

Dr Robert Czerniak

Pomorska Szkoła Wyższa w Starogardzie Gdańskim

ORCID: 0009-0008-9448-9527

e-mail: robczerniak@wp.pl

Zarządzanie pasażerskim transportem kolejowym w Polsce w czasie wybuchu konfliktu na Ukrainie w 2022 r.

Management of passenger rail transport in Poland during the outbreak of the conflict in Ukraine in 2022

Streszczenie

Dzień 24 lutego 2022 r. stał się nie tylko symboliczną datą eskalacji konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, ale także początkiem bezprecedensowej, międzynarodowej operacji logistycznej, której celem było przetransportowanie uchodźców z przejść granicznych w Przemyślu i Dorohusku na teren całej Polski oraz do państw sąsiednich. W krótkim czasie konieczne było wdrożenie szeroko zakrojonych działań organizacyjnych, obejmujących współpracę wszystkich kategorii przewoźników kolejowych – krajowych (dalekobieżnych i regionalnych), samorządowych, prywatnych oraz międzynarodowych (m.in. z Czech, Niemiec, Litwy, Austrii, Szwajcarii). Koordynację całego przedsięwzięcia powierzono spółce PKP Intercity, która w dniu wybuchu konfliktu powołała sztab kryzysowy odpowiedzialny za skoordynowanie przewozów uchodźców z wykorzystaniem taboru wszystkich dostępnych operatorów kolejowych. Działania te realizowane były we współpracy z władzami wojewódzkimi i samorządowymi w kraju oraz w porozumieniu z partnerami międzynarodowymi. Kluczowe było również zaangażowanie zarządców infrastruktury kolejowej w Polsce i państwach ościennych, co umożliwiło utrzymanie obowiązującego rozkładu jazdy mimo znaczącego zwiększenia liczby uruchamianych połączeń. Oprócz regularnych przewozów pasażerskich dla uchodźców uruchomiono także specjalne połączenia sanitarne i humanitarne – pociągi te tworzyły konwój transportowy dla rannych oraz dostaw pomocy humanitarnej do przejść granicznych z Ukrainą. Równoległe rozpoczęto operację kolejowego przewozu ładunków, obejmującą dostawy wsparcia humanitarnego i wojskowego.

Słowa kluczowe:

konflikt Rosja–Ukraina, kolej, współpraca międzynarodowa, przejście graniczne

Abstract

24 February 2022 became not only the symbolic date of the escalation of the Russian-Ukrainian conflict, but also the beginning of an unprecedented international logistics operation aimed at transporting refugees from the border crossings in Przemyśl and Dorohusk to the entire territory of Poland and to neighboring countries. In a short time, it was necessary to implement extensive organizational activities, including the cooperation of all categories of rail carriers – domestic (long-distance and regional), local government, private and international (from the Czech Republic, Germany, Lithuania, Austria, Switzerland, among others). The coordination of the entire undertaking was entrusted to PKP Intercity, which on the day the conflict broke out established a crisis team responsible for coordinating the transport of refugees using the rolling stock of all available rail operators. These activities were carried out in cooperation with provincial and local government authorities in the country and in agreement with international partners. The involvement of rail infrastructure managers in Poland and neighboring countries was also crucial, which made it possible to maintain the current timetable despite the significant increase in the number of connections launched. In addition to regular passenger transport for refugees, special sanitary and humanitarian connections were also launched – these trains created a transport convoy for the wounded and deliveries of humanitarian aid to the border crossings with Ukraine. In parallel, a rail freight transport operation was launched, including deliveries of humanitarian and military support.

Keywords:

Russian-Ukrainian conflict, railway, international cooperation, border crossing

JEL: L92, L98, H76, R41

Wstęp

Od pierwszych dni rosyjskiej inwazji na Ukrainę, rozpoczętej 24 lutego 2022 r., kolejowy transport pasażerski odegrał kluczową rolę w zapewnieniu mobilności uchodźcom wojennym, a także w utrzymaniu połączeń między Ukrainą a krajami Unii Europejskiej, w szczególności Polską i Niemcami. Wobec wyłączenia z użytku transportu lotniczego oraz ogromnych utrudnień drogowych, spowodowanych wielokilometrowymi kolejkami na przejściach granicznych, kolej stała się podstawowym środkiem ewakuacyjnym dla setek tysięcy cywilów opuszczających strefy objęte działaniami wojennymi.

Współpraca pomiędzy narodowymi przewoźnikami kolejowymi Ukrainy (Ukrzaliznycia), Polski (PKP – w tym PKP Intercity oraz przewoźnikami regionalnymi i prywatnymi) oraz Niemiec (DB Fernverkehr), a także koleją czeską i władzami samorządowymi miast i regionów umożliwiła bezpieczne przemieszczenie ponad 1,65 miliona osób (TVP3 Wrocław, 2022). Operacja ta stanowiła unikalny przykład transgranicznej koordynacji transportowej, realizowanej w warunkach nadzwyczajnych, bezprecedensowych w skali europejskiej od zakończenia II wojny światowej.

