

miesięcznik

10

2019

ISSN 1231-2037

INDEKS 359 327

Rocznik LXXI

GOSPODARKA MATERIAŁOWA & LOGISTYKA

Material Economy and Logistics Journal

Polskie
Wydawnictwo
Ekonomiczne

Małe i średnie przedsiębiorstwa
w międzynarodowych usługach
transportu drogowego

Wielokanałowość sprzedaży jako wyzwanie
dla menedżerów logistyki dystrybucji

Wybrane przykłady wsparcia
przez państwo-gospodarza w Polsce
w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych



www.gmil.pl

PWE poleca

Jacek Kamiński

MAKROMARKETING

Nauka o marketingu
wobec problemów społecznych
i środowiskowych



Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne

www.pwe.com.pl

Komitet redakcyjny:

Dr hab. inż. Anna Kozłowska (redaktor naczelny)
Prof. dr hab. Joanna Cygler (współpraca)
Prof. dr hab. Tomasz Gołębiowski (współpraca)
Prof. dr hab. Włodzimierz Januszkiewicz (współpraca)
Dr hab. Paweł Lesiak (współpraca)
Prof. dr hab. Krystyna Michałowska-Gorywoda (współpraca)
Prof. dr hab. Joanna Plebaniak (redaktor statystyczny)
Klaudiusz Kaleta (sekretarz redakcji)

Rada naukowa:

Prof. dr hab. Halina Brdulak — Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
Prof. Ludovit Dobrovský, Ph.D. — Uniwersytet Techniczny w Ostrawie (Czechy)
Prof. dr hab. Danuta Kempny — Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
Mgr Joanna Mildner-Woś — Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.
Prof. Ing. Vladimír Modrák — Uniwersytet Techniczny w Koszycach (Słowacja)
Prof. dr hab. Czesław Skowronek — Collegium Mazovia w Siedlcach
Prof. dr hab. Michał Trocki — Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
Dr Marzena Walczak — Izba Celna w Warszawie
Prof. dr hab. Jarosław Witkowski — Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Dr hab. Rafał Matwiejczuk — Uniwersytet Opolski

Adres redakcji:

00-252 Warszawa, ul. Podwale 17 lok. 2
tel. 795 155 583, e-mail: gmil@pwe.com.pl
strona internetowa: www.gmil.pl

Informacje dla autorów, zasady recenzowania i lista recenzentów są dostępne na stronie internetowej czasopisma. Wersja drukowana miesięcznika jest wersją pierwotną. Redakcja zastrzega sobie prawo do opracowania redakcyjnego oraz dokonywania skrótów w nadesłanych artykułach.

© Copyright by Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne S.A., Warszawa 2019

Wydawca:

Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne SA
00-252 Warszawa, ul. Podwale 17 lok. 2
Strona internetowa: www.pwe.com.pl

Warunki prenumeraty:

Cena prenumeraty krajowej w 2019 r.: roczna 718,80 zł; półroczna 323,46 zł. Cena pojedynczego numeru 59,90 zł. Nakład: 850 egz.

Prenumerata u Wydawcy:

Roczna 25% taniej
Półroczna 10% taniej
Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne SA
Dział Handlowy
ul. Podwale 17 lok. 2, 00-252 Warszawa,
tel. (22) 828-19-61, e-mail: handel@pwe.com.pl

Prenumerata u kolporterów:

Garmond Press — tel. (22) 837 30 08,
<http://www.garmondpress.pl/prenumerata>
Kolporter — tel. (22) 355 04 72 do 75,
<http://dp.kolporter.com.pl>
Ruch — tel. 801 800 803, (22) 693 70 00 w godz. 7–17,
e-mail: prenumerata@ruch.com.pl,
lub na stronie: www.prenumerata.ruch.com.pl
Poczta Polska — infolinia: 801 333 444,
<http://www.poczta-polska.pl/prenumerata>
Sigma-Not — tel. (22) 840 30 86,
e-mail: bok_kol@sigma-not.pl
As Press — tel. (22) 750 84 29, (22) 750 84 30;
GLM — tel. (22) 649 41 61,
e-mail: prenumerata@glm.pl, <http://www.glm.pl>

Skład: Koncept, tel. 501 132 246
Druk: Sowa Sp. z o.o.

Spis treści

Romuald Mańkowski

Małe i średnie przedsiębiorstwa w międzynarodowych usługach transportu drogowego
Small and medium companies in international services road transport

2

Stanisław Smyk

Wielokanałowość sprzedaży jako wyzwanie dla menedżerów logistyki dystrybucji
Multi-channelity of sale as a challenge for the managers of logistic distribution

11

Sławomir Byteń, Ryszard Chrobak

Wybrane przykłady wsparcia przez państwo-gospodarza w Polsce w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych
Selected examples of the host nation support in Poland in the new geopolitical conditions

19

Katarzyna Pietrzyk-Wiszowaty, Ewa Kępka

Polski rynek przewozów kolejowych cargo w świetle europejskiej i krajowej polityki transportowej
Polish cargo railway transport market in the light of European and national transport policy

31

Maciej Kaźmierczak

Przemieszczanie wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w okresie (czasie) pokoju
The movement of the Polish Armed Forces troop on the public roads in the peacetime

46

Spis treści artykułów zamieszczonych na płycie stanowiącej integralną część numeru GMIL 10/2019 „Wielowymiarowość Współczesnej Logistyki”

60

Szanowni Czytelnicy i Autorzy

Archiwalne artykuły z lat 2014–2018 dostępne są na stronie internetowej pisma. Co miesiąc wraz z nowym numerem GMIL-u kolejny numer archiwalny: <http://www.gmil.pl/archiwum>

„Gospodarka Materiałowa i Logistyka”
jest czasopismem naukowym punktowanym przez
Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego (20 punktów)

prof. dr hab. Romuald Mańkowski

E-mail: r.mankowski@akademia.mil.pl; nr ORCID: 0000-0001-9348-2245

Akademia Sztuki Wojennej, Katedra Zarządzania Procesami Logistycznymi, Instytut Logistyki

Małe i średnie przedsiębiorstwa w międzynarodowych usługach transportu drogowego

Small and medium companies in international services road transport

W artykule zawarte są treści dające się sprowadzić do trzech tez, traktujących o: uczestnikach rynku transportowego, tzn. głównie o małych i średnich przedsiębiorstwach (firmach) i zachowaniu ich na nim; zakresie usług transportowych innych niż przewóz rzeczy oraz o zmianach zachodzących w usługach transportowo-spedycyjnych.

Z treści artykułu wynika, że zwiększenie zakresu usług transportowych spowodowało powstanie licznych małych i średnich przedsiębiorstw (MiŚP) specjalizujących się w realizacji zadań cząstkowych w układach transportowych. Natomiast w wyniku zjawiska integracji realizacji usług cząstkowych powstają zestawy usług stanowiące zintegrowaną usługę logistyczną. Takie postępowanie jest wynikiem dążenia do optymalizacji przedsięwzięć w całym łańcuchu (kanale) transportowym.

Ponadto w artykule wskazano, że istnieje potrzeba, a wręcz konieczność doskonalenia i dokonywania permanentnych zmian w rodzajach i formach oferowanych usług, a także poszerzania ich zakresu w celu uzyskania konkurencyjności MiŚP na rynku usług transportowych. Zatem dalej w treści artykułu uzasadnia się, iż najnowsze i najczęstsze tendencje funkcjonowania MiŚP transportowych w łańcuchu (kanale) przewozowym, to ich współpraca z dużymi międzynarodowymi firmami w ramach tworzonych grup kapitałowych. Artykuł kończą zasadne i stosowne wnioski oraz uogólnienia.

Słowa kluczowe:

transport, łańcuch logistyczny, przewóz, małe i średnie przedsiębiorstwa, usługi transportowe, wolny rynek, globalizacja, spedytor, operator logistyczny

The article contains content that can be included in three theses describing the participants of the transport market, namely mainly about small and medium enterprises (companies) and their behaviour on it; the scope of transport services other than transport of goods and changes in transport and forwarding services.

The article shows that the increase in the scope of transport services has resulted in the creation of a number of small and medium-sized enterprises (SMEs) specialising in the implementation of partial tasks in transport systems. As a result of the phenomenon of integration of partial services implementation, sets of services are created which create an integrated logistics service. Such a procedure is a result of striving for optimization of undertakings in the whole transport chain (channel).

Furthermore, in order to achieve the competitiveness of small and medium-sized enterprises in the transport services market, the article highlights the need for, and even the need for, improvement and making permanent changes in kinds, forms, and manners of still offered services and in their scope. The article also justifies that the latest and most frequent trends in the functioning of small and medium-sized transport enterprises in the transport chain (transport channel), concern cooperation with large international companies within the established capital groups. The article ends with justified and appropriate conclusions and generalisations.

Key words:

transport, logistics chain, transport, small and medium enterprises, transport services, free market, globalization, freight forwarder, logistics operator

Wstęp

Międzynarodowe kontrakty i transakcje handlowe obejmują z reguły fizyczne przesłanie towaru i dostarczenie go do miejsca odbioru. Czynności z tym

związane są oddzielnymi usługami transportowymi, wykonywanymi przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa, z których większość to firmy zaliczane do małych i średnich (MiŚP). Usługi transportowe wymagają, by towar zgodnie z kontraktem został dostarczony do odbiorcy w wyznaczonym terminie, bez-

piecznie i po możliwie niskich cenach. Wachlarz usług związany z tym przedsięwzięciem jest zwykle szeroki.

Małe i średnie przedsiębiorstwa (firmy) często angażują się w świadczenie usług transportowych, w tym międzynarodowych. Jednocześnie doświadczenia i praktyka wskazują, że zakres działalności małych i średnich przedsiębiorstw zaangażowanych w międzynarodowych usługach transportowych nie jest jednak działalnością niezależną. Jest ona bowiem ściśle zintegrowana, wpleciona w działalność przedsiębiorstw współzależnych w łańcuchu dostaw towarów, a więc skoncentrowanych wokół wspólnego celu. To postawienie celu ostatecznego i wyznaczenie drogi i środków dla jego osiągnięcia powoduje, że małe i średnie przedsiębiorstwa wypełniają ogniwa w całym utworzonym łańcuchu skojarzonych działań, w określonym układzie czasowo-przestrzennym, zwanym łańcuchem (kanałem) logistycznym/dostaw.

Małe i średnie przedsiębiorstwo nie podejmuje i realizuje samodzielnie strategicznych zadań gospodarczych o rozległym celu działania. Wypełniać może jedynie konkretną, ściśle zintegrowaną funkcję w łańcuchu potrzeb przewozowych na drodze określonej przez korporacje i przedsiębiorstwa o dużym kapitale. Tylko one bowiem są w stanie zorganizować, a więc i realizować zadania gospodarcze, dziś możliwe jedynie w ujęciu globalnym.

