewozie kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący dodatek do Konwencji COTIF /Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejami/”.
- [2] Dz.U. z 2000r nr 9 poz. 130, „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 stycznia 2000 roku w sprawie warunków przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe”.
- [3] Główny Urząd Statystyczny. (2018). *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- [4] <https://www.defence24.pl/64-mln-zl-na-eszelon-kolejowy-dla-wojska> (22. 08 2019)
- [5] <https://zbiorowy.info/2018/08/polska-siec-kolejowa-na-tle-europy-czy-jest-sie-czym-chwalic/> (05. 08. 2019)
- [6] INSPEKTORAT WSPARCIA SIŁ ZBROJNYCH. (2014). *Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym DU-4.4.1/B*. Warszawa: Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych.
- [7] LIBERADZKI, B., & MINDUR, L. (Eds.). (2006). *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji-PIB.
- [8] MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ. (2018). *Program Rozwoju Sił Zbrojnych na lata 2017-2026*. Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- [9] PAWLISIAK, M. (2016). *System logistyczny determinantem bezpieczeństwa sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*. Wojskowa Akademia Techniczna.
- [10] Porozumienie w sprawie zasad realizacji i sposobu rozliczeń finansowych za usługi przewozowe świadczone przez PKP Cargo S.A. na rzecz jednostek organizacyjnych resortu Obrony Narodowej, Warszawa. 2007.