W okresie od 24 lutego do 1 września 2022 r. zlokalizowane przy granicy z Ukrainą stacje w Chełmie, Hrubieszowie, Dorohusku, Przemyślu, Krośnicy, Hrebennem oraz Jarosławiu odprawiły łącznie 8931 pociągów, w tym 8353 pociągi regularne (kursujące zgodnie z rocznym rozkładem jazdy) oraz 578 pociągów specjalnych. Liczba pasażerów przewiezionych w tym okresie przekroczyła 1,65 miliona, z czego ponad 1,47 miliona przemieściło się pociągami regularnymi, natomiast około 178 tysięcy – pociągami specjalnymi uruchamianymi w trybie *ad hoc*.

Z terytorium Polski do 1 września 2022 r. odprawiono 5184 pociągi z uchodźcami, w tym 4771 pociągów regularnych i 413 specjalnych, które kierowały się głównie do Niemiec i Czech. Przewiozły one ponad 1,19 miliona osób (Ministerstwo Infrastruktury, 2022c). Wśród działań podejmowanych przez PKP Intercity warto wymienić uruchomienie już 4 marca 2022 r. specjalnego pociągu na trasie Warszawa Wschodnia–Frankfurt nad Odrą, skomunikowanego z połączeniami regionalnymi DB do Berlina. Dodatkowo rozszerzono kursowanie regularnych połączeń na trasie Warszawa–Berlin, odpowiadając tym samym na rosnące zapotrzebowanie przewozowe.

Źródła informacji wykorzystane w niniejszym opracowaniu obejmują wiedzę ekspercką autora, wynikającą z jego bezpośredniego zaangażowania w działania sztabu kryzysowego PKP Intercity w pierwszych tygodniach wojny. Ze względu na ograniczoną dostępność systematycznych opracowań naukowych z tego okresu uzupełnieniem są da-

ne pochodzące ze stron internetowych przewoźników kolejowych oraz artykułów publikowanych w prasie branżowej, m.in. w „Rynku Kolejowym” oraz „Kurierze Kolejowym”. Na uwagę zasługują również publikacje Piotra Zalewskiego, analizujące reakcję władz polskich na kryzys uchodźczy (Zalewski, 2022), oraz opracowania Sławomira Matuszaka i Konrada Popławskiego, które dostarczają kontekstu funkcjonowania ukraińskiego systemu kolejowego w czasie konfliktu zbrojnego (Matuszak & Popławski, 2024).

Współpraca lokalna i międzynarodowa

Bardzo istotnym elementem w zakresie zarządzania przewozem uchodźców na terenie kraju i w państwach ościennych była decyzja o przekazaniu koordynacji kolejowych przewozów na terenie Polski do powołanego 24 lutego 2022 r. sztabu kryzysowego w PKP Intercity. Koordynacja na poziomie centrali spółki, jak i w stworzonych *ad hoc* na potrzeby sytuacji jej „oddziałach” na stacjach w Chełmie i Przemyślu dała możliwość kompleksowego zarządzania zaistniałą sytuacją. Dzięki szybkiej i sprawnej organizacji udało się włączyć do współpracy wszystkich przewoźników samorządowych oraz spółkę Polregio, którzy na potrzeby przewozu uchodźców udostępnili swój tabor. Jednocześnie spółka PKP Intercity rozpoczęła koordynację współpracy na poziomie władz centralnych, władz wojewódzkich (centra zarządzania kryzysowego) i samorządowych (m.in. Przemyśla, Krakowa, Warszawy, Gdyni, Katowic, Wrocławia i wielu innych) w zakresie organizacji przewozu uchodźców do miejsc docelowych przygotowanych do ich odbioru przez władze samorządowe. Dodatkowym zadaniem sztabu powołanego w PKP Intercity była koordynacja przewozu uchodźców w ramach współpracy z kolejami ukraińskimi (Ukrzaliznycia), czeskimi (České dráhy), niemieckimi (DB Fernverkehr, DB Regio), litewskimi (Lietuvos geležinkeliai – LG), słowackimi (ZSSK) i austriackimi (ÖBB) oraz przewoźnikami prywatnymi na terenie kraju i w państwach ościennych (SKPL, Regio Jet). W pomoc w zakresie transportu uchodźców z Ukrainy włączyła się także spółka PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, udostępniając infrastrukturę swojej szerokotorowej linii kolejowej. Obok samej organizacji procesu przewozowego pracownicy m.in. spółki PKP Intercity, angażując się i wykonując swoje obowiązki 24h na dobę, podjęli się także roli opiekunów na pokładach pociągów i na stacjach kolejowych, udzielając informacji uchodźcom oraz dbając, aby bezpiecznie dotarli do swych miejsc docelowych. Wsparciem służyli ponadto informatorzy mobilni i wolontariusze, którzy

udzielali uchodźcom niezbędnych informacji, w tym również w języku ukraińskim. Warto wspomnieć, że na wybranych dworach kolejowych działały również punkty pomocowe (receptyjne i informacyjne) uruchomione przez PKP.