Transport międzynarodowy traktowany jest więc jako łańcuch, który tworzony jest z infrastruktury transportowej i z działalności towarzyszących procesowi od produkcji towaru aż do ostatniego odbiorcy. Stanowi integralną część programu produkcyjnego od dostawy materiałów do osiągnięcia celów produkcji, obejmuje drogę transportu aż do dostaw handlowych. W tworzonych i istniejących łańcuchach logistycznych realizowane są usługi i zadania związane z załadunkiem oraz obsługą towarów, tzn. przechowywaniem (składowaniem, magazynowaniem), a także przeładunkiem towarów, ich sortowaniem, dystrybucją, a ponadto z innymi działaniami, np. spedytorskimi, operatorów logistycznych czy maklerów frachtujących. Do tych ostatnich należą badania rynku, funkcje zaopatrywania w sposób zgodny z wymaganiami rynku, dostawy na czas, oznakowanie towarów dla celów sprzedaży oraz inne, umożliwiające handlowi sprzedaż gotowych wyrobów. Te funkcje zostają zwykle rozdzielone na wiele małych i średnich przedsiębiorstw.

Dążąc do tego, aby działalność przedsiębiorstw dawała właściwy końcowy efekt, przedsiębiorstwa te muszą być wyposażone w systemy zarządzania umożliwiające uzyskanie optymalnych powiązań dla realizacji najważniejszej domeny tej działalności, a mianowicie uzyskania jak najniższych kosztów i — co ważne w przypadku usługi transportowej — uzyskania najkrótszych czasów jej realizacji w zakresie dostawy towarów.

Na konkurencyjnym wolnym rynku, zwłaszcza w obszarach o liczących się zyskach z działalności firm, pojawiają się bardzo szybko nowo tworzone przedsiębiorstwa, oferujące swe usługi za ceny konkurencyjne, a co ważniejsze — wyposażone w coraz bardziej nowoczesne instrumenty działalności.

Zatem utworzony w przedsięwzięciu strategicznym łańcuch nie jest zwykle stały, ale zmienia się wraz z potrzebami konkurencyjnego rynku. Oznacza to, że małe i średnie przedsiębiorstwa, niemające zwykle większego zaplecza finansowego, muszą liczyć się z utratą zamówień, jeśli nie mogą konkurować z przedsiębiorstwami nowo tworzonymi. Wymaga to wprowadzania ciągłych zmian innowacyjnych, nowatorskich w zakresie technologicznym i w systemach zarządzania w małych i średnich przedsiębiorstwach. Ma to doniosłe znaczenie w warunkach powiększającego się globalnego rynku.

W coraz bardziej postępującej globalizacji rynku i w skali międzynarodowej odległości między poszczególnymi firmami działającymi w zintegrowanych grupach kapitałowych nie odgrywają większej roli. Powiązania między nimi, oparte na systemach logistyki i informatyki, mogą bowiem łatwo być tworzone na obszarach międzykontynentalnych.

Powstanie rynku globalnego i możliwości wdrożenia we współdziałających przedsiębiorstwach nowoczesnych systemów zarządzania z uwzględnieniem logistyki i informatyki zmieniło zatem dotychczasowe formy działalności, oparte często na bliskości terenowej współpracujących firm, skoncentrowanych wyłącznie na rynku krajowym.

System transportowy w układzie globalnym to całkowicie nowy system, który spowodował konieczność innego podejścia do zarządzania małymi i średnimi przedsiębiorstwami transportowymi i wprowadzenia innowacyjnego w nich zarządzania. Muszą one w tych uwarunkowaniach globalnych być podporządkowane nadrzędnym systemom zarządzania, dążącym do osiągnięcia celów ogólnogospodarczych, z uwzględnieniem istnienia międzynarodowej wymiany dóbr.

Uczestnicy rynku transportowego

Niewątpliwie jednym z produktów na rynku transportowym są oferowane usługi transportowe. Jeśli akceptuje się zasady gospodarki rynkowej, o podziale rynku transportowego między gałęzie transportu i przewoźników decydują między innymi rodzaj przewożonego towaru oraz konkurencja, wyrażająca się atrakcyjnością ofert w zakresie jakości, kompleksowości i ceny usług.

Czynnikami wyzwalającymi konkurencję jest zdolność, elastyczność uczestników rynku do zmian decyzji odnoszących się do ceny i jakości nabywanych lub

zbywanych produktów wymiany. Czynniki nadającymi tej konkurencji pewną rynkową dynamikę w zakresie dostosowania do zmiennych warunków rynkowych są wciąż nowe pojawiające się oferty usług. Mają być i są one prezentowane w formie ogólnie dostępnych informacji, których treść stanowią aktualne oferowane warunki takie jak: bieżąca cena usługi przewozowej, kompleksowość oferty oraz jakość przewozu.

Dlatego i w ten sposób na międzynarodowym rynku transportowym podejmowane są decyzje o nabywaniu lub sprzedaży usług na warunkach zawartych w ofertach transportowych. Uczestnikami zaś tego rynku są zarówno producenci ofert i usług przewozowych, jak i nabywcy tych usług oraz wykonawcy ofert.

Popyt na usługę transportową wynika natomiast z popytu na przewozy rzeczy (środków materiałowych), przy czym zaspokojenie tego popytu wymaga spełnienia następujących warunków: dotrzymania terminu dostawy i wyznaczonego miejsca dostawy oraz zastosowania środka transportu dostosowanego do podatności transportowej przemieszczanego ładunku. Podatność transportowa ładunków wynika z ich cech fizycznych (towary wrażliwe, towary łatwo psujące się, niebezpieczne itp.), cech technicznych (kształt, wymiary, ciężar, tzw. towary ponadgabarytowe, niebezpieczne) oraz ekonomicznych (towary wysoko wartościowe).

Wszystkie te wymagania kształtują zapotrzebowanie na określone rodzaje transportu, zróżnicowane pod względem czasu przewozu, przestrzeni i rozwiązań technologicznych. Stąd popyt na pewne rodzaje przewozów w określonych przedziałach czasowych (zima, lato) może być różny.

Wnioskować z powyższego można, iż różnicowanie popytu na usługi transportowe wynika z podatności ładunków do przewozu, w połączeniu ze zróżnicowaniem terminów dostawy i sezonowością zapotrzebowania na przewozy, wymaga stałego dostosowywania się do podaży na rynku przewozów. W efekcie przedsiębiorstwa świadczące usługi na międzynarodowym rynku transportowym muszą dostosowywać swoje możliwości transportowe do różnorodnych rodzajów usług transportowych, aby móc sprostać zróżnicowanym wymaganiom popytu na bardzo konkurencyjnym rynku transportowym.

Oczywiste jest, że podaż usług przewozowych na międzynarodowym rynku transportowym rozumiana jest jako pewna relacja między ich liczbą, którą przewoźnicy są w stanie zaoferować, a ich ceną. Nie jest truizmem w związku z tym stwierdzenie, iż oznacza to, że jeśli cena usług transportowych rośnie, to zwykle rośnie również liczba oferowanych usług. Dzieje się to dzięki temu, że istnieje łatwy dostęp do zastępu nowych przewoźników na rynku.

Na rynku transportowym zauważyć można też ciągle, systematyczne zmiany. Dotyczą one zarówno popytu na usługi przewozowe, jak i struktury gałęziowej

przewozów oraz konkurencji międzygałęziowej transportu.

Najbardziej widoczne zmiany w przewozach ładunków wynikają ze zmniejszenia produkcji i sprzedaży towarów masowych na rzecz produkcji wyrobów wysokoprzetworzonych. Zmiany te powodują zwiększenie udziału transportu małych i średnich przedsiębiorstw w obsłudze małych firm produkcyjnych i handlowych.

Przemiany rynku transportowego można zaobserwować również w zakresie zmiany struktury przewozów, w tym zmniejszenia udziału w rynku transportu kolejowego na rzecz transportu samochodowego. Zmiany wyrażają się pojawieniem się coraz większej liczby przewoźników prywatnych, oferujących swe usługi w przewozach zarówno międzyregionalnych, jak i międzynarodowych. Obok nich pojawiło się wielu przewoźników drobnych działających na rynkach lokalnych i regionalnych.

W przewozach ładunków transportem samochodowym obserwowane jest opanowanie rynku przez przewoźników zarówno krajowych, jak i zagranicznych oraz dużą liczbę firm spedycyjnych i operatorów logistycznych świadczących usługi transportowe własnym taborem. Przewoźnicy ci charakteryzują się dobrą znajomością rynku i zakresu jego potrzeb transportowych, szybkim dostosowywaniem ofert usługowych do potrzeb klientów oraz stosunkowo niskimi cenami.

Wzrost udziału transportu samochodowego w rynku przewozów towarowych wynika również między innymi z korzystnych warunków konkurencji z transportem kolejowym w zakresie kosztów przewozu. Przewozy kolejowe są obciążone pełnymi kosztami utrzymania drogi kolejowej, znacznie wyższymi niż ponoszone przez przewoźników samochodowych, zawarte w podatkach i płacach związanych z korzystaniem z dróg publicznych.

Wzrost roli i znaczenia transportu samochodowego spowodowany też został przez znaczne rozdrobnienie rynku odbiorców ładunków. Ogromną konkurencję dla transportu kolejowego stanowią małe i średnie firmy transportowe ze względu na niskie koszty własne oraz warunki, które mogą one spełniać w przypadku częstych dostaw małych partii towarów w ściśle określonym czasie. Konkurencję stanowią zwłaszcza te firmy, które dysponują nowoczesnym, specjalistycznym taborem samochodowym o dużej ładowności. Oferują one usługi z zakresu większości kontaktów handlowych, w tym międzynarodowych. Dysponują one często również badaniami rynku, skuteczną promocją i nowoczesnymi systemami informatycznymi. Oferują klientom pakiety usług w systemach *door-to-door* (drzwi-drzwi), dostawę w określonym czasie oraz prowadzą elastyczną politykę cenową.

Ceny w transporcie samochodowym ustalane są na zasadzie wzajemnego porozumienia i bieżącej ne-

gocjacji. Często stawki transportowe ustalane są indywidualnie dla danego klienta, z uwzględnieniem odległości i częstotliwości przewozu, masy i gabarytów ładunku, uciążliwości załadunku, wartości zgłaszanego do przewozu ładunku. Szczególnie w przypadku przedsiębiorstw małych i średnich znaczenie ma ilość zgłaszanego do przewozu ładunku oraz możliwości pozyskania ładunku do przewozu w drodze powrotnej.

W coraz większym zakresie konkurencję w przewozach międzynarodowych stanowią duże firmy przewozowe powstałe z konsolidacji małych i średnich firm. Stają się wówczas przedmiotem silnej konkurencji w stosunku do transportu kolejowego, wyrażonej w cenie usług, jej poziomie jakościowym oraz kompleksowości.

