

**POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA TRANSPORTU
KOLEJOWEGO W PRZEWOZACH WOJSKOWYCH**

**NEEDS AND POSSIBILITIES OF USING 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

Dominik PIĘKOŚ

***Streszczenie:** Transport kolejowy w XXI wieku jest jednym z niewielu rodzajów, który jest stosunkowo przyjazny środowisku a jednocześnie jest w stanie przewozić ładunki o znacznych rozmiarach i dużej masie. Mając to na względzie, a jednocześnie widząc potrzeby szkolenia wojsk w warunkach poligonowych, w jednostkach wojskowych są generowane uzasadnione potrzeby przewozu np. czołgów transportem kolejowym na poligon. Istniejące w Polsce rozwiązania dotyczące funkcjonowania transportu kolejowego i realne możliwości przewozowe pozwalają stwierdzić, że przy przestrzeganiu określonych reguł postępowania istnieje możliwość zaspokojenia potrzeb zgłaszanych przez jednostki wojskowe.*

***Abstract:** Rail transport in the 21st century is one of the few types that are relatively environmentally friendly, and at the same time is able to carry loads of considerable size and large weight. With this in mind, while seeing the need to train troops in training conditions, legitimate transport needs are generated in military units, e.g. in the military. tanks by rail transport to the training ground. Existing solutions in Poland regarding the functioning of rail transport and real transport possibilities make it possible to conclude that, in compliance with certain rules, proceedings are possible to meet the needs reported by the military units.*

***Słowa kluczowe:** transport kolejowy, załadunek, jednostka wojskowa, potrzeba, przewóz, poligon wojskowy*

***Keywords:** rail transport, loading, military unit, need, transport, military training ground*

WSTĘP

Początek XXI wieku jest okresem poszukiwań takich rozwiązań, które pozwolą wykonać zadania związane z przewozami wojskowymi, a jednocześnie nie będą w nadmiernym stopniu negatywnie oddziaływały na środowisko naturalne. Odnajdując w tym wszystkim sens, należy spojrzeć na konieczność zapewnienia możliwości przemieszczania sprzętu, zwłaszcza ciężkiego – gąsienicowego, na dużą odległość. Mając to na względzie zasadne jest określenie **celu artykułu**, który w rozumieniu autorów powinien brzmieć **przedstawienie potrzeb i możliwości przewozu transportem kolejowym sprzętu wojskowego na dużą odległość**. Na podstawie treści celu opracowania artykułu można zdefiniować problem badawczy w postaci pytania **czy dzisiejszy stan transportu kolejowego jako całości jest w stanie zaspokoić potrzeby przewozu czołgów na dużą odległość?** Dla rozwiązania tak określonego problemu badawczego konieczne jest zastosowanie

metod teoretycznych i empirycznych. Będzie to analiza literatury i opracowań teoretycznych oraz dokumentów z zakresu organizacji przewozu wojsk transportem kolejowym, a także obserwacja uczestnicząca i metoda sondażu diagnostycznego. Uzyskane w toku badań wyniki pozwolą wskazać artykuły, czy i na ile dzisiejszy transport kolejowy jest w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe wojska.

1. ASPEKT TEORETYCZNY WYKORZYSTANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH

Transport jako rodzaj działalności gospodarczej czy też usługowej wywiera istotny wpływ na system logistyczny państwa, funkcjonowanie gospodarki narodowej – w takim samym stopniu – na Siły Zbrojne RP, a zwłaszcza na ich system logistyczny. W literaturze przedmiotu znajduje się wiele definicji określających taką dziedzinę jaką jest transport. Najczęściej spotyka się stwierdzenie, że transport to nic innego jak ogół czynności związanych ze zmianą lokalizacji osób oraz dóbr materialnych przy wykorzystaniu odpowiednich środków. Wynika z tego, że transport obejmuje przemieszczanie z jednego miejsca na inne oraz takie czynności jak załadunek, wyładunek, przeładunek oraz dodatkowe czynności manipulacyjne (Kurasieński, 2014). Z kolei uwzględniając podejście branżowe do funkcjonowania gospodarki narodowej, transport jest określany jako dział gospodarki obejmujący ogół środków oraz działań związanych z przemieszczaniem osób i ładunków (Kisperska–Moroń, Krzyżaniak, 2009). Z kolei w ujęciu ekonomicznym transport jest postrzegany jako odpłatne świadczenie usług, których celem jest przemieszczanie ludzi oraz ładunków, a także usług pomocniczych bezpośrednio z tym związanych (Kacperczyk, 2009). Transport bez względu na jego sposób definiowania czy też postrzegania należy rozpatrywać jako całość, tj. środki transportu, infrastrukturę transportową i podmioty gospodarcze funkcjonujące w obszarze transportu. Transport jako dziedzina działalności gospodarczej odciska swoje piętno na stan i rozwój gospodarki. Zauważa się pewną prawidłowość powodującą rozwój gospodarczy w symbiozie z istniejącą i powstającą infrastrukturą transportową (Grzywacz, 1982).