Dodatkowy tabor na potrzeby przewozu uchodźców

Dzięki wzmożonej współpracy międzynarodowej oraz szybkiemu reagowaniu sektora kolejowego już w marcu i kwietniu 2022 r. możliwe było zabezpieczenie dodatkowego taboru dla elastycznego dostosowania siatki połączeń do dynamicznie zmieniających się potrzeb w zakresie przewozu uchodźców. Kluczowym elementem skutecznej logistyki był stały monitoring ruchu granicznego oraz liczby uchodźców, co umożliwiło optymalne planowanie przepustowości i alokacji zasobów. Szczególne znaczenie miały połączenia międzyregionalne i międzynarodowe, które odciążały stacje przygraniczne i pozwalały na szybsze przemieszczanie się uchodźców w głąb Polski i dalej – do krajów Europy Zachodniej.

Dzięki rozmowom prowadzonym pomiędzy PKP Intercity a kolejami czeskimi i niemieckimi udało się uzyskać spółce dodatkowy tabor niezbędny do przewozu uchodźców z przejść granicznych w Przemyślu (Medyka-Mościska) i Dorohusku (Dorohusk-Jagodzin). Dodatkowe wagony w liczbie 20 sztuk od kolei czeskich posłużyły m.in. do wzmocnienia składów rejsowych i sformowania dodatkowych składów przewożących uchodźców z polsko-ukraińskich przejść granicznych (České dráhy, 2022). Ponadto dzięki przekazaniu przez koleje niemieckie DB Fernverkehr dodatkowego składu wraz z lokomotywą dwusystemową udało się uruchomić dodatkowe połączenie regularne z Warszawy Wschodniej do Frankfurtu nad Odrą (DB Fernverkehr, 2022). Wynikało to z bardzo dużego zainteresowania obywateli Ukrainy przejazdem z Polski do Niemiec (Ministerstwo Infrastruktury, 2022a). Również okazjonalnie sformowano tzw. skład bisowy pociągu IC Wawel w relacji Kraków Gł.–Berlin w związku z bardzo dużym zainteresowaniem podróżnych pociągiem IC Wawel relacji Przemyśl Gł.–Berlin Hbf.

Obok przewoźników narodowych również prywatni przewoźnicy kolejowi włączyli się do bezpłatnego przewozu uchodźców m.in. z Przemyśla. Spółka SKPL uruchomiła w dniu 3 kwietnia 2022 r. we współpracy z PKP Intercity regularne przewozy pasażerskie obywateli Ukrainy pomiędzy Przemyślem a Hanowerem. Było to możliwe dzięki pozyskaniu dodatkowych wagonów i lokomotywy oraz współpracy z prywatnymi przewoźnikami kolejowymi

w Niemczech. Również czeska spółka Regio Jet od marca 2022 r. uruchomiła połączenie kolejowe na trasie Przemyśl Gł.–Praga dla przewozu uchodźców z Ukrainy (Nowakowski, 2023, s. 40–45).

Wszystkie te działania były możliwe dzięki nadzwyczajnej mobilizacji zasobów taborowych oraz szybkiej adaptacji przepisów technicznych i organizacyjnych w zakresie interoperacyjności, bezpieczeństwa oraz operacyjności na liniach międzynarodowych. Z uwagi na gwałtowny wzrost liczby pasażerów – niekiedy przekraczający setki tysięcy dziennie – przewoźnicy działali na granicy przepustowości taborowej, a każda dodatkowa jednostka była kluczowa dla zapewnienia efektywnego i godnego przewozu uchodźców (European Union Agency for Railways, 2022).

Bezpłatne przejazdy dla obywateli Ukrainy

Warty odnotowania jest fakt, iż ponad 100 tysięcy obywateli Ukrainy od 26 lutego 2022 r. skorzystało z bezpłatnych przejazdów pociągami spółki PKP Intercity na terenie kraju (PKP Intercity, 2022d). Po przekroczeniu granicy polskiej obywatele Ukrainy mogli nieodpłatnie korzystać z przejazdów w drugiej klasie pociągów kategorii ekonomicznych TLK i IC uruchamianych przez przewoźnika na terenie Polski z uwzględnieniem przesiadek na kolejne połączenia krajowe we wskazanej kategorii (Ministerstwo Infrastruktury, 2022e). Przejazdy odbywały się na podstawie dowolnego dokumentu potwierdzającego obywatelstwo ukraińskie oraz na podstawie pobranej w kasie lub u drużyny konduktorskiej nieodpłatnej miejscówki (PKP Intercity, 2022f).

Dla ułatwienia przejazdu na wszystkich wagonach drugiej klasy pociągów kategorii TLK i IC, z których korzystali obywatele Ukrainy obywający bezpłatne podróże, zamieszczone zostały specjalne oznaczenia w dwóch wersjach językowych (Kasperk, 2023, s. 19–25). Bezpłatne przejazdy na terenie swoich krajów zaoferowali także przewoźnicy kolejowi z Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii i Węgier, co znacznie ułatwiło przemieszczanie się uchodźców w innych kierunkach na terenie Europy¹.