Zakres usług transportowych

W transakcjach międzynarodowych podstawowe znaczenie ma zasadniczo nie tylko sam przewóz wykonywany środkami przewozowymi odpowiednich gałęzi transportu. Przesłanie ładunku może także wymagać takich usług jak załadunek i przeładunek, składowanie, kontrola ilościowa i rzeczoznawstwo, pakowanie, sortowanie, znakowanie, konwojowanie i innych wynikających z właściwości przesyłanego towaru i ustaleń kontraktowych. Zakres tych usług może okazać się jeszcze obszerniejszy, gdy w grę wchodzi przewóz kombinowany¹. Również w przypadku przewozu towarów wrażliwych lub niebezpiecznych, gdy występuje konieczność badań związanych z jakością towaru, wymaganiami sanitarnymi, bezpieczeństwem przeciwpożarowym czy ochroną środowiska — zakres usług ulega zwiększeniu.

Oprócz wymienionych usług, zwłaszcza w przypadku przewozów międzynarodowych, występuje również potrzeba przygotowania niezbędnej dokumentacji zawierającej między innymi atesty, świadectwa potwierdzające ilość, jakość, pochodzenie towaru bądź inne właściwości towarów istotne z punktu widzenia obowiązujących przepisów. Do kategorii tych usług należy również przygotowanie dokumentacji niezbędnej w odprawach granicznych i celnych.

Usługi te, jako pomocnicze usługi transportowe w przewozach towarowych, posiadają charakter wtórny w stosunku do samego przewozu. Wykonywane przez wyspecjalizowane niewielkie firmy — odgrywają ważną rolę w uprawianiu międzynarodowej wymiany towarowej.

Stroną organizacyjną w całokształcie procesu transportowego przemieszczania ładunków, przy zastosowaniu odpowiednio dobranych środków transportu i sposobu przewozu, zajmują się firmy spedycyjne lub operatorzy logistyczni. W wielu przypad-

kach podmiot gospodarczy prowadzący działalność spedycyjną, bez przewozowej, korzysta z usług innego przewoźnika czy operatora logistycznego, który sam też przewozi przyjęte do przesłania ładunki własnym transportem. Mamy wówczas do czynienia z wykonywaniem dwóch różnych usług: spedycyjnej i przewozowej.

Wachlarz czynności, które w praktyce uznaje się za usługi spedycyjne, jest bardzo szeroki i występuje w różnych fazach procesu transportowego.

Firma prowadząca działalność spedycyjną może w różny sposób i w różnym zakresie sama angażować się w wykonywanie poszczególnych czynności związanych z procesem przewozowym. Zwykle jednak wiele usług zleczanych jest małym i średnim wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom.

Rynek usług spedycyjnych cechuje w wysokim stopniu konkurencyjność. Podmiotom gospodarczym zajmującym się eksportem i importem towarów towarzyszy z reguły duża liczba szczególnie małych i średnich przedsiębiorstw oferujących usługi spedycyjne. Sprzyja temu liberalne podejście władz publicznych do kwestii tworzenia firm spedycyjnych oraz wszelkich firm realizujących inne usługi transportowe. Mamy tu do czynienia z operatorem logistycznym.

Powołanie do życia tego typu podmiotu gospodarczego ogranicza się przeważnie do jego zarejestrowania. Niewielkie są również wymogi kapitałowe do utworzenia firmy o działalności spedycyjnej czy innej działalności usługowej, jeżeli nie wymaga ona posiadania własnych magazynów czy środków transportu. W przypadku jednak, gdy przedsiębiorstwo spedycyjne łączy działalność czysto spedycyjną z działalnością przewozową, a także magazynową, wówczas jego zasoby kapitałowe z konieczności muszą być większe. Spedytor wykonuje często również czynności konsolidacji ładunków lub podejmuje się funkcji operatora logistycznego. Wymaga to wówczas spełnienia odrębnych wymogów rejestracyjnych, egzekwowanych przez władze samorządu terytorialnego. W przewozach międzynarodowych wymagane jest uzyskanie koncesji. Firmy spedycyjne, które chcą wykonywać czynności agenta celnego, muszą dodatkowo spełniać wymogi ustalone przez państwową administrację celną i uzyskać licencję na taką działalność.

Spedycyjna działalność usługowa była zawsze i nadal pozostaje domeną małych i średnich firm zatrudniających kilka, kilkanaście lub kilkadziesiąt osób. Dlatego ich liczba w poszczególnych krajach sięga wielu tysięcy. Wszędzie występuje jednak znaczna grupa firm dużych, liczących się na rynku w obsłudze ładunków w handlu międzynarodowym. Są wśród nich też potężne firmy, świetnie zorganizowane grupy kapitałowe o uniwersalnym zakresie działalności i globalnym jej zasięgu.

Większość małych i średnich firm to spedytorzy specjalizujący się w obsłudze ładunków przesyłanych

środkami przewozu określonej gałęzi transportu oraz realizujący przewozy w określonych relacjach geograficznych. Znacznie mniej — to firmy uniwersalne podejmujące się również usług operatora transportu kombinowanego lub logistycznej obsługi systemu dostaw i zbytu. Firmy te zaczynają w ostatnich latach coraz wyraźniej dominować na rynku transportowym. Ważne miejsce we współpracy z nimi zajmują instytucje rzeczoznawczo-kontrolne, urzędy i agencje celne, towarzystwa ubezpieczeniowe, banki, instytucje arbitrażowe oraz organizacje samorządu gospodarczego. Przykładem niech będą tu międzynarodowe centra logistyczne, skupiające w sobie te instytucje i oferujące ich usługi jako uzupełniające te podstawowe magazynowo-transportowe.

W międzynarodowych usługach transportowych występuje potrzeba częstych kontaktów i współpracy pomiędzy różnymi firmami spedycyjnymi czy operatorami logistyki. Wynika to stąd, że w obsłudze przesyłanego towaru występuje dwóch spedytatorów: spedytator (operator) dostawcy i spedytator (operator) odbiorcy. Wówczas niezbędne staje się kontaktowanie wzajemne w sprawach wymagających wspólnych uzgodnień. Takie sytuacje występują zwłaszcza wówczas, gdy trzeba korzystać z co najmniej dwóch różnych przewoźników, przekraczać więcej niż jedną granicę państwa, a spedytator (operator), któremu zlecono organizację dostawy, nie wszędzie ma swoje biura czy agendy zagraniczne.

Okoliczności te sprawiają, że spedytory utrzymują stałe kontakty zagraniczne między sobą. Sektor usług spedycyjnych współdziała w zrzeszeniu o zasięgu międzynarodowym (Międzynarodowe Zrzeszenie Spedytatorów), znanym powszechnie pod nazwą FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles). Jest to organizacja federalna zrzeszająca narodowe związki spedytatorów z poszczególnych krajów i jest uważana za jedną z największych nierządowych organizacji na świecie (zrzesza około 35 tysięcy firm spedycyjnych).

Przedmiotem działalności FIATA jest opracowywanie i rozpowszechnianie wystawianych przez firmy spedycyjne dokumentów, mających zastosowanie w transporcie międzynarodowym. Są to takie dokumenty jak na przykład: formularz zlecenia spedytorskiego FIATA, spedytorskie zaświadczenie transportowe czy spedytorski konosament dla przewoźników kombinowanych.

Poza tym przedmiotem działalności są wszelkie sprawy dotyczące międzynarodowych przewozów towarowych, w tym sprawy prawne, ubezpieczeniowe i celne.

Tradycyjny rynek usług transportowo-spedycyjnych był zdominowany przez liczne małe i średnie przedsiębiorstwa, z których każdy oferował swoje usługi na z reguły ograniczonym segmencie rynku, często głównie w obrębie własnego kraju.

Ostatnie lata zmieniają radykalnie tę tradycyjną strukturę podaży usług transportowo-spedycyjnych. Powstają różnorodne formy i metody fuzji oraz powiązań kapitałowych i operacyjnych tych firm, dając nową formę współdziałania firm transportowo-spedycyjnych. Tworząc aliansy, firmy zachowują swoją odrębność formalno-prawną i finansową, ale współdziałają na danym rynku według ściśle ustalonych reguł i eliminują przy tym wzajemną konkurencję. W sektorze usług transportowo-spedycyjnych oznacza to grupę kapitałową o określonej nazwie, która najczęściej jest tworzona z nazwy najsilniejszego jej uczestnika.

Zjawisko integracji usług spedycyjnych w transporcie międzynarodowym jest konsekwencją szukania skutecznej konkurencji rynkowej, ale także zanikania granic celnych pomiędzy integrującymi się grupami państw. W krajach Unii Europejskiej celna procedura kontroli, jaka była stosowana przy przekraczaniu granic państwowych, została zniesiona, a jednocześnie towarzyszy temu ujednolicenie różnych przepisów i regulacji odnoszących się do przepływu towarów. Do nich należą między innymi standardy jakościowe i sanitarne, wymagania dotyczące opakowań i oznakowań, a także dokumenty przewozowe.

W tym ujęciu nastąpiło zanikanie różnic pomiędzy usługami związanymi z przesyłaniem towarów w obrocie wewnętrznym krajowym i międzynarodowym. Zanikła więc specjalizacja firm spedycyjnych według kryterium, czy jest to spedycja krajowa, czy międzynarodowa.

Branża spedytatorów i operatorów logistycznych przedstawia obecnie pewną gałąź, która podlega zmianom gospodarczym w obszarze rynkowym oraz prawnym, wynikającym z europejskiej integracji. Występuje bowiem konieczność dopasowywania się do powstającej międzynarodowej działalności logistycznej i związanej z tym rosnących wymagań. W efekcie główny punkt ciężkości w zakresie działalności leży mniej w zakresie nowości technicznych, a więcej organizacyjnych, głównie dotyczących budowy struktury powiązań kooperacyjnych międzynarodowych w obszarze spedycji. W ten sposób mogą być realizowane cele uzyskania pozycji konkurencyjnej na rynku przewozów. Międzynarodowe przedsiębiorstwo spedycyjne nastawione jest dziś na powstanie form organizacyjnych, które umożliwiają dofinansowanie ofert logistycznych, korzystając z powiązań kooperacyjnych.

Z badań przeprowadzonych w tym obszarze już w latach 90. XX w. (1995 r.) w Niemczech wynikało, że niektórzy spedytory już w tym okresie kooperowali z od 100 do nawet 400 partnerami kooperacyjnymi, przy czym działalność spedytatorów rozciągała się co najmniej na dwa segmenty rynku i odpowiednio podobną liczbę krajów. Wśród tych kooperantów znajdowała się znaczna część małych i średnich firm.

Zmiany w usługach transportowo-spedycyjnych

Wraz z wprowadzeniem nowoczesnych systemów zarządzania procesem zaopatrywania produkcji i dystrybucji towarów nastąpiły również zmiany w tradycyjnych usługach transportowo-spedycyjnych.