Właściwe postrzeganie transportu w kontekście jego udziału w zaspokojeniu potrzeb generowanych przez jednostki i instytucje wojskowe, wymaga dodatkowego zdefiniowania i jednoznacznego rozumienia pojęcia proces transportowy. Chcąc poprawnie umiejscowić kolejowy proces przewozowy w procesie transportowym należy poprawnie zdefiniować znaczenie określenia *proces transportowy* i *proces przewozowy*. Proces transportowy w szerszym pojęciu definiuje się jako zespół czynności występujących w określonej kolejności czasowej, wzajemnie ze sobą powiązanych, których wykonanie jest konieczne do przemieszczenia ładunków z miejsc produkcji do miejsc konsumpcji oraz osób z początkowych do końcowych punktów podróży. Z kolei proces

przewozowy to czynności, w których czynny i bierny udział bierze tabor przewozowy typowy dla danej gałęzi transportu (Zalewski, Siedlecki, Drewnowski, 2004).

Podjmując próbę przedstawienia aspektów teoretycznych związanych z wykorzystaniem transportu kolejowego do zaspokojenia potrzeb transportowych każdego z podmiotów występujących na rynku, w tym jednostek i instytucji wojskowych, konieczne jest branie pod uwagę parametrów zgłaszanych potrzeb przewozowych. Parametrami tymi są z reguły dane dotyczące wielkości, czasu i odległości (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016). To właśnie znajomość potrzeb transportowych ma istotne znaczenie dla efektywnego oraz sprawnego funkcjonowania przewozów, w tym wojskowych różnymi gałęziami transportu. Odpowiedzią na potrzeby transportowe, które są zgłaszane m.in. przez jednostki i instytucje wojskowe może być rynkowa oferta usług co jest zgodne z filozofią funkcjonowania gospodarki rynkowej. Mając na względzie istotę poruszanych problemów istotne wydaje się postrzeganie transportu jako elementu zaspokojenia potrzeb związanych z realizacją celów militarnych stojących przez Siłami Zbrojnymi RP. W ogólnym znaczeniu najistotniejszym źródłem potrzeb transportowych jednostek i instytucji wojskowych jest niezgodność przestrzenna między miejscem stałej dyslokacji, miejscem realizacji zadań szkoleniowych oraz miejscem wykonywania ewentualnych zadań bojowych. To te parametry decydują o wielkości i charakterze zgłaszanych potrzeb transportowych.