Pociągi sanitarne i z pomocą humanitarną dla Ukrainy

Od samego początku konfliktu na Ukrainie niezbędna była szeroka pomoc zarówno dla uchodźców opuszczających kraj w obawie przed agresją rosyjską, jak i mieszkańców pozostających w bombard-

wanych miastach (Ministerstwo Infrastruktury, 2022b). Przykładowo od 27 lutego 2022 r. międzynarodowy pociąg Kiev Express wyruszający z Warszawy Wschodniej w kierunku Kijowa codziennie był dodatkowo zaopatrywany w prowiant, a także artykuły pierwszej potrzeby (PKP Intercity, 2022c). Ponadto od 28 lutego 2022 r. PKP Intercity na wniosek Ministerstwa Infrastruktury uruchomiło dodatkowy pociąg humanitarny na trasie Przemyśl–Mościska–Przemyśl. Składy w kierunku Ukrainy były załadowane niezbędnymi produktami m.in. z Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych (2022). W drodze powrotnej skład zabierał natomiast uchodźców oczekujących na przejazd z granicy w kierunku stacji Przemyśl Gł.

W ramach współpracy PKP Intercity z Ministerstwem Zdrowia przewoźnik przygotował również specjalny pociąg sanitarny (PKP Intercity, 2022b). Skład zestawiono z 10 wagonów, z których część została przekształcona w pomieszczenia sanitarne dla rannych osób (ze sprzętem medycznym i łózkami polowymi), pozostałe wagony zaś zatowarowano w najpotrzebniejsze produkty, w tym suchy prowiant i koce dla uchodźców (Nowakowski, 2023, s. 15–21). Skład z lekarzami i ratownikami medycznymi

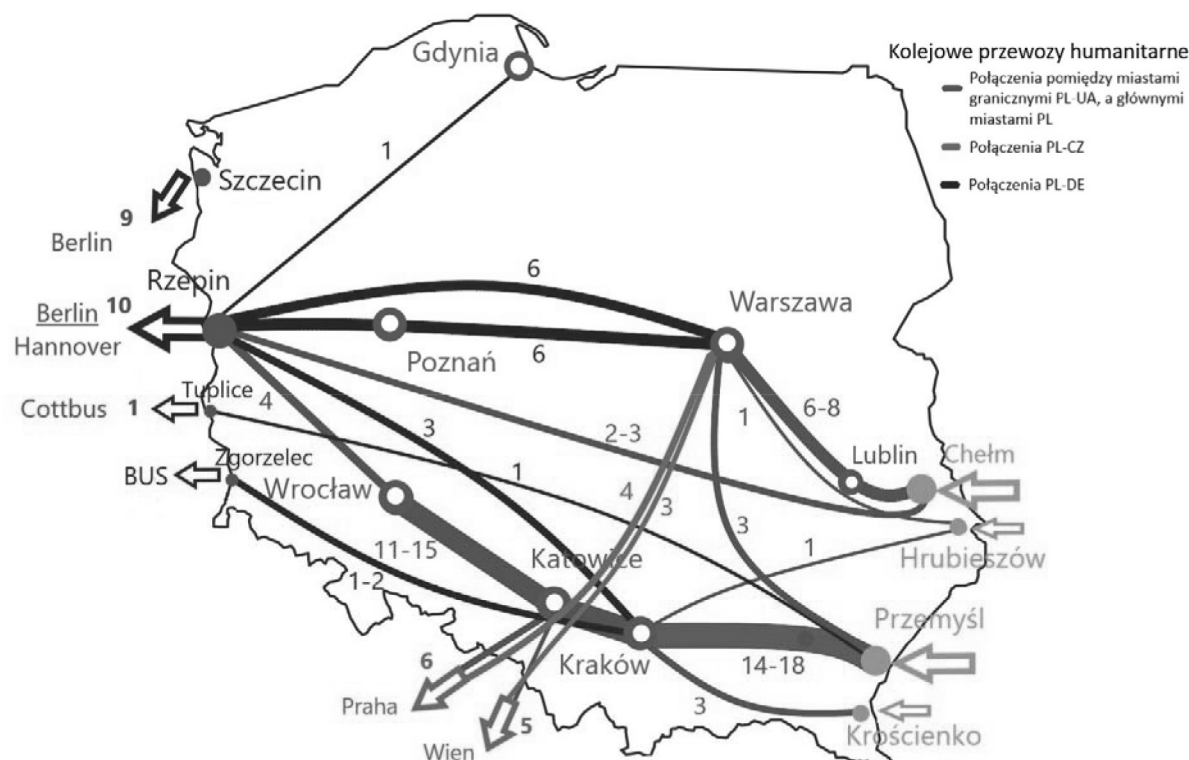
na pokładzie był wielokrotnie wykorzystywany do przewozu osób rannych i chorych dzieci do polskich szpitali na terenie całego kraju (Ministerstwo Zdrowia, 2022) (rysunek 1).