Przedsiębiorstwa, które tradycyjnie nazywały się transportowymi, spedycyjnymi czy transportowo-spedycyjnymi, zmieniły swoje nazwy na przedsiębiorstwa z dodaniem wyrazu „logistyczne”. Ten dodatek słowny miał wyrazić, że ma się do czynienia z usługą spedycyjną „wyższego rzędu”, w której spedytora zastąpił mocniejszy niż poprzednio spoiwo w łańcuchu dostaw. Równocześnie zakres zadań i odpowiedzialności spedytora uległy zwiększeniu. Odnosi się to mianowicie do możliwości uzyskiwania rozwiązań optymalnych z uwzględnieniem całego łańcucha dostaw towarów, a więc również do maksymalizacji korzyści ekonomicznych tego łańcucha.

Spedytor, wykonując wszelkie czynności związane z obsługą logistyczną, wykraczał często poza swoje tradycyjne zadania. Skutkiem tego i w związku z tym wiele przedsiębiorstw o profilu spedycyjnym przekształciło się w operatorów logistycznych. Operator logistyczny stał się więc spedytorem wyższego rzędu i tylko firmy o nowoczesnym systemie zarządzania, dostatecznym kapitale i wykształconej kadrze mogą ubiegać się o ten status. To stało się powodem dążenia do koncentracji kapitałowej w sektorze usług transportowo-spedycyjnych.

Dlatego właśnie usługa logistyczna rozumiana jest obecnie zarówno jako pewnego rodzaju „usługa wyższego rzędu”, ale też jako „usługa nowej filozofii działania”. Ta nowa filozofia działania to rozszerzenie tradycyjnego zakresu usług obejmujących transport i spedycję o nowe usługi, rozumiane jako zarządzanie procesem zaopatrywania, produkcji i dystrybucji dóbr rzeczowych, których realizacja wymagała i wymaga wprowadzania oraz rozwoju innowacyjności sieci logistycznych.

Zatem tradycyjne przedsiębiorstwa transportowe, spedycyjne i spedycyjno-transportowe, dzięki logistyce mogły zwiększyć zakres swych usług na działalność spedycyjno-transportowo-logistyczną. Odtąd to przedsiębiorstwo kieruje zainteresowanym, zintegrowanym, lecz jeszcze większym i mocniejszym ogniwem łańcucha dostaw. Nie jest ono jedynie zwykłym zleceniobiorcą klienta, ale zakres jego zadań jest znacznie szerszy niż w przypadku tradycyjnego spedytora. Współpracuje ono z klientem, mając na uwadze korzyści całościowe, a nie tylko cząstkowe, staje się więc partnerem strategicznym, którego celem jest uzyskanie maksymalnych korzyści ekonomicznych całego łańcucha dostaw. Współpraca operatora logistycznego ma nowy wymiar i charakter współpracy

z klientem. Ta forma działalności nosi znamiona nowatorskie w stosunku do formy rynkowej działalności spedycyjnej.

Przedsiębiorstwa występujące w roli operatora logistycznego z reguły pełnią rolę operatora przewozów kombinowanych (modalnych, bimodalnych, intermodalnych, multimodalnych), dysponują własną siecią regularnych połączeń transportowych, własnymi filiami i przedstawicielstwami w kraju i zagranicą, niezawodnym systemem łączności, technologiami informatycznymi, systemami logistycznymi oraz stosownym wyposażeniem technicznym i technologicznym wraz z doświadczoną kadrą.

Zastosowanie logistyki stało się podstawowym narzędziem w procesach zarządzania całym łańcuchem dostaw towarów. Zadaniem logistyki jest uzyskanie optymalnych rozwiązań organizacyjnych, technicznych i technologicznych, które umożliwiają efektywność w zakresie przepływu dóbr rzeczowych w ogniwach tego łańcucha. Optymalizacja ma bowiem umożliwić: wysoki poziom wykorzystania wyposażenia w łańcuchu dostaw, krótki czas przepływu dóbr i przepływu informacji, niski poziom kosztów i wysoki poziom obsługi klientów. Ma też umożliwić ograniczenie zapasu materiałów i wyrobów gotowych, przyczyniając się do skrócenia okresów zamrożenia kapitału obrotowego. Taki stan rzeczy spowodował, że doskonalsze zaopatrywanie rynku w dobra materialne i usługi oraz zmiana relacji polegająca na skupieniu głównej uwagi na sprzedaży towarów, a nie na jego wyprodukowaniu, spowodowały zastąpienie rynku producenta przez rynek konsumenta. Na rynku nastąpiła dominacja konsumenta oraz pojawiła się większa konkurencja między producentami o zajęcie najlepszej pozycji rynkowej. W tych warunkach ośrodkiem uwagi przedsiębiorstw stał się klient, a kluczowym zadaniem — jak najlepsze zaspokojenie jego potrzeb.

Najważniejsze elementy obsługi klienta to m.in.: krótkie terminy dostaw towarów i ich niezawodność, uproszczenie procedur finansowo-prawnych, możliwość uzyskiwania bieżących informacji o przebiegu dostaw oraz niskie koszty usług i wygoda w składaniu zamówień. Te wszystkie czynniki wymagały wprowadzenia nowych form organizacji przepływu towarów.

Logistyka wprowadziła nowy sposób traktowania poszczególnych faz procesu przemieszczania towarów jako systemu kompleksowego, a nie cząstkowego, jak to było traktowane poprzednio. Oznaczało to, że dla przyjętego kryterium wyboru rozwiązań konieczne stało się badanie i traktowanie jako całości zintegrowanego łańcucha dostaw towarów. Kryterium efektywności dotyczy więc całego systemu dostaw, a nie jego poszczególnych składników. Świadczy to o systemowym, całościowym, pełnym podejściu do badań procesów dokonujących się w łańcuchach (kanałach) logistycznych.

Istotą logistyki stało się podejmowanie decyzji opartych na rozwiązaniach optymalnych w danych warunkach dla całego systemu. Logistyka stała się więc narzędziem racjonalizacji przepływu towarów, które mają doprowadzić w konsekwencji do obniżenia łącznych kosztów całości tego procesu. Poprawia to konkurencyjność przedsiębiorstwa na rynku przewozów, ale także prowadzi do lepszego zaspokojenia potrzeb klientów.

Jednak aby możliwe było podejmowanie decyzji z uwzględnieniem pełnego łańcucha dostawy towarów, należało zastosować stosowne spoiwo łączące elementy tego łańcucha. Stały się nim systemy informatyki tworzące sieć informacyjną umożliwiające transportowanie, wraz z przewozem towarów, wszelkich informacji pozwalających na szerokie rozeznanie stanu istniejącego w każdej chwili podejmowanych decyzji. Wykorzystanie informatyki umożliwia uczynienie z logistyki sprawnego i efektywnego narzędzia w systemach zarządzania transportem towarów, w systemach składających się z wielu pozornie oddzielnie działających podsystemów, takich jak przewóz, magazynowanie, przeładunek, spedycja i dystrybucja. Wykorzystanie systemów informatyki i logistyki integruje więc całość systemu, umożliwiając stosowanie nowoczesnego systemu zarządzania.

Systemy informatyki i logistyki umożliwiają uzyskiwanie ciągłego i bieżącego kontaktu z partnerami za pomocą Internetu i poczty elektronicznej, łatwą dostępność do ofert transportowych spedycyjnych, elektroniczną wymianę dokumentacji zgodnie ze standardem EDEIFACT oraz dokonywanie transferów finansowych. Przez zastosowanie technik łączności z wykorzystaniem bezprzewodowych środków komunikacji (GSM) i systemu nawigacji satelitarnej (GPS), dzięki systemom informatyki w łańcuchu transportu towarów możliwe jest bieżące śledzenia pojazdów i drogi transportu, utrzymywanie stałej łączności z pojazdami oraz monitorowanie stanu technicznego i bezpieczeństwa ładunków. Dzięki wykorzystaniu automatycznej identyfikacji (AI) towarów i jednostek transportowych możliwe jest również utrzymywanie stałej ewidencji zapasów magazynowych.

Podsumowanie

W kontekście tego, co zawarto w treści artykułu, można stwierdzić, iż w ostatnim okresie, w wyniku integracji państw europejskich, nastąpiło zwiększenie popytu na usługi transportowe o zasięgu międzynarodowym. Równocześnie nastąpiło zwiększenie zakresu usług. Jest to związane zarówno z realizowaniem przewozów kombinowanych, tworzeniem łańcuchów dostaw, jak i z nowymi formami magazyno-

wania i dystrybucji oraz obsługą formalno-prawną przewozów.

W transporcie międzynarodowym występuje w coraz większym zakresie zapotrzebowanie na kompleksową usługę, obejmującą nie tylko sam przewóz, lecz także zorganizowanie pełnego cyklu dostaw towarów od nadawcy do odbiorcy, łącznie z ubezpieczeniem ładunku, zgłoszeniem do odprawy celnej i rozliczeniem całego procesu przewozu.

Realizacja kompleksowej usługi transportowej jest przedsięwzięciem złożonym organizacyjnie. Zatem aby przewóz rzeczy przebiegał sprawnie i był efektywny, niezbędne stało się prawidłowe zarządzanie nim na całej trasie dostawy ładunku. Systemami wspomagającymi to przedsięwzięcie w przewozach międzynarodowych są informatyka i logistyka.

Zwiększenie zakresu usług transportowych uruchomiło powstanie licznych małych i średnich firm specjalizujących się w realizacji zadań częściowych w systemach transportowych. Powstawaniu tych firm sprzyjały procesy prywatyzacji w transporcie, które spowodowały eliminację ograniczeń w dostępie tych firm do rynku przewozów, umożliwiając im swobodną konkurencję zarówno w obszarze cen za usługi transportowe, jak i w zakresie różnorodności usług.

W wyniku integracji realizowanych usług częściowych powstają pakiety usług, stanowiące zintegrowaną usługę logistyczną. W tak zintegrowanej usłudze logistycznej możliwe jest uzyskiwanie optymalizacji przedsięwzięć w całym łańcuchu transportowym. Wraz ze zmieniającymi się wymaganiami rynku konieczne stało się jednak nieustanne modyfikowanie oferowanych usług w rozszerzonym zakresie dla uzyskania konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku usług transportowych.

Najnowsze tendencje oferowanych pakietów kompleksowych usług logistycznych składają się zwykle z różnych usług częściowych realizowanych przez małe i średnie przedsiębiorstwa współpracujące z dużymi firmami międzynarodowymi w ramach tworzonych grup kapitałowych.

Reasumując, w artykule zawarte są treści dotyczące między innymi zakresu działalności małych i średnich przedsiębiorstw zaangażowanych w świadczeniu międzynarodowych usług transportowych, pozwalające stwierdzić, że nie jest to działalność niezależna. Małe i średnie przedsiębiorstwa są silnie zintegrowane z innymi uczestnikami łańcucha zadaniowego i wypełniają ogniwa w określonych, wyznaczonych im miejscach łańcuchów synergicznych działań. Wynika z tego zatem, że małe i średnie przedsiębiorstwo nie działa samodzielnie, lecz w układzie złożonym, spełniając tylko określoną funkcję w zintegrowanym łańcuchu potrzeb przewozowych i w kooperacji z dużymi przedsiębiorstwami, organizatorami i zarządcami łańcucha małych i średnich przedsiębiorstw. Tylko silne, duże przedsiębiorstwa dysponują bowiem odpowiednim potencjałem, zdolnym zorganizować łań-

cuch i świadczyć usługi przewozowe i inne z nimi związane w układzie nawet globalnym.