Jednostki i instytucje wojskowe w swojej strukturze organizacyjnej posiadają siły i środki pozwalające zaspokoić ich własne potrzeby w zakresie transportu samochodowego. Biorąc jednak pod uwagę przedstawione wyżej uwarunkowania dotyczące niezgodności przestrzennej, zasadne wydaje się wykorzystanie transportu kolejowego do przewozów wojskowych. Transport kolejowy, jako gałąź zaczął się rozwijać w drugiej połowie XIX wieku oraz pierwszej połowie XX wieku. Rozwój ten był podyktowany m.in. tym, że transport kolejowy charakteryzuje się znaczną zdolnością przewozową, niezawodnością i regularnością połączeń, możliwością przewozu ładunków o różnych wymiarach i masie oraz wysokim stopniem bezpieczeństwa. Dodatkowo transport kolejowy jest w większym stopniu neutralny w stosunku do środowiska w odniesieniu np. do transportu samochodowego. Wzrost zainteresowania tą gałęzią transportu przyczynił się również do postępu technologicznego w zakresie eksploatacji, konstrukcji, a przede wszystkim w obszarze taboru kolejowego. Dostrzegając zalety transportu kolejowego nie należy gubić z pola widzenia wad, które w odniesieniu do transportu kolejowego są dość istotne. Dotyczą one m.in. złożoności procesu technologicznego. Wyraża się ona w tym, że nie do każdego miejsca są doprowadzone tory kolejowe. Zatem należy mieć na względzie konieczność przemieszczania do punktu ładunkowego, załadunek, przewóz, rozładunek z transportu kolejowego i przemieszczenie zwykle z wykorzystaniem transportu samochodowego do miejsca ostatecznego przeznaczenia. Dodatkowo należy mieć na uwadze fakt, że

środki transportu kolejowego – wagony są pozbawione własnego napędu. Konieczne jest zatem posiadanie lokomotyw jako ciągnika pozwalającego na przemieszczanie. Nie należy również wykluczyć konieczności wykonania przeładunków w przypadku wystąpienia linii kolejowych o różnych prześwitach torów.

Dokonując analizy aspektów teoretycznych związanych z potrzebą i możliwością wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych konieczne jest zwrócenie uwagi na infrastrukturę kolejową. W pierwszej kolejności do realizacji przewozów sprzętu wojskowego i zaopatrzenia potrzebne są punkty ładunkowe. Obecnie nie wszystkie jednostki wojskowe posiadają własne wojskowe bocznice kolejowe wyposażone w rampy załadowcze. Zasadne jest zatem uwzględnienie dwóch aspektów. Pierwszym jest posiadanie – jak zaznaczono wyżej – własnej, przeznaczonej do zaspokojenia potrzeb jednostki wojskowej przygotowanej bocznicy kolejowej. Drugi aspekt dotyczy dostępności do ogólnodostępnych punktów ładunkowych /placów i ramp/ w stosunku do miejsca dyslokacji konkretnej jednostki wojskowej. Prowadząc analizę stanu ilościowego infrastruktury kolejowej można wnioskować, że jednostki wojskowe – zwłaszcza wyposażone w sprzęt gaśnicowy – nie powinny mieć problemów z dostępnością do miejsc wykonania prac ładunkowych (Towpik, 2001).

Innym teoretycznym zagadnieniem związanym z możliwością wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych jest skrajnia. Rozróżnia się skrajnię taboru i skrajnię budowli. Skrajnia jako pojęcie uniwersalne to nic innego jak linia zamknięta tworząca figurę prostopadłą do toru kolejowego, której oś symetrii przecina się z osią toru (Zalewski, Siedlecki, Drewnowski, 2005). Niejako doprecyzowując powyższe, należy stwierdzić, że skrajnia budowli to nic innego jak zarys figury płaskiej, który określa wolną przestrzeń dla ruchu pojazdów szynowych, na zewnątrz którego powinny znajdować się wszelkie budowle, urządzenia i przedmioty położone przy torze. Z kolei skrajnia taboru pokazuje największe dopuszczalne wymiary wagonu i umieszczonego na nim ładunku. Z powyższych definicji można wywnioskować, że skrajnia budowli jest większa od skrajni taboru. Dodatkowo dla zachowania bezpieczeństwa w czasie przejazdu, tabor kolejowy powinien posiadać takie wymiary w każdym przekroju poprzecznym, żeby na odcinkach prostych, jak i na łukach możliwe było swobodne mijanie się pociągów.

Reasumując przedstawione aspekty teoretyczne uprawnione jest stwierdzenie, że istnieje możliwość wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych. Kluczem do wskazania możliwości ilościowych, jakościowych i czasowych dotyczących zaspokojenia potrzeb musi być przeprowadzenie badań w realnie funkcjonującym środowisku wojskowym i kolejowym.