Współpraca z Ministerstwem Zdrowia i kolejami czeskimi

Obok polskich kolei również koleje czeskie (České dráhy) włączyły się w działania pomocowe prowadzone w ogarniętej wojną Ukrainie. Warto dodać, że dzięki sprawnej współpracy trzech przewoźników: z Czech (České dráhy), Polski (PKP Intercity) i Ukrainy (Ukarzeleznica) uruchomiono dwa pociągi humanitarne (Ministerstwo Transportu Czech, 2022). Składy czeskie, złożone z 13 wagonów każdy, już 25 lutego 2022 r. wyjechały do Polski, kierując się z Bohumina do stacji Przemyśl Gł. Pociągi wyposażone w prowiant i koce zabrały z Przemyśla do Pragi ok. 1400 osób (PKP Intercity, 2022e). Warto podkreślić, iż koleje czeskie uruchomiły również składy towarowe do przewozu broni i amunicji z Czech na Ukrainę (Česká televize, 2022).

Rysunek 1

Mapa kolejowych połączeń humanitarnych przewozu uchodźców z Ukrainy



Źródło: Mapa kolejowych połączeń humanitarnych przewozu uchodźców z Ukrainy przygotowana na potrzeby konferencji prasowej w Ministerstwie Infrastruktury. Autor: Marek Rudzianiec. Materiał PKP Intercity.

Infolinia dla obywateli Ukrainy

Od 28 lutego 2022 r. spółka PKP Intercity uruchomiła specjalną infolinię w języku ukraińskim. Numer przeznaczony był dla obywateli Ukrainy, którzy chcieli uzyskać informacje w ojczystym języku w sprawie rozkładu jazdy PKP Intercity oraz na inne tematy związane z podróżą (PKP Intercity, 2022a). Infolinia była dostępna przez 7 dni w tygodniu w godzinach od 8.00 do 20.00 w ramach dwóch dostępnych numerów (Rynek Kolejowy, 2022):

- +48 22 473 00 86 – koszt połączenia zgodny z taryfą operatora,
- 800 033 022 – darmowa infolinia dla wszystkich operatorów krajowych.

Doświadczenie przewoźnika a realizacja procesu przewozowego

Bardzo ważnym elementem w zakresie zarządzania przez spółkę PKP Intercity przewozem uchodźców z Ukrainy na terenie kraju i w państwach ościennych było doświadczenie zdobyte przez jej pracowników w tego typu przedsięwzięciach, organizowanych m.in. w okresie pandemii (PKP Intercity, 2021, s. 12–18). Dotyczyło ono realizacji takich zadań jak organizacja tzw. pociągów ewakuacyjnych we współpracy m.in. z partnerami z Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy, Litwy dla ewakuacji obywateli wymienionych krajów z terenu krajów sąsiednich (Ministerstwo Infrastruktury, 2022d). Warto również wspomnieć o zaangażowaniu PKP Intercity w uruchomienie projektu pod nazwą „LOT do domu” we współpracy z PLL LOT oraz PKS Polonus, który realizowany był od połowy marca 2020 r. i dał możliwość sprawnej ewakuacji obywateli polskich z różnych krajów na świecie (PLL LOT, b.d.). To również pełen profesjonalizm realizacji szeregu zadań w czasie trwania pandemii, dostosowujących funkcjonowanie kolei do sytuacji w okresie wprowadzania kolejnych obostrzeń, dał możliwość zdobycia szerokiego doświadczenia, które mogło zostać wykorzystane już w pierwszych dniach po wybuchu wojny na Ukrainie.

W pierwszych dniach konfliktu na Ukrainie – obok problemów wynikających z kwestii infrastrukturalnych – bardzo istotna była sprawa skoordynowania przekazu informacji pomiędzy kolejami polskimi i ukraińskimi. Ograniczenia kontaktów pomiędzy pracownikami przewoźników, wynikające z wprowadzanych w Kijowie częstych alarmów przeciwlotniczych, czego skutkiem były wyłączenia prądu czy też funkcjonowania sieci internetowej i komórkowej, stanowiły niekiedy istotny problem we wzajemnej koordynacji przewozów. Dlatego też istotnym elementem do rozwiązania pozostawała

kwestia skoordynowania przekazu informacji. Pewnym prowizorycznym rozwiązaniem było uzupełnienie składu osobowego PKP Intercity pracownikiem przewoźnika ukraińskiego, co pozwoliło usprawnić współpracę operacyjną obu kolei.

Warto również odnieść się do organizacji pasażerskiego ruchu kolejowego pomiędzy Polską a Ukrainą w kontekście przejazdu ponad 700 delegacji dyplomatycznych, tzw. VIP-ów (Gospodarczyk, 2024). Zamknięcie przestrzeni powietrznej nad Ukrainą dla przelotu samolotów pasażerskich z uwagi na trwającą wojnę spowodowało, że cały ruch delegacji międzynarodowych był prowadzony i nadal jest z wykorzystaniem transportu kolejowego. Każda delegacja międzynarodowa odwiedzająca Ukrainę (niezależnie od jej rangi) korzysta, w ramach współpracy kolei ukraińskich z kolejami polskimi, z transportu kolejowego z wykorzystaniem taboru ukraińskiego. Dzięki ścisłej współpracy kolejarzy z obu krajów udało się utrzymać, a w niektórych okresach zintensyfikować, kontakty międzynarodowe rozwijane przez rząd ukraiński z partnerami, w tym szefami rządów wielu państw (m.in. wizyta prezydenta Stanów Zjednoczonych w Kijowie), z przedstawicielami organizacji międzynarodowych i wieloma innymi oficjalnymi z różnych krajów na świecie.