Małe i średnie przedsiębiorstwa, stanowiące zazwyczaj początkowe ogniwo łańcucha, te zadania właśnie są zdolne wykonywać i wykonują. Ich działalność odbywa się na ograniczonym obszarze. Zadania te to związane z przygotowaniem transportu samochodowego, a wcześniej ładunku do drogi i przewozu na małych odcinkach łańcucha logistycznego. Dążąc do tego, aby to wszystko funkcjonowało, było gotowe do działania wtedy, kiedy będzie zaczynał funkcjonować międzynarodowy łańcuch zadaniowy, małe i średnie przedsiębiorstwa muszą być właściwie zarządzane. Oznacza to, że muszą dysponować właściwymi środkami wspomagającymi to zarządzanie i umożliwiającymi sprawne funkcjonowanie w sieci z dużymi przedsiębiorstwami.

W konsekwencji powyższego treść artykułu sprotować można do trzech tez traktujących o:

- uczestnikach rynku transportowego i ich zachowaniach na nim;
- zakresie usług transportowych innych niż przewóz;
- zmianach w usługach transportowo-spedycyjnych.

Uczestnikami rynku transportowego są producenci ofert usług przewozowych, nabywcy tych usług oraz wykonawcy ofert. Na rynku tym trwa walka konkurencyjna. Narzędziami, środkami tej walki są cena i jakość usługi — zgodnie z regułą „7W”² i niezależnie od podatności towaru na podróż, rodzaju i sposobu przewożenia towaru oraz pory roku, pory doby, warunków atmosferycznych. To powoduje też określony popyt na usługi, zresztą kształtowany przez popyt na rynku na towary. Dlatego małe, średnie i duże przedsiębiorstwa transportowe, jeżeli chcą utrzymać się na rynku konkurencyjnym, muszą być zawsze o krok lepsze od konkurenta, czyli sprostać każdemu oczekiwaniom klienta.

Na rynek transportowy wpływają też niewątpliwie struktury towarów i przewozów. Struktura towarów zmienia się na korzyść towarów wysoko przetworzonych, w stosunku do towarów masowych. Jest to też przyczyna zmiany struktury przewozów na korzyść transportu samochodowego kosztem kolejowego. Ten pierwszy jest zresztą tańszy od drugiego, w cenie usługi którego zawsze jest koszt utrzymania drogi kolejowej. To powoduje, że pojawia się coraz więcej przewoźników prywatnych oferujących swe usługi przewozowe, w tym wielu jest małych i średnich przewoźników.

Wskutek rozdrobnienia rynku odbiorców ładunków i wzrostu ich liczby oraz zmiany warunków dostaw wyrażających się w zwiększeniu liczby cykli transportowych, w ściśle określonych, niewielkich odstępach czasu oraz liczby dostaw, wzrasta rola małych i średnich przewoźników transportowych. Ponadto małe i średnie przedsiębiorstwa spełniają wymogi dowozu usługobiorcy w trybie „drzwi-do-drzwi”.

Jeżeli chodzi o zakres usług transportowych to usługi te, jako pomocnicze, są ważne, ale mają charakter wtórny w stosunku do samego „czystego”, klasycznego przewozu. Wtórny charakter usług pomocniczych nie pomniejsza ich znaczenia i konieczności ich świadczenia. Usługi dobrze zorganizowane i wykonywane przez wyspecjalizowane niewielkie firmy usprawniają (głównie skracają) czas przewozu, tak ważny w wymianie międzynarodowej towarów.

Takimi firmami są firmy spedycyjne i operatorów logistycznych, których zakres czynności w praktyce wykonywany jest bardzo szeroko i na różnych etapach cyklu transportowego. Część tych usług wykonywać mogą wyspecjalizowane małe i średnie przedsiębiorstwa. Doświadczenia jednak wskazują, że spedycyjna działalność usługowa była zawsze i jest, chociaż może nie w pełnym wymiarze usług, domeną małych i średnich przedsiębiorstw zatrudniających kilka lub kilkanaście osób. Dlatego ich liczba stale rośnie i sięga w kraju wiele tysięcy. Małe i średnie firmy spedytorskie zajmują się tylko określoną jedną gałęzią transportu. Mało jest małych i średnich firm spedytorskich zajmujących się transportem kombinowanym.

Należy zauważyć, że branża spedytorska i operatorów logistycznych przedstawia obecnie pewną gałąź gospodarczą podlegającą prawom rynku.

Następuje też integracja rynku transportowego. Tradycyjny rynek usług transportowo-spedycyjnych to rynek małych i średnich przedsiębiorstw, a zjawisko integracji usług spedycyjnych i firm jest konsekwencją chęci spowodowania konkurencji rynkowej.

Jeśli chodzi o zmiany w usługach transportowo-spedycyjnych, to obecnie przedsiębiorstwa, które tradycyjnie dotychczas nazywały się transportowymi, spedycyjnymi czy transportowo-spedycyjnymi, zmieniają nazwę na przedsiębiorstwa z dodatkiem „logistyczne”. Uważam, że można z takim poglądem się zgodzić i jest to logiczne, jeśli uwzględnimy fakt, iż nie ma logistyki bez jakiegokolwiek transportu, ale też można powiedzieć o „transportcie w logistyce” i „logistyce w transportcie”, a to różnica. Istnieją też w uczelniach „wydziały transportu”, a coraz częściej „transportu i logistyki”, logistyka jako specjalność czy dziedzina wiedzy w zakresie logistyki.

Niewątpliwie logistyka jest pojęciem szerszym niż transport, który jest z natury rzeczy elementem logistyki. To jest jednak temat polemiczny i zachęca do kolejnych artykułów o tych problemach.

Jeżeli zaś chodzi o usługi spedycyjno-przewozowe, to z pojęciem, że jest to logistyka, można się zgodzić. Naukowcy zaczynają już bowiem rozumieć, że teorię zarządzania i produkty zarządzania należy odjąć logistyce. O swoje upominają się z resztą również m.in. ekonomiści czy inżynierowie systemów. Należy pozostawić logistyce tylko szczebel operacyjny i może taktyczny (wykonawstwo). Reszta to czerpanie z innych dziedzin nauki.

Uogólniając treść artykułu, zauważyć można, że zwiększenie zakresu usług transportowych spowodowało powstanie licznych małych i średnich przedsiębiorstw (firm) specjalizujących się w realizacji zadań cząstkowych w układach transportowych.

Jednocześnie w wyniku integracji realizacji usług cząstkowych powstają zestawy usług stanowiących zintegrowaną usługę logistyczną. Ma to optymalizować przedsięwzięcia w całym łańcuchu transporto-

wym. Ponadto w celu uzyskania konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku usług transportowych konieczne stało się doskonalenie ciągle oferowanych usług i ich zakresu.

Najnowsze i najczęstsze zatem tendencje funkcjonowania małych i średnich przedsiębiorstw transportowych w łańcuchu przewozowym, to ich współpraca z dużymi firmami międzynarodowymi w ramach tworzonych grup kapitałowych.

Przypisy

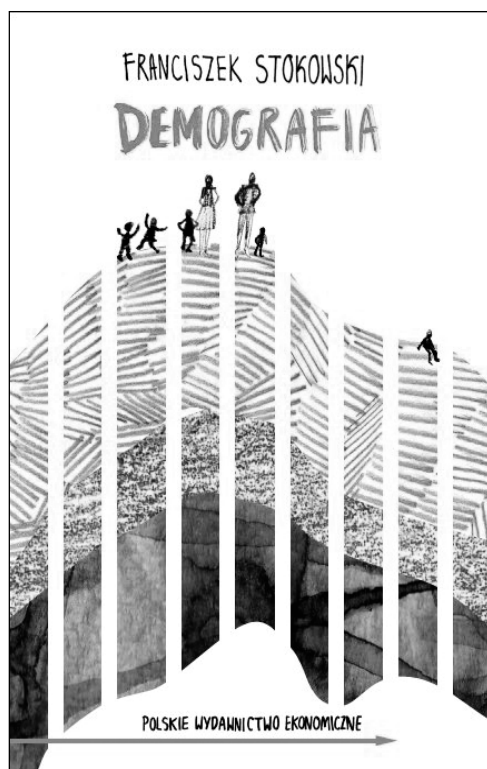
¹ Większość usług transportowych w przewozach jest świadczonych z wykorzystaniem transportu kombinowanego łączącego zalety poszczególnych gałęzi transportowych i jednocześnie ograniczającego ich mankamenty. Transport kombinowany oznacza przewóz ładunków kilkoma środkami, kilkoma gałęziami transportu z użyciem terminali przeładunkowych. Pojęcie transportu kombinowanego ma też odzwierciedlenie w terminie „transport multimodalny” lub „intermodalny”. Różnica w istocie polega na odniesieniu do liczby uczestników biorących udział w jego organizacji i liczby dokumentów przewozowych.

² Reguła „7W” (oznaczona też znakiem „7.0”) stanowi jeden ze składników jakości usługi przewozowej. Określa ona, iż zadanie przewozowe, jego standard wykonania zadowoli klienta, jeżeli zostanie wykonane zgodnie z zapotrzebowaniem odnośnie do przewozu, to znaczy w odpowiednich: czasie, miejscu, ilości asortymentu, jakości, opakowaniu i kosztach.

Bibliografia

- Ficoń, K. (2004). *Zarys mikrologistyki*. Warszawa: Wyd. BEL STUDIO.
- Ciesielski, M., Długosz J., Golembaska, E. (1996). *Zarządzanie przedsiębiorstwem transportowym*. Poznań: Wydawnictwo AE.
- Rydzkowski, W., Wojewódzka-Król, K. (2002). *Transport*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Wasiak, M., Jacyny-Golda, I. (2016). *Transport drogowy w łańcuchach dostaw*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Wierzejski, T., Kędziora-Laskowska, M. (2014). *Transport i spedycja*. Olsztyn: Wydawnictwo EXPOL.
- Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (2016). *Transport nowe wyzwania*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Wojewódzka-Król, K. (2014). Problemy zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce. *Logistyka*, (2).
- Frąckowiak, B. (1997). Strategie zmian strukturalnych w krajowym transporcie samochodowym i spedycji. Materiały konferencyjne z: *EKTRA 97*. Międzyzdroje: Wydawnictwo PTE.