2. POTRZEBY WYKORZYSTANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH

Podejmując próbę określenia potrzeb dotyczących wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych realizowanych na rzecz jednostek i instytucji wojskowych należy rozpatrzyć niejako dwa obszary odnoszące się do przewożonego ładunku. Inaczej mówiąc należy rozpatrzyć potrzeby dotyczące przewozu zaopatrzenia i w drugiej kolejności – potrzeby przewozu sprzętu wojskowego.

W uwarunkowaniach XXI wieku wykorzystanie na dużą skalę transportu kolejowego do przewozu środków zaopatrzenia w czasie pokoju wydaje się mało prawdopodobne. Przekonanie to wynika ze znajomości realiów funkcjonowania jednostek i instytucji wojskowych. W tym zakresie należy wymienić znajomość procedur przetargowych i stosowanych zapisów w umowach zakupu zaopatrzenia. Zwykle w umowie znajduje się zapis – klauzula zobowiązująca dostawcę do dostarczenia określonych środków bojowych czy też materiałowych w określonym czasie i we wskazane miejsce. Zatem to dostawca ostatecznie decyduje o wyborze rodzaju transportu dla realizacji zapisów zawartych w umowie. Za takim rozwiązaniem przemawia również fakt, że zamówione środki zaopatrzenia są zwykle kierowane do różnych miejsc składowania, co jest zgodne z zasadą rozśrodkowania zapasów.

Nieco inaczej przedstawia się postrzeganie potrzeb przewozowych w odniesieniu do sprzętu wojskowego zwłaszcza na podwoziu gąsienicowym. Dla określenia wielkości i charakteru potrzeb należy rozpatrzyć kilka zasadniczych czynników. Pierwszym jest obowiązek realizacji szkolenia poligonowego spoczywający na wszystkich jednostkach. W praktyce oznacza to, że każda jednostka wojskowa co najmniej raz w roku musi odbyć szkolenie praktyczne z wykorzystaniem obiektów poligonowych. Zatem konieczne jest przemieszczenie tegoż sprzętu z miejsca stałej dyslokacji w rejon szkolenia poligonowego. Nadmienić również należy obowiązującą zasadę, zgodnie z którą szkolenie odbywa się na własnym, etatowym sprzęcie. Drugi aspekt dotyczy miejsc dyslokacji jednostek wojskowych względem poligonów. Póki co tylko kilka jednostek posiada obiekty poligonowe niemal za bramą. Są to brygady wchodzące w skład 11 dywizji kawalerii pancernej dyslokowane w Żaganiu, Świętoszowie i Międzyrzeczu. Pozostałe jednostki są oddalone od poligonów nawet kilkaset kilometrów. Trzeba w tym miejscu zauważyć, że wymienione wcześniej jednostki z 11 dywizji nie powinny realizować szkolenia wyłącznie w znanych sobie uwarunkowaniach terenowych. Zatem i one będą się przemieszczały na obiekty poligonowe, takie jak np. Poligon Drawski. Dodatkowym czynnikiem, po części wymuszającym korzystanie z transportu kolejowego do przewozu sprzętu na podwoziu gąsienicowym, jest obowiązek przestrzegania regulacji prawnych wymuszających na użytkownikach dróg samochodowych dbanie

o nawierzchnię. Nie jest tajemnicą, że gąsienice czołgowe nawet wykorzystujące nakładki gumowe – zwłaszcza w lecie – niszczą nawierzchnię asfaltową. Nie ma zatem możliwości przemieszczania pojazdów gąsienicowych bez korzystania z transportu kolejowego lub zestawów niskopodwoziowych. Mając na względzie ilość zestawów niskopodwoziowych będących w dyspozycji wojska i ich rozmieszczenie na terytorium Polski, wariant ich wykorzystania do przewozu jednostki na poligon jest praktycznie nierealny.