Wnioski i podsumowanie

Zarządzanie pasażerskim transportem kolejowym w Polsce w momencie wybuchu konfliktu zbrojnego na Ukrainie było niezwykle złożonym procesem, wymagającym szybkiego reagowania oraz skutecznego rozwiązywania licznych zadań kluczowych dla zapewnienia bezpiecznej ewakuacji tysięcy uchodźców przy jednoczesnym zachowaniu niezmienności siatki połączeń kolejowych w kraju.

Od pierwszych dni wybuchu wojny na Ukrainie w lutym 2022 r. istotnym elementem w zakresie optymalnego zarządzania pasażerskim ruchem kolejowym pomiędzy Polską i Ukrainą była kwestia skoordynowania przyjazdu do stacji granicznych wydłużonych składów pociągów ukraińskich (wielokrotnie wzmocnionych do granic możliwości technicznych długości infrastruktury peronowej, np. na stacji Przemyśl Gł.) z planowym, zgodnym z rozkładem jazdy, uruchomieniem składów rejsowych czy też pociągów dodatkowych w Polsce. Wielokrotna kumulacja liczby często opóźnionych (m.in. z uwagi na trwające naloty) składów ukraińskich na kolejowych przejściach granicznych z Polską powodowała, że np. na stacji Przemyśl Gł. następowała okresowa kumulacja liczby uchodźców obecnych na terenie stacji. Dostosowanie długości składu pociągów rej-

sowych udających się w głąb kraju (np. pociągu TLK Przemyslanin relacji Przemysł Gł.–Swinoujście–Przemysł Gł., IC Wawel relacji Przemysł Gł.–Berlin Hbf–Przemysł Gł.) do potrzeb liczby wsiadających do niego uchodźców na stacji Przemysł Gł. oraz podróży na trasie przejazdu pociągu, przy zachowaniu wszelkich kwestii bezpieczeństwa, wymagało niekiedy istotnych umiejętności organizacyjnych, w tym zarządczych, od pracowników kolei.

Warto szczególnie podkreślić, iż istotnym problemem w funkcjonowaniu przewozu uchodźców pomiędzy Polską a Ukrainą była z jednej strony sama kwestia różnych rozstawów szerokości torów (1520 mm – Ukraina, 1435 – Polska) i dostępnego taboru kolejowego, a z drugiej – możliwości przepustowe linii kolejowych dostępnych zarówno dla ruchu pasażerskiego, jak i towarowego w tym czasie. Ograniczona liczba dostępnego taboru pasażerskiego po stronie polskiej (jedynie kilka dostępnych wagonów PKP Intercity przystosowanych do zmiany tzw. wózków w systemie tzw. przestawki funkcjonującej jedynie na stacji Przemysł-Mościska tylko po stronie ukraińskiej, a także na stacji granicznej Dorohusk-Jagodzina), jak i po ukraińskiej (dostępny tabor korzystający głównie z tzw. szerokiego toru na stacji Przemysł Gł. oraz Dorohusk oraz incydentalnie z linii szerokotorowej LHS) stanowił istotne ograniczenie ruchu kolejowego po obu stronach granicy. Odpowiedzią na te ograniczenia było m.in.:

- uruchomienie dodatkowych regularnych połączeń do stacji Przemysł Gł. z Kijowa obsługiwanych elektrycznymi zespołami trakcyjnymi (EZT) typu Hyundai Rotem (Dobovyk, 2022);
- zwiększenie liczby połączeń obsługiwanych tradycyjnymi wagonami ukraińskimi do stacji granicznej w Dorohusku w systemie tzw. przesiadki z pociągu ukraińskiego do pociągu polskiego spółki PKP Intercity;

- otwarcie nowych linii kolejowych i kolejowych przejść granicznych, m.in. w Krościenku po stronie polskiej;
- próba wprowadzenia ukraińskiego taboru pasażerskiego, wagonów WM-1 o szerszej skrajni, na polskie tory w ramach połączeń kolejowych z Ukrainy przez przejście graniczne Dorohusk-Jagodzina do Warszawy.

Chociaż wojna nadal trwa i możemy jedynie przewidywać to, co wydarzy się w najbliższym czasie, obserwacja rozwoju współpracy pomiędzy kolejami polskimi i ukraińskimi w tak trudnych warunkach, jakie miały miejsce w 2022 r., może napawać optymizmem. Rola kolejarzy z Polski i Ukrainy w wojnie jest nieoceniona, bo to oni byli obciążeni odpowiedzialnością za setki tysięcy Ukraińców chcących znaleźć się w bezpiecznym miejscu, przewóz niezbędnych zaopatrzenia i kontrolowanie infrastruktury o strategicznym znaczeniu dla sytuacji na wojnie, a także za dotarcie olbrzymich ilości towarów za granicę w ramach pomocy humanitarnej i wojskowej (Dziopa, 2023). Warto również podkreślić, iż rok 2022 był rokiem weryfikacji sprawności działania spółki PKP Intercity w obszarze zarządzania, ale przede wszystkim – szybkiego i sprawnego dostosowania się do zaistniałej sytuacji. Koordynacja działań kolei nie tylko na obszarze kraju, ale także w skali międzynarodowej w porozumieniu z partnerami z kolei europejskich, przy jednoczesnej bieżącej współpracy z władzami centralnymi, wojewódzkimi czy lokalnymi, stanowiła nie lada wyzwanie w zakresie zarządzania zarówno w obszarze transportu, jak i współpracy międzynarodowej w tak trudnym momencie, jakim był wybuch wojny na Ukrainie.