— PWE poleca —



Znajomość zjawisk demograficznych współczesnego świata jest niezbędna przy podejmowaniu wszelkich decyzji o charakterze ekonomicznym i społecznym. Omawiane w podręczniku metody analizy zjawisk ludnościowych są prezentowane przy uwzględnieniu najnowszych danych liczbowych. Ich uzupełnienie danymi historycznymi pozwoliło wskazać i scharakteryzować występujące tendencje zmian w czasie. W książce dużo uwagi poświęcono zróżnicowaniu w przestrzennym kształtowaniu się zjawisk demograficznych zarówno w kraju, jak i w ujęciu międzynarodowym. Uwzględniono także ocenę prawidłowości w strukturach poszczególnych zjawisk ludnościowych.

Książka jest adresowana do studentów wyższych uczelni na kierunkach ekonomicznych i społecznych, a także wydziałów socjologii i geografii.

Księgarnia internetowa: www.pwe.com.pl

dr hab. Stanisław Smyk, prof. ASzWoj

E-mail: s.smyk@akademia.mil.pl; nr ORCID:0000-0003-1804-4864

Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia

Wielokanałowość sprzedaży jako wyzwanie dla menedżerów logistyki dystrybucji

*Muliti-channelity of sale as a challenge for the managers
of logistic distribution*

Artykuł przedstawia wyniki badań odzwierciedlające wpływ sprzedaży wielokanałowej na decyzje logistyczne związane z dystrybucją towarów w handlu elektronicznym. Publikacja składa się z trzech części. W pierwszej została przedstawiona istota ekonomii subskrypcji jako współczesnego zjawiska gospodarczego, druga część zawiera wyniki badań odzwierciedlające właściwości elektronicznych kanałów dystrybucji, natomiast trzecia przedstawia główne modele dystrybucji fizycznej w handlu elektronicznym.

Wśród oczekiwań klientów, uczestniczących w handlu elektronicznym, dominują: łatwość budowania asortymentu, pełny przekaz informacji rynkowych, łatwość zakupu i szybkość dostawy zakupionego produktu, łatwość wykonania zwrotu towaru. Zatem takie uwarunkowania logistycznej obsługi klientów tworzą sytuację problemową, która w zasadniczy sposób zdeterminowała badania i układ treści jako efektu tych badań.

Słowa kluczowe:

sprzedaż wielokanałowa, logistyka dystrybucji,
elektroniczne kanały dystrybucji

The content of the article presents the results of research reflecting the impact of multi-channel sales on logistic decisions related to the distribution of goods in e-commerce. The article consists of three parts. In the first of these, the essence of the subscription economics as a modern economic phenomenon was presented. The second part contains the results of research reflecting the properties of electronic distribution channels. The third part presents the main models of physical distribution in e-commerce.

Among the expectations of customers participating in e-commerce, the following prevail: ease of building the assortment, full transfer of market information, ease of purchase and speed of delivery of the purchased product, ease of returning the goods. Therefore, such determinants of logistic customer service create a problem situation that fundamentally determined the research and the arrangement of content as the effect of these studies.

Key words:

multi-channel sales, logistics distribution, electronic
distribution channels

Wprowadzenie

Wyzwania społeczne XXI wieku generują nowe zadania dla menedżerów ds. logistyki, szczególnie tych odpowiedzialnych za dystrybucję towarów i obsługę posprzedażną. Za najważniejsze należy uznać łatwość budowania asortymentu, pełny przekaz informacji rynkowych, bezproblemowość zakupu i szybkość dostawy nabytego produktu oraz łatwość wykonania jego zwrotu w sytuacji, gdy konsument uzna za zasadne to uczynić. Tak określone oczekiwania konsumentów rzutują na decyzje związane z logistyczną obsługą klientów, którzy coraz częściej wykonują zakupy w odległych miejscach na świecie.

Sytuacja ta jest poniekąd problemowa, ponieważ zmusza do podejmowania decyzji odmiennych od klasycznych decyzji logistycznych (dotyczących rozwiązań logistycznych w kanałach dystrybucji umożliwiających realizację sprzedaży tradycyjnej). Zasadne jest zatem poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, jakie uwarunkowania należy uwzględnić przy podejmowaniu decyzji o strukturze i charakterze współczesnych kanałów dystrybucji. Tym samym jako cel badań należy przyjąć identyfikację uwarunkowań związanych z projektowaniem i funkcjonowaniem współczesnych kanałów dystrybucji.

W ocenie autora należy zastosować metodykę badań umożliwiającą identyfikację podstaw teoretycz-

nych przedmiotu badań (należy wykorzystać analizę i syntezę oraz modelowanie opisowe) oraz ocenę aktualnie stosowanych rozwiązań biznesowych na bazie ofert internetowych przedsiębiorstw zajmujących się handlem elektronicznym (studia przypadków).

Handel elektroniczny ma już swoją historię jako forma biznesu określana kryptonimami B2B, B2C. Szeroko opisane są problemy dotyczące szans i zagrożeń z nim związanych, szczególnie problematyka „logistyki ostatniej mili” jako przedsięwzięcie najtrudniejsze i rzutujące bezpośrednio na satysfakcję konsumenta. Rozpoznane i stosowane w praktyce są modele dystrybucji fizycznej, niewątpliwie specyficznej ze względu na tę formę biznesu. Jednak pojawiają się nowe rozwiązania, szczególnie wywodzące się z obszaru tzw. logistyki 4.0.

W ocenie autora istnieje konieczność wykazania pewnej ciągłości typowych rozwiązań dotychczas stosowanych i wskazania nowych trendów, które pojawiły się jako wynik racjonalizacji rozwiązań klasycznych, uwzględniających dynamicznie zmieniające się oczekiwania konsumentów.

Ekonomia subskrypcji jako współczesne zjawisko gospodarcze

Elektroniczne kanały dystrybucji są kanałami umożliwiającymi sprzedaż internetową. Tym samym podmioty je tworzące wykonują wiele funkcji i stanowią odrębne zbiory przedsiębiorstw zaangażowanych w realizację zadań marketingowych, logistycznych, finansowych. W wypadku tradycyjnych kanałów dystrybucji dominują zadania marketingowe i logistyczne. Z kolei w elektronicznych kanałach dystrybucji dominują zadania związane z przepływami informacyjnymi.

Niewątpliwie funkcjonowanie elektronicznych kanałów dystrybucji jest powiązane z ekonomią subskrypcji (Przybylska, 3.07.2019), która bywa także określana gospodarką abonamentową. Możemy stwierdzić, że jest to sprzedaż produktów i usług w oparciu o umowę subskrypcyjną gwarantującą dostęp do towarów i usług. Zatem klient jest zobowiązany do opłacania stałej lub zmiennej składki, co gwarantuje mu zaspokojenie określonych oczekiwań — dostarczenie wartości. Wprawdzie ten model biznesowy współcześnie intensywnie się rozwija, ale badacze jego początki utożsamiają ze sprzedażą prasy na przełomie XIX i XX wieku. Współcześnie intensywny rozwój tego modelu nastąpił w związku ze sprzedażą oprogramowania komputerowego, którego rozwój wiąże się z pojawianiem się nowszych wersji, a zatem koniecznością ich reklamy i przekonania klientów o potrzebie ich zakupu. Opłata abonamen-

tu gwarantuje dostęp do zawsze aktualnej wersji oprogramowania i komfort użytkownika wynikający z wyeliminowania konieczności podejmowania wysiłku związanego z nowym zakupem.

Ekonomia subskrypcji pozwala tworzyć nowe wartości dla współczesnego klienta/konsumenta. Opłaty subskrypcyjne eliminują nieoczekiwane koszty związane z koniecznością zakupu (np. nowszej wersji oprogramowania). Często zakup określonego dobra wymaga poniesienia dużych kosztów ze względu na wysoką jakość produktu lub usługi, natomiast częścicowe koszty subskrypcyjne pozwalają na otrzymanie takiego produktu lub usługi.

Model subskrypcji stosują przedsiębiorstwa z wielu branż, przy czym dominują rozrywka i media — np. korzystanie z serwisów VOD lub platform muzycznych gwarantuje niemal nieograniczony dostęp do bibliotek filmowych i audio. Subskrypcje pozwalają także użytkować samochody dzięki miesięcznemu abonamentowi porównywalnemu z wielkością raty kredytu samochodowego. Możemy zidentyfikować także zakupy dóbr częstego zakupu, określanych także mianem dóbr szybko rotujących (ang. *Fast Moving Consumer Goods* — FMCG), w oparciu o model subskrypcyjny, który autorzy raportu *Subskrypcje PL. Polski rynek a ekonomia subskrypcji* zdefiniowali następująco: „Handel subskrypcyjny to powtarzalne dostarczanie towarów lub usług na podstawie kontraktu zawieranego pomiędzy sprzedawcą a kupującym, gdzie ten ostatni w sposób powtarzalny (niekoniecznie cykliczny) uiszcza należność za okresowy dostęp do przedmiotu transakcji” (*Subskrypcje PL.*, 5.07.2019, s. 8).

Model subskrypcyjny istotnie wpływa na strategię marketingową przedsiębiorstw, w której pozyskiwanie nowych klientów (kosztowne) przestaje być główną funkcją. Priorytetowym przedsięwzięciem staje się utrzymywanie jak największej bazy klientów regularnie dokonujących płatności. Wówczas miesięczne przychody są bardziej przewidywalne, a umocnienie marki może skutkować napływem nowych klientów, co jest klasycznym efektem „marketingu szeptanego”.

Szacuje się, że ekonomia subskrypcji będzie jedną z zasadniczych determinant rozwoju kanałów dystrybucji. Aktualnie Polacy posiadają średnio około 4 zobowiązań subskrypcyjnych, przy czym w modelu subskrypcyjnym kupowane są usługi telekomunikacyjne i telewizyjne (75%). Opłacane są usługi domowe, takie jak dostawy energii elektrycznej, wody, gazu (69%) oraz składki ubezpieczeniowe (48%), a także dostęp do platform VOD (42%) (Przybylska, 3.07.2019).

Z kolei autorzy raportu *Subskrypcje PL. Polski rynek a ekonomia subskrypcji* przedstawili rezultaty badań, z których wynika, że w Polsce z subskrypcji korzysta 48% konsumentów robiących zakupy w Internecie. W krajach „starej Unii” odsetek subskryben-

tów w analogicznej grupie wynosi 85%. Nieco inne wyniki autorzy raportu uzyskali w związku z identyfikacją kupowanych przez Polaków towarów i usług. Otóż najczęściej w modelu subskrypcyjnym opłacano składki ubezpieczeniowe (44%), rachunki (43%), dostęp do platform VOD (39%), zajęć sportowych (30%), środków transportu i oprogramowania (po 25%). Większość konsumentów wydaje na subskrypcje miesięcznie poniżej 200 zł. Oszacowano, że osoby wydające w modelu subskrypcyjnym ponad 600 zł miesięcznie najwięcej wydają na dostęp do VOD (81%) (*Subskrypcje PL.*, 5.07.2019, s. 16.).