Powyższe stwierdzenia i wskazania uzasadniają wykorzystanie transportu kolejowego do przewozów wojskowych poparte są prowadzoną obserwacją w jednostce wojskowej. To tam na etapie planowania szkolenia poligonowego dowódca postawił zadania przeprowadzenia kalkulacji czasowych, eksploatacyjnych i kosztowych dla wariantu przemieszczania trzema sposobami tj. na własnych środkach /gąsienicach/ zestawami niskopodwoziowymi oraz z wykorzystaniem transportu kolejowego. Uzyskane wyniki przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Zestawienie podstawowych parametrów dotyczących przewozu batalionu czołgów LEOPARD 2A4 ze Świątoszowa do Orzysza, przy wykorzystaniu różnych środków transportu

Lp.	Parametr	Przewóz transportem kolejowym	Przewóz z wykorzystaniem zestawów niskopodwoziowych	Przemieszczanie na gąsienicach
1.	Koszt całkowity /zł/	ok. 1700000	ok. 1200000	ponad 2500000
2.	Czas trwania /godz./	39	168	208
3.	Przebyta droga - odległość /km/	837	1500	1300
4.	Długość składu pociągu /kolumny/ m/	1590	8000	8000
5.	Prawdopodobieństwo uszkodzenia sprzętu wojskowego	bardzo małe	duże	bardzo duże
6.	Zużycie eksploatacyjne	brak	tylko sprzęt samochodowy	bardzo duże
7.	Zaangażowanie załogi	małe	małe	bardzo duże

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych w czasie obserwacji uczestniczącej.

Na podstawie danych zawartych w tabeli, dowódca zdecydował się na wykorzystanie transportu kolejowego do przewozu batalionu czołgów na poligon w Orzyszu. Wyjaśnienia jednak wymagają niektóre wielkości zamieszczone w tabeli. Zamieszczony czas trwania przewozu z wykorzystaniem zestawów niskopodwoziowych jest stosunkowo długi, a jest on spowodowany tym, że należy w pierwszej kolejności przemieścić te zestawy z różnych jednostek do Świątoszowa. Wątpliwości mogą również budzić różnice w odległości /drodze/ do przebycia. Otóż w czasie pokoju każdy użytkownik drogi jest zobowiązany do przestrzegania przepisów dotyczących m.in. dopuszczalnych nacisków zwłaszcza na obiektach typu most, wiadukt czy też przepust. Zatem konieczne jest wyznaczenie trasy przejazdu w taki sposób, aby nie doprowadzić do złamania przepisów i przekraczania dopuszczalnych nacisków. Uprawnione jest w tej sytuacji stwierdzenie, że

wygenerowana potrzeba przewozowa musu zostać zaspokojona, a racjonalnym sposobem jest wykorzystanie transportu kolejowego.

3. MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH

Przystępując do oceny możliwości wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych należy w pierwszej kolejności sprecyzować, jakie determinanty będą warunkowały tę możliwość. Wydaje się, że kluczowe są treści dotyczące:

- stanu technicznego, przebiegu, gęstości i jakości stałej infrastruktury kolejowej;
- ilości, jakości i stanu technicznego taboru kolejowego;
- zdolności struktur organizacyjnych komórek transportu i ruchu wojsk do realizacji zadań związanych z przewozem wojsk transportem kolejowym;
- jakość procedur obowiązujących w procesie planowania i realizacji przewozów wojskowych transportem kolejowym;
- wyszkolenie wojska w przewozach transportem kolejowym.

Oceniając możliwości przy uwzględnieniu pierwszego z determinantów – jakości infrastruktury kolejowej, należy stwierdzić, że jest ona wystarczająca. Nie oznacza to jednak, że sprawę można uważać za zamkniętą. Według danych z 2018 r. średnia gęstość linii kolejowych w Polsce wyniosła 6,2 kilometra na każde 100 kilometrów kwadratowych. Plasuje to Polskę w grupie państw europejskich posiadających dobrze rozwiniętą sieć linii kolejowych. Należy jednak pamiętać, że region północnej i zachodniej części kraju cechuje się największą dostępnością. Szczególnie dotyczy to obszarów województw: kujawsko-pomorskiego, pomorskiego oraz zachodniopomorskiego, wielkopolskiego, dolnośląskiego i śląskiego. Natomiast najslabszą dostępnością cechuje się północno-wschodni region Polski. Biorąc pod uwagę gęstość linii kolejowych zdecydowanie dominuje województwo śląskie, natomiast najslabsze jest województwo podlaskie (Transport, wyniki działalności w 2018 roku, GUS, Warszawa 2019). Biorąc pod uwagę powyższe, uprawnionym jest stwierdzenie, że gęstość linii kolejowych w Polsce stwarza sprzyjające warunki korzystania z transportu kolejowego do przewozów wojskowych. Prowadząc rozważania dotyczące infrastruktury stałej ważne jest również postrzeganie punktów ładunkowych i ich wyposażenia, jako jednego z determinantów pozwalających na sprawne i bezpieczne wykonanie prac za- i wyładunkowych. Tendencje, będące pochodną gospodarki rynkowej i wzrostem znaczenia transportu samochodowego w przewozach, powodują zmniejszenie ilości punktów ładunkowych i likwidację ramp czołowych, bocznych i czołowo-bocznych (Fajczak–Kowalska, 2013). Powoduje to zmniejszenie dostępności dla jednostek i instytucji wojskowych i wymusza budowę i utrzymanie