Wszystkim kolejarzom biorącym udział w organizacji przewozu uchodźców z Ukrainy w pierwszych dniach konfliktu w 2022 r. za ich zaangażowanie, poświęcenie i wspólnie wykonaną pracę autor składa serdeczne podziękowanie.

Przypisy/Notes

¹ Deutsche Bahn, České dráhy, ÖBB, MÁV, ZSSK – oficjalne komunikaty prasowe z marca 2022 roku, zebrane w: Nowakowski, 2023, s. 30–38.

Bibliografia/References

Literatura/Literature

- Dobovyk, T. (2022). Pasażerski transport kolejowy w obliczu wojny. Polsko-Ukraińskie relacje kolejowe. Stan obecny, potencjał, wyzwania. Railway Business Forum, Kongres Kolejowy 2022. www.rbf.net.pl/wp-content/uploads/2022/11/Raport-polsko-ukraińskie-relacje-kolejowe-ver-2.1.pdf
- Dziopa, Z. (2023, 7 marca). Ukraińska kolej w dobie wojny. *Gazeta Kongresy*. <https://www.gazetakongresy.pl/ukraińska-kolej-w-dobie-wojny/>
- Gospodarczyk, P. (2024, 24 lutego). *Specjalny transport do Kijowa. Ukraińcy ujawnili skrywaną tajemnicę*. Money.pl. www.money.pl/gospodarka/specjalny-transport-do-kijowa-ukraińcy-ujawnili-skrywana-tajemnicę-6998451194878944a.html (dostęp: 5.01.2024).
- Kasperek, A. (2023). Transport publiczny wobec kryzysu migracyjnego: analiza działań informacyjnych i organizacyjnych PKP Intercity. *Transport i Logistyka*, (2).
- Matuszak, S. & Popławski, K. (2024, 26 lutego). *Na europejskich torach. Wojenna transformacja kolei na zachodniej Ukrainie*. Ośrodek Studiów Wschodnich, www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2024-02-26/na-europejskich-torach-wojenna-transformacja-kolei-na (dostęp: 5.01.2025).
- Nowakowski, T. (2023a). Kolej europejska wobec kryzysu uchodźczego 2022. Studium przypadku. *Infrastruktura Transportu*, (4).

- Nowakowski, T. (2023b). Rola przewoźników niepaństwowych w obsłudze kryzysu migracyjnego na przykładzie SKPL i RegioJet. *Przegląd Komunikacyjny*, (6).
- Nowakowski, T. (2023c). Rola transportu kolejowego w transporcie medycznym i humanitarnym w czasie wojny w Ukrainie. *Logistyka i Zdrowie*, (2).
- Zalewski, P. (2022). Działania administracji państwowej w Polsce wobec uchodźców z Ukrainy w pierwszych tygodniach wojny na Ukrainie 2022 roku. Aspekty prawne i securitologiczne. *Studia Politicæ Universitatis Silesiensis*, 34. <https://doi.org/10.31261/spus.13934>