Rozwiązany problem badawczy nakazuje odnieść się także do roli ekonomii subskrypcji w przyszłości. Przewiduje się, że rozwój handlu subskrypcyjnego będzie zdeterminowany zachowaniami konsumentami młodych klientów w wieku 18–34 lata. Dostępne wyniki badań wskazują, że konsumenci w wieku 25–34 lata — obecnie najchętniej korzystający z modelu subskrypcyjnego — będą korzystać z niego nadal i na coraz większą skalę (w wyniku przyzwyczajenia). Z kolei konsumenci w wieku 18–25 lat będą wkraczać na rynek pracy i dysponować coraz większymi środkami finansowymi, a ich przyzwyczajenia, obycie z handlem elektronicznym niewątpliwie przyczynią się do jego rozwoju. Określono rodzaje towarów i usług o największym potencjale wzrostu w modelu subskrypcyjnym, a mianowicie: opłacanie rachunków (37%), usługi medyczne (31%), składki ubezpieczeniowe (28%). Ze względu na wymiar logistyczny kanału dystrybucji autor przytacza także wyniki badań związane z opłatami subskrypcyjnymi za dostarczanie prasy w wersji papierowej (22%), dostęp do transportu (19%), opłaty za ubrania/kosmetyki (11%) oraz żywność (9%).

Właściwości elektronicznych kanałów dystrybucji

Zwrot „kanał dystrybucji” jest pojęciem wieloznacznym ze względu na zróżnicowanie określeń dla działalności gospodarczej podmiotów związanej z dostarczaniem produktów klientom. W literaturze amerykańskiej dominuje określenie „kanał marketingowy”, natomiast w literaturze europejskiej „kanał dystrybucji”. Elektroniczne kanały dystrybucji wyróżnia się w ramach podejścia funkcjonalnego do kanałów dystrybucji, co jest powodem wyróżniania kanałów logistycznych (realizacja funkcji logistycznych dystrybucji), kanałów marketingowych (realizacja funkcji marketingowych) i elektronicznych kanałów dystrybucji (EKD) (realizacja funkcji sprzedaży elektronicznej) (Wieczerzycki, 2012, s. 51). W wypadku EKD handel elektroniczny wiąże się z wykonywaniem wielu przedsięwzięć, zazwyczaj w odręb-

nych kanałach. Należy podkreślić, że określone zadania związane z przepływami informacyjnymi, negocjacjami, promocją i generowaniem popytu, zamawianiem, wykonaniem płatności, fizyczną dystrybucją produktów — są wykonywane przez znacznie większą liczbę podmiotów gospodarczych aniżeli w klasycznych kanałach dystrybucji (Pluta-Zaremba, Rutkowski, 2005, s. 217).

Możemy stwierdzić, że EKD cechują się następującymi właściwościami:

- są kanałami złożonymi;
- przepływy są realizowane w dwóch wymiarach: elektronicznym i fizycznym;
- podział strumieni elektronicznych i fizycznych zależy od rodzaju sprzedawanych produktów, uczestników kanału i ich możliwości technologicznych oraz posiadanych zasobów;
- w wypadku produktów cyfrowych wszystkie zadania, w tym również dostawy, mogą się odbywać przez Internet;
- w wypadku produktów materialnych dostawa stanowi niewyalnizowany etap realizacji zamówień — najwięcej problemów (wiele małych przesyłek) i generowanie wysokich kosztów logistycznych (Smyk, 2017, s. 1531);
- sprzedaż towarów i usług, które można przenieść do cyberprzestrzeni, rośnie w większym tempie niż sprzedaż produktów materialnych.

Tak określone właściwości elektronicznych kanałów dystrybucji wynikają z ich rozwiązań strukturalnych, przy czym struktura EKD podlega częstszym modyfikacjom w porównaniu z kanałami tradycyjnymi i zazwyczaj nie oznacza to skracania kanałów i eliminacji ogniw między producentem i konsumentem, tylko obejmuje włączanie nowych pośredników. Konfiguracja EKD i metody zarządzania nimi są istotnym elementem budowania przewagi konkurencyjnej, którą w gospodarce elektronicznej trudno zdobyć i jeszcze trudniej utrzymać, a złożoność zarządzania wynika z konieczności koordynacji działań wielu podmiotów zapewniających:

- dzierżawę oprogramowania, sprzętu czy miejsca na serwerach;
- usługi bezpiecznej płatności kartami kredytowymi i centrów autoryzacji kart płatniczych;
- doradztwo prawne i finansowe;
- usługi agencji reklamowych i badań rynku;
- dostarczanie przesyłek do klienta / kompletną obsługę logistyczną sprzedaży internetowej.

Elektroniczne kanały dystrybucji są tworzone przez firmy tzw. starej gospodarki oraz wirtualnych detalistów i składają się często z wielu szczebli — część sklepów internetowych kupuje u dystrybutorów, a nie u producentów, ze względu na niższe koszty. Z kolei producenci nie angażują się w proces bezpośredniej dystrybucji za pośrednictwem mediów elektronicznych, ponieważ:

- koncentrują się na produkcji;

- brak wyraźnych korzyści z angażowania się w internetową sprzedaż detaliczną;
- producenci, którzy zainwestowali w działalność sieci, zwracają uwagę nie na wzrost sprzedaży, lecz na utrzymanie klientów, dywersyfikację kanałów dystrybucji i ekspansję rynkową.

Wśród podmiotów tworzących elektroniczne kanały dystrybucji należy wyróżnić (Pluta-Zaremba, Rutkowski, 2005, s. 220):

- wirtualne organizacje, takie jak sklepy internetowe, pośrednicy handlowi (wirtualne pasażerzy handlowe, aukcje internetowe, portale);
- firmy rdzennie internetowe, które posiadają zaplecze logistyczne do samodzielnej obsługi przesyłek (np. Amazon. com);
- kanały internetowe tradycyjnych firm;
- odrębne podmioty gospodarcze powoływane przez przedsiębiorstwa do zajmowania się działalnością internetową (w celu uniknięcia konfliktów pomiędzy tradycyjnymi i nowymi elektronicznymi kanałami dystrybucji).

Elektroniczne kanały dystrybucji towarzyszą sprzedaży wielokanałowej, gdzie najczęściej występują klasyczne kanały dystrybucji (kanały handlu stacjonarnego) i właśnie kanały sprzedaży elektronicznej (zazwyczaj pozasklepowej sprzedaży detalicznej). Oczywiście istnieje wiele form sprzedaży pozasklepowej (sprzedaż automatowa, katalogowa, obwoźna), lecz intensywny rozwój obserwujemy w wypadku sprzedaży internetowej.

W systemach wielokanałowych najczęściej łączona jest tradycyjna sprzedaż detaliczna ze sprzedażą internetową, a asortyment jest zunifikowany w wykorzystywanych kanałach dystrybucji. Zazwyczaj w tych kanałach są zróżnicowane sposoby komunikacji z klientami, co umożliwia dotarcie z informacją do szerszej grupy klientów, preferujących określone sposoby zakupu chociażby ze względu na preferencje charakterystyczne dla różnych grup wiekowych. Tym samym kombinacja kanałów dystrybucji pozwala detalistom wykorzystać zalety każdego z nich, w zależności od oczekiwań obsługiwanych rynków zbytu. Możemy stwierdzić, że współcześni konsumenci wybierają coraz więcej zróżnicowanych miejsc zakupu ze względu na świadomość istnienia wielu atrakcyjnych miejsc pozyskania towarów, niekiedy w egzotycznych miejscach na świecie. Tym samym następuje indywidualizacja obsługi klienta, ponieważ współcześni konsumenci są coraz lepiej wykształceni, podróżują po świecie przyczyniają się do poznania zróżnicowanych form stylu życia i wzorców konsumpcji. Prowadzi to wprost do przywiązywania większej wagi do zmiany jakości życia, w tym szczególną wartością staje się czas, a właściwie totalne dążenie do jego oszczędzania. W konsekwencji można stwierdzić, że klasyczne systemy dystrybucji przedsiębiorstw są „za wąskie” w zetknięciu z obecnym potencjałem rynkowym (ograniczenie dalszego wzrostu sprzedaży i roz-

woju przedsiębiorstwa). W ocenie autora istnieją trzy zasadnicze powody rozwoju wielokanałowych systemów sprzedaży, a mianowicie:

- dążenie do wzrostu rynku;
- konieczność obniżania kosztów dystrybucji, w tym promocji;
- konieczność indywidualizacji obsługi klienta.

W literaturze przedmiotu badań do zasadniczych korzyści kupujących (wykorzystujących EKD) zalicza się: łatwy dostęp do towarów, oszczędność czasu procesu zakupu, łatwiejszy dostęp do informacji handlowych, możliwość indywidualizacji oferty, niskie ceny towarów, skrócenie czasu dostawy produktów cyfrowych, możliwość śledzenia dostawy (etapów cyklu realizacji zamówienia).

Jednak należy zdawać sobie sprawę także z zagrożeń związanych ze sprzedażą wielokanałową. Najczęściej wymienia się możliwość powstania konfliktów między kanałami zapewniającymi sprzedaż towaru tego samego rodzaju (konflikty pionowe wywołane walką o konsumenta). Ponadto należy liczyć się z ograniczoną kontrolą realizacji przyjętej strategii dystrybucji przez producenta. Kanały elektroniczne są bardziej niezależne, współpraca podmiotów je tworzących trudniejsza, a zatem można stwierdzić, że pośrednicy posiadają dużą siłę przetargową w stosunku do producenta. Stąd do wyzwań stojących przed przedsiębiorstwem decydującym się na sprzedaż wielokanałową zalicza się konieczność elastycznego dostosowywania kanałów dystrybucji do sytuacji rynkowej oraz konieczność integracji przedsięwzięć (funkcji) realizowanych w zróżnicowanych kanałach dystrybucji.

Wśród czynników zewnętrznych bezpośrednio wywierających wpływ na systemy wielokanałowe należy wyróżnić: warunki rynkowe, rozwój technologiczny, zmiany zachowań konsumenckich. Warunki rynkowe są zmienne szczególnie tam, gdzie funkcjonuje gospodarka wolnorynkowa (autor ma na myśli powstawanie nowych przedsiębiorstw, upadłość przedsiębiorstw, dynamicznie zmieniające się warunki konkurencji). Rozwój technologiczny związany z mediami społecznościowymi niewątpliwie determinuje istnienie i rozwój elektronicznych kanałów dystrybucji. Nowe możliwości zamawiania produktów, śledzenia przedsięwzięć związanych z realizacją zamówienia, płatności elektronicznych w zasadniczy sposób determinują istnienie i rozwój handlu elektronicznego. Tak określone uwarunkowania technologiczne wpływają także na zmianę zachowań konsumenckich. Oczekiwania współczesnych konsumentów niejako wymuszają na przedsiębiorstwach konieczność wdrażania sprzedaży wielokanałowej.