wojskowych bocznic kolejowych. Takie działania są prowadzone i wojskowe bocznice kolejowe w Żaganiu, Pstrążu, Jankowie Pomorskim oraz w Bemowie Piskim są utrzymywane i są w stanie zaspokoić znaczącą część potrzeb związanych z wojskowymi przewozami kolejowymi.

Drugim czynnikiem decydującym o możliwości zaspokojenia potrzeb w zakresie wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych jest istniejący tabor kolejowy. Nie odnotowuje się praktycznie problemów z lokomotywami, ponieważ w Polsce jest wystarczająca ilość lokomotyw spalinowych i elektrycznych. Problemem mogą być wagony. Zgodnie z zapisami obowiązującej w Siłach Zbrojnych RP doktryny (DU-4.4.1(B) Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym można wyróżnić następujące wagony do przewozu wojsk) do przewozu wojska powinny być wykorzystywane:

- wagony osobowe klasy I oraz II;
- wagony towarowe, takie jak: kryte, węglarki, cysterny, platformy oraz specjalne;
- wagony kryte typu DxKI – specjalnie przystosowane do przewozu stanu osobowego;
- wagony kryte typu DxKI – specjalnie przygotowane do przewozu czynnych kuchni polowych.

W czasie praktycznej realizacji zadań przewozowych wykorzystuje się wagony osobowe, platformy i wagony kryte (Informacje uzyskane w czasie obserwacji uczestniczącej w jednostce wojskowej realizującej przewozy transportem kolejowym). W czasie zgłaszanych, zgodnie z obowiązującą procedurą potrzeb na transport kolejowy nie spotyka się problemów z wydzieleniem wagonów osobowych i wagonów krytych. Występują określone trudności z wagonami platformami, zwłaszcza tymi, na które można załadować ciężki sprzęt gaśnicowy, ponieważ PKP CARGO nie zawsze posiada możliwość zaspokojenia zgłaszanych potrzeb. W sytuacji, gdy w ruchu krajowym uruchamia się rocznie ok. 120-140 transportów operacyjnych oraz do dziesięciu transportów w ruchu międzynarodowym, zachodzi potrzeba pozyskania nowych wagonów platform z przeznaczeniem wyłącznie dla wojska. Dlatego też resort obrony narodowej zamówił u producenta 70 wagonów platform o nośności 70 ton, które aktualnie zasilają potencjał transportowy wojska (<https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/mon-wagony-specjalne-potrzebne-do-poprawy-standardu-i-potencjalu-przerzutu-wojsk-84830.html>). Takie działania gremiów kierowniczych resortu obrony narodowej powodują, że różnice między potrzebami, a możliwością ich zaspokojenia w przyszłości przestaną istnieć i nie będzie problemów z realizacją przewozów wojskowych transportem kolejowym.