Strony internetowe/Websites

- Česká televize. (2022). *České dráhy pomáhají Ukrajině i vojensky. Vlaky z brněnské základny jadou s municí*. <https://www.ceskatelevize.cz> (dostęp 10.06.2025).
- České dráhy. (2022). *Pomoc Ukrajině – železniční transport*. <https://www.cd.cz> (dostęp 10.06.2025).
- DB Fernverkehr (2022). *Hilfe für Geflüchtete aus der Ukraine – Unsere Sonderverkehre*, Deutsche Bahn. <https://www.deutschebahn.com> (dostęp 10.06.2025).
- European Union Agency for Railways (ERA). (2022). Ukraine crisis: rail sector response and interoperability issues.
- Ministerstwo Infrastruktury. (2022a). *Działania kolejowe w związku z kryzysem uchodźczym z Ukrainy*. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura> (dostęp: 10.06.2025).
- Ministerstwo Infrastruktury. (2022b). *Wsparcie transportowe w związku z kryzysem humanitarnym w Ukrainie*. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura> (dostęp: 10.06.2025).
- Ministerstwo Infrastruktury. (2022c, 1 września). *Komunikacja kolejowa dla przewoźu uchodźców*. www.gov.pl/web/infrastruktura/komunikacja-kolejowa-dla-przewozu-uchodzcow (dostęp 6.01.2024).
- Ministerstwo Infrastruktury. (2022d). *Informacja na temat współpracy międzynarodowej w zakresie transportu ewakuacyjnego w 2022 roku*.
- Ministerstwo Infrastruktury. (2022e). *Informacja na temat organizacji przewozów uchodźców z Ukrainy kolejq*. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura> (dostęp 10.06.2025).
- Ministerstwo Transportu Czech. (2022). *Spolupráce českých a polských železnic s Ukrajinou*. <https://www.mdcz.cz> (dostęp: 10.06.2025).
- Ministerstwo Zdrowia. (2022). *Pomoc medyczna dla Ukrainy – działania kolei i służb medycznych*. <https://www.gov.pl/web/zdrowie> (dostęp: 10.06.2025).
- PKP Intercity. (2021). *Raport roczny 2020. Spółka w czasie pandemii*.
- PKP Intercity. (2022a). *Infolinia dla obywateli Ukrainy – komunikat prasowy z 28.02.2022*. <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/infolinia-ukraina.html> (dostęp 10.06.2025).
- PKP Intercity. (2022b). *Pociąg sanitarny dla rannych z Ukrainy*. <https://www.intercity.pl> (dostęp 10.06.2025).
- PKP Intercity. (2022c). *Pomoc humanitarna kolejq. Codzienne dostawy dla Ukrainy*. <https://www.intercity.pl> aktualizacja 10.06.2025.
- PKP Intercity. (2022d). *Ponad 100 tys. obywateli Ukrainy skorzystało z bezpłatnych przejazdów*. <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/ponad-100-tys-ukraincow-skorzystalo-z-bezplatnych-przejazdow.html> (dostęp 10.06.2025).
- PKP Intercity. (2022e). *Współpraca międzynarodowa z Českými drahmi i Ukrailiznyia – pomoc humanitarna*. <https://www.intercity.pl> (dostęp 10.06.2025).
- PKP Intercity. (2022f). *Zasady bezpłatnych przejazdów dla obywateli Ukrainy*. <https://www.intercity.pl> (dostęp 10.06.2025).
- PLL LOT. (b.d.). *Akcja „LOT do domu” – statystyki i podsumowanie działań*. <https://www.lot.com/pl/pl/lot-do-domu> (dostęp 12.06.2025).
- Rynek Kolejowy. (2022, 28 lutego). *PKP Intercity uruchomiło infolinię w języku ukraińskim*. <https://www.rynek-kolejowy.pl> (dostęp 10.06.2025).
- Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych. (2022). *Działania wspierające Ukrainę – zaopatrzenie i logistyka*. <https://www.gov.pl/web/ras> (dostęp 10.06.2025).
- TVP3 Wrocław. (2022, 1 września). *MI: z miejscowości przy granicy z Ukrainą odprawiono ponad 1,65 mln pasażerów*. www.wroclaw.tvp.pl/62156213/mi-z-miejscowosci-przy-granicy-z-ukraina-odprawiono-ponad-165-mln-pasazerow (dostęp: 6.01.2024).

Dr Robert Czerniak

Ekspert ds. pasażerskiego transportu kolejowego krajowego i międzynarodowego. Od 14 lat związany z PKP Intercity. W latach 2016–2024 dyrektor Biura Restrukturyzacji i Zarządzania Projektami, dyrektor Biura Rozwoju Oferty i Produktu, dyrektor Biura Rozkładu i Produktu, pełnomocnik zarządu ds. handlowych w spółce PKP Intercity. Ekspert w obszarze zarządzania w sytuacjach kryzysowych w East Japan Railway Company. Koordynator organizacji pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce podczas m.in. Światowych Dni Młodzieży w 2016 r., Euro 2024 w Niemczech, a także przewoźu uchodźców podczas wybuchu konfliktu w 2022 r. na Ukrainie. W strukturach organizacyjnych uczelni piastował m.in. funkcje: rektora, prorektora, dziekana. W latach 2012–2014 rektor Wyższej Szkoły Zarządzania i Przedsiębiorczości w Łomży. W latach 2011–2014 prorektor ds. marketingu i rozwoju w Szkole Wyższej im. Bogdana Jańskiego. Twórca Instytutu Współpracy Regionalnej i Transgranicznej Morza Bałtyckiego w Elblągu.

Dr Robert Czerniak

An expert in domestic and international passenger rail transport. He has been affiliated with PKP Intercity S.A. for 14 years. Between 2016 and 2024, he held the positions of Director of the Office for Restructuring and Project Management, Director of the Office for Offer and Product Development, Director of the Timetable and Product Office, and the Management Board's Plenipotentiary for Commercial Affairs at PKP Intercity. He is also an expert in crisis management in the railway sector, with experience at East Japan Railway Company. He served as coordinator of passenger rail transport in Poland during major events such as World Youth Day in 2016, UEFA Euro 2024 in Germany, and the evacuation of refugees during the outbreak of the conflict in Ukraine in 2022. Within university organizational structures, he has held positions such as Rector, Vice-Rector, and Dean. From 2012 to 2014, he served as the Rector of the University of Management and Entrepreneurship in Łomża. Between 2011 and 2014, he was the Vice-Rector for Marketing and Development at the Bogdan Jański University. He is the founder of the Institute for Regional and Cross-Border Cooperation of the Baltic Sea in Elbląg.