W procesie przewozu wojsk z wykorzystaniem transportu kolejowego swoistym łącznikiem między przewoźnikiem, a jednostką wojskową jest „**Wojskowa Komenda Transportu**”. W strukturze podsystemu transportu i ruchu wojsk funkcjonuje łącznie osiem takich komend. Są one równomiernie rozmieszczone na terytorium Polski, zwykle w miastach wojewódzkich, po dwie

w każdej regionalnej bazie logistycznej. Niejako dodatkowym punktem kontaktowym dla jednostek wojskowych korzystających z transportu kolejowego jako środka transportu w przewozach wojskowych są delegatury wojskowych komend transportu. Ich rozmieszczenie jest podyktowane wielkością zadań transportowych realizowanych w danym obszarze lub też przez określoną jednostkę wojskową. Przykładem może być umiejscowienie delegatury w Żaganiu, Międzyrzeczu czy też Orzyszu. Wojskowa komenda transportu jako stacjonarna jednostka logistyczna jest przeznaczona do dokonywania uzgodnień oraz nadzorowania – wraz z organami kolejowymi – zasad i warunków przemieszczania oraz korzystania przez wojska z infrastruktury kolejowej. Z całą odpowiedzialnością można przyjąć, że wojskowa komenda transportu spełnia kluczową rolę w zapewnieniu właściwej organizacji przedsięwzięć związanych z zapotrzebowaniem wagonów, ich załadunkiem, przewozem i w ostatniej fazie rozładunkiem. Przy przewozie wojsk transportem kolejowym w realizacji zadań partycypują co najmniej dwie WKTR. W tej sytuacji zadaniem WKTR może być (Pawlisiak, 2017):

- udział w procesie /nadzór merytoryczny/ składania przez jednostki wojskowe do przewoźnika zamówień na wagony, zgodnie z otrzymanym planem przewozów;
- wspólnie z przewoźnikiem zabezpieczenie wagonów oraz przygotowanie i zabezpieczenie punktów ładunkowych pod względem technicznym i eksploatacyjnym;
- sprawowanie fachowego nadzoru w zakresie za-/wyładunków na stacjach kolejowych /punktach ładunkowych/ transportów operacyjnych oraz transportów zaopatrzenia z towarami niebezpiecznymi;
- monitorowanie realizacji przewozów kolejowych oraz składanie meldunków właściwym przełożonym.

Wymieniona wojskowa komenda transportu, jak i jednostka wojskowa zobowiązane są przestrzegać określonych reguł. Jest to podyktowane tym, że realizacja przewozu jednostki wojskowej transportem kolejowym ma odbywać się z wykorzystaniem cywilnej infrastruktury stałej, jak i cywilnych środków transportu. Konieczne jest zatem dokonanie stosownych uzgodnień, aby zadanie przewozowe zostało wykonane nie burząc przy tym przewozów gospodarczych. Pierwszym krokiem dla przestrzegania tychże reguł jest złożenie z odpowiednim wyprzedzeniem zapotrzebowania na transport kolejowy przez jednostkę wojskową planującą takowy przewóz. Jednostka powinna to zrealizować w następujących terminach:

- na pierwszą dekadę kolejnego miesiąca – do piętnastego dnia danego miesiąca,
- na drugą dekadę kolejnego miesiąca – do dwudziestego piątego dnia danego miesiąca,
- na trzecią dekadę danego miesiąca – do piątego dnia tego miesiąca,
- w terminie nie krótszym niż trzydzieści pięć dni - przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych, np. z przekroczoną skrajnią ładunkową lub ze zwiększonym naciskiem na jedną oś wagonu.

Takie terminowe wyprzedzenie jest konieczne z uwagi na fakt, że do przewozu np. czołgów potrzebne są platformy, których granica obciążenia /ładowność/ przekracza 50 ton, a PKP CARGO nie zawsze posiada możliwość zaspokojenia zgłaszanych potrzeb w krótkim czasie, bowiem platformy te są wykorzystywane do innych zadań przewozowych. Po otrzymaniu informacji zwrotnej o przyjęciu do realizacji zapotrzebowania złożonego we wskazanym terminie, w jednostce wojskowej rozpoczyna się proces szczegółowego planowania. Efektem tej pracy jest plan, w którym ujmuje się m.in.:

- numer transportu operacyjnego;
- ilość i rodzaj sprzętu wojskowego przewidzianego do załadowania na transport kolejowy;
- rodzaj i ilość wagonów, adekwatnie do ilości i jakości sprzętu wojskowego przewidzianego do przewozu transportem kolejowym;
- stacje załadowania i wyładowania transportu operacyjnego;
- stacje pośrednie /jeżeli zachodzi taka potrzeba/;
- skrajnia ładunkowa, jeśli jest przekroczona /z podaniem konkretnych rysunków z tzw. albumu - szkicownika przekroczonej skrajni/ (w Siłach Zbrojnych RP jest opracowany zbiorczy dokument – szkicownik, w którym w formie graficznej jest przedstawiony sprzęt wojskowy powodujący przekroczenie skrajni taboru);
- czas trwania przejazdu między stacjami pośrednimi;
- inne informacje np. dotyczące przewozu ładunków niebezpiecznych /środki bojowe, paliwo/.

Przestrzegając wymienione reguły i przy terminowym wykonaniu czynności cząstkowych zapewnia się warunki realizacji przewozu wojsk transportem kolejowym.

Z przedstawionych w punkcie trzecim treści można wnioskować, że w Polsce i w Siłach Zbrojnych RP istnieją możliwości wykorzystania transportu kolejowego do przewozów wojskowych. Oczywistym wydaje się, że z uwagi na konieczność zaspokojenia potrzeb transportowych gospodarki narodowej, jednostki i instytucje wojskowe zobowiązane są przestrzegać określonych rygorów. Nie oznacza to jednak, że wymagania kierowane do wojska są wygórowane, niemniej jednak obligują dowódców i organy planistyczne do zorganizowanej i wcześniej zaplanowanej działalności.

PODSUMOWANIE

Celem artykułu, jak zaznaczono we wstępie, było przedstawienie informacji popartych badaniami dotyczącymi z jednej strony potrzeb przewozu wojsk transportem kolejowym, a z drugiej strony oceny czy te potrzeby w warunkach Polski można zaspokoić. Na podstawie przytoczonych faktów wspartych wynikami badań można z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że potrzeby takowe w jednostkach wojskowych występują. Wynikają one z szeregu przesłanek szczegółowo

zaprezentowanych w artykule. Z kolei odnosząc się do możliwości zaspokojenia tychże potrzeb to należy powiedzieć, że ze strony przewoźnika kolejowego dostrzega się pełną akceptację, jednak nie w każdym obszarze. Przykładem może być niewystarczająca w rozumieniu resortu obrony narodowej ilość platform do przewozu ciężkiego sprzętu gaśnicowego, co stało się podstawą do podjęcia decyzji o zakupie takich platform dla Sił Zbrojnych RP. Takie rozwiązanie w połączeniu z wykorzystaniem istniejącego potencjału – w tym infrastruktury kolejowej – powoduje, że przynajmniej w czasie pokoju potrzeby przewozowe są i będą zaspokojone.

LITERATURA:

- [1] DOWÓDZTWO GENERALNE RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH. (2014). *Doktryna DU-4.4.1(B) Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym*. Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- [2] FAJ CZAK-KOWALSKA, A. (2013). *Transport kolejowy w procesach logistycznych polskiej gospodarki*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- [3] GRZYWACZ, W. (1982). *Infrastruktura transportu: charakterystyka, cechy, rozwój*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- [4] KACPERCZYK, R. (2009). Transport i spedycja, część I. *Transport*. Warszawa: Wydawnictwo Difin.
- [5] KISPERSKA-MOROŃ, D., & KRZYŻANIAK, S. (2009). *Logistyka*.
- [6] KURASIŃSKI, Z. (2014). *Kompendium logistyka wojskowego*. Warszawa: WAT, 41.
- [7] HAJDUL, M., STAJNIAK, M., FOLTYŃSKI, M., & KRUPA, A. (2015). *Transport i spedycja. Biblioteka logistyka, Poznań*.
- [8] TOWPIK, K. (2002). Linie kolejowe dużych prędkości. Stan obecny i kierunki rozwoju wybranych zagadnień z zakresu dróg kolejowych. *Problemy Kolejnictwa*. 111-134.
- [9] *Transport wyniki działalności w 2018 roku*, GUS, Warszawa 2019
- [10] ZALEWSKI, P., SIEDLECKI, P., & DREWNOWSKI, A. (2004). *Technologia transportu kolejowego*. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- [11] <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/mon-wagony-specjalne-potrzebne-do-poprawy-standardu-i-potencjalu-przerzutu-wojsk-84830.html> (23. 11. 2019).