Współcześnie w literaturze przedmiotu spotykamy pojęcie *omnichannel* związane właśnie z handlem elektronicznym. W *Encyklopedii zarządzania* oznacza ono handel zintegrowany wielokanałowo (<https://mfiles.pl/pl/index.php/Omnichannel>, 8.07.2019).

Samo określenie wywodzi się z języka łacińskiego i angielskiego (łac. *omnis* — każdy/wszystko; ang. *channel* — kanał). Podkreśla się, że pojęcie to jest używane do określenia strategii biznesowej polegającej na połączeniu kanałów komunikacji i kanałów sprzedaży w celu zapewnienia klientowi dostępu do wszelkich usług w każdym z kanałów, co wymaga osiągnięcia wysokiego poziomu spójności (integracji) przedsięwzięć we wszystkich kanałach wykorzystywanych przez klienta. W literaturze przedmiotu badań podkreśla się, że *omnichannel* jako pojęcie określa nowe spojrzenie na wielokanałowość, którego celem jest zapewnienie spójnego doświadczenia zakupowego konsumentowi bez względu na to, w którym kanale lub kanałach wchodzi w interakcję ze sprzedawcą. W ocenie autora dla menedżera ds. logistyki najistotniejsze są dwie właściwości tej strategii, a mianowicie zapewnienie dostępności produktu i klientocentryzm.

Weryfikacja dostępności produktu integruje przedsięwzięcia zachodzące w EKD w tym sensie, że informacja o produkcie, także o jego dostępności w sklepach stacjonarnych, wymusza na sprzedawcach konieczność utrzymywania aktualnej informacji o dostępności towaru (stanów magazynowych) w poszczególnych sklepach, co zazwyczaj stanowi istotne wyzwanie logistyczno-informatyczne. Tak rozumiana dostępność towaru niekiedy wymusza zmianę zarządzania gospodarką magazynową w porównaniu do tradycyjnych kanałów dystrybucji (Gutkowski, 8.07.2019).

Z kolei klientocentryzm oznacza konieczność odejścia od koncentracji na sprzedaży, na rzecz koncentracji na kliencie, co jest jedną z przesłanek do rozwoju strategii handlu zintegrowanego wielokanałowo. Konsument oczekują, że marki i przedsiębiorstwa będą obecne właśnie tam, gdzie oni przebywają, co oznacza zmianę dotychczasowych reguł gry. To firma powinna podążać za klientem, bez względu na to, gdzie on przebywa fizycznie i w jakim czasie chce zrealizować zakup. Jeśli uwzględnimy współczesne możliwości technologiczne klienta (wielokanałowość dostępu do informacji o produkcie: Internet, telefon, SMS, e-mail, czat, video-czat), to zrozumiemy skalę trudności wynikającą z konieczności integracji kanałów wykorzystywanych w handlu elektronicznym. Sprzedawcy muszą nauczyć się szybko reagować na zachowania konsumenckie, które ciągle się zmieniają, zatem wdrożenie strategii *omnichannel* staje się trudniejsze i bardziej czasochłonne. Ponadto, zdaniem ekspertów, raz wdrożony *omnichannel* musi się stale rozwijać, adekwatnie do rozwoju oczekiwań konsumentów. Można przyjąć, że istotę *omnichannel* właściwie określa T. Gutkowski, który twierdzi, że „współcześni klienci nie myślą już w kategoriach punktów kontaktu ze sprzedawcą. Nie myślą o kanałach sprzedaży, za pomocą których kupują, ale myślą o procesie zakupu w danym przedsiębiorstwie jako

całości, bez rozgraniczeń na smartfon, tablet, sklep stacjonarny. W każdym przypadku oczekują spójnego, jednolitego doświadczenia zakupowego. Przedsiębiorcy muszą zrobić to samo: odejść od kategorizowania swoich odbiorców według kanałów marketingu i sprzedaży i przejść na kompleksowe zapewnianie najwyższej jakości tam, gdzie pojawia się klient” (Gutkowski, 8.07.2019).

Ciekawym dopełnieniem wartości praktycznej rozważań są wyniki badań prezentowane przez M. Parys na temat 10 najważniejszych trendów w e-commerce w 2018 r. (Parys, 2018). Zalicza do nich:

- personalizację i wzrost roli doświadczenia zakupowego (*customer experience*), z czym wiąże się: obsługa klienta; sprawianie, żeby czuł się kimś wyjątkowym; pościg za jego gustami i preferencjami; szczególna dbałość o komunikację;
- rozwój kanałów mobilnych;
- wzrost roli uczenia maszynowego (*machine learning*) i sztucznej inteligencji;
- wzrost roli marketingu cyfrowego (*digital marketing*);
- dążenie do przyspieszenia dostaw (*same day delivery*);
- reaktywację (roli w sprzedaży internetowej) tradycyjnych sklepów (*omnichannel*);
- wzrost roli platform handlowych (*marketplace*);
- łączenie B2B i B2C;
- dalszy wzrost popularności wirtualnych asystentów (chatboty);
- wzrost sprzedaży za pomocą mediów społecznościowych (sprzedaż w *social media*).

W latach 2015–2018 *omnichannel* był jednym z wiodących trendów w handlu elektronicznym na świecie, przy czym w 2016 r. był na pierwszym miejscu rankingu.

Ze względu na istotę rozwiązywanego problemu należy stwierdzić, że najtrudniejszym przedsięwzięciem, związanym z handlem elektronicznym, jest czas dostaw towarów. Według raportu *eDelivery Index* technologie wykorzystywane w e-handlu pozwalają już na przeprowadzanie superszybkich zakupów, szczególnie w USA, gdzie drony dostarczają przesyłkę pod drzwi, a kurierzy wykorzystują geolokalizację w smartfonach klientów i w ciągu kilku godzin są w stanie dostarczyć im towar adekwatnie do ich lokalizacji.

W Europie czas realizacji e-zamówień jest znacznie dłuższy. Tylko 6% wiodących europejskich przedsiębiorstw z branży e-commerce realizuje dostawy tego samego dnia, a opcję ekspresowej przesyłki posiada w swojej ofercie około połowa firm. Średni czas dostawy towarów dla europejskich detalistów wynosi 3,1 dnia (w wypadku zamówień krajowych). Spółki brytyjskie, niemieckie, francuskie, hiszpańskie i włoskie (z pięciu największych rynków europejskich) realizują dostawy w czasie od 2,7 do 4,4 dnia. W wypadku przesyłek lokalnych najszybsze dostawy zapewnia-

ją firmy francuskie (2,7 dnia). Z kolei firmy brytyjskie i niemieckie są liderami w dostawach międzynarodowych (3,7 dnia). Raport nie przedstawia danych dotyczących dostaw realizowanych przez przedsiębiorstwa polskie, ale oszacowano ich czas dostaw na około 3 dni (*European retailers failing to meet customer expectations beyond the point of purchase*, 8.07.2019, za: Parys, 8.07.2019).

Funkcjonowanie elektronicznych kanałów dystrybucji niewątpliwie wiąże się z tworzeniem szans, ale i istnieniem zagrożeń dla przedsiębiorstw — podmiotów tych kanałów. Sklepy internetowe obciążone są mniejszymi kosztami stałymi — niższe marże, atrakcyjniejsze ceny. W wypadku prowadzenia równoczesnej sprzedaży tradycyjnej i internetowej pojawiają się trudności związane z podziałem obowiązków i odpowiedzialności za zarządzanie produktami sprzedawanymi przy wykorzystaniu różnych kanałów. Dzięki dywersyfikacji dystrybucji firma nie traci klientów zainteresowanych zakupami w sieci, a system wielokanałowy pozwala lepiej dostosować ofertę do różnych segmentów nabywców i elastycznie reagować na ich oczekiwania. Poprzez udostępnienie marki tradycyjna firma uwiarygodnia działalność internetową i zmniejsza nakłady na kreowanie marki, ale takie rozszerzenie marki może się wiązać z dużym ryzykiem — konsekwencje niepowodzenia w handlu elektronicznym mogą prowadzić do utraty wiarygodności i reputacji przedsiębiorstwa zarówno wśród klientów kanałów klasycznych, jak i elektronicznych.

Modele dystrybucji fizycznej

Funkcje logistyczne w handlu elektronicznym są zdeterminowane przede wszystkim przyjętym modelem dystrybucji fizycznej (modelem logistycznym), od czego zależą:

- sposób realizacji zamówienia;
- ilość i rodzaj wykorzystywanych zasobów;
- wybór podmiotów zewnętrznych i zakres usług logistycznych, w tym wielkość obsługiwanego przez nich obszaru.

Czynnikami logistycznymi mającymi wpływ na funkcjonowanie e-biznesu są przede wszystkim: terminowość i skuteczność doręczeń, rodzaje płatności, koszty transportu, oferta towarowa (horyzontalna i wertykalna) oraz formy doręczeń (<https://polska.raben-group.com/aktualnosci/news/logistyka-i-e-commerce-wzajemne-zaleznosci/>, 8.07.2019).

W praktyce biznesowej i literaturze przedmiotu badań możemy się spotkać z opisem modeli logistycznych (dystrybucji fizycznej) w handlu elektronicznym, takich jak: prowadzenie dystrybucji fizycznej w oparciu o magazyn własny, *dropshipping*, pseudo *Just-in-Time*, brokering towarowy, metodę mie-

szaną. W ocenie autora są to najpopularniejsze współcześnie modele logistyczne wykorzystywane do sprzedaży elektronicznej.

Dystrybucja fizyczna w oparciu o magazyn własny wymaga od sprzedawcy internetowego dysponowania sprzedawanym towarem zgromadzonym w magazynie, adekwatnie do rozmiarów sprzedaży internetowej. Dostarczanie towarów do magazynu może być realizowane własnym transportem lub transportem zewnętrznym. Magazyn jest także miejscem kompletacji zamówień i przygotowania towarów do wysyłki. Jest to rozwiązanie charakterystyczne także dla klasycznych kanałów dystrybucji, gdzie istnieje możliwość zakupu większej ilości towaru, co umożliwia negocjacje cen zakupu i skraca czas realizacji zamówienia. Podstawową zaletą tego rozwiązania jest uniezależnienie się od dostawców i szybka realizacja zamówień w oparciu o zgromadzone zapasy. Niestety należy ponosić koszty magazynowania towaru, a asortyment może być ograniczony, szczególnie na początku działalności (ze względu na zasoby finansowe związane z uruchomieniem i prowadzeniem sklepu internetowego).

Dropshipping to model prowadzenia sprzedaży internetowej, w którym hurtownia, producent lub importer przejmuje magazynowanie towaru, w tym budowanie asortymentu, kompletowanie zamówień i wysyłkę towaru do klienta. Sprzedawca internetowy nie ponosi kosztów magazynowania i zatowarowania sklepu (zatowarowanie wirtualne). Przedsięwzięcia logistyczne są realizowane przez dostawcę. Rozwiązanie to jest powszechnie stosowane ze względu na możliwość uniknięcia inwestycji we własny magazyn, kupowania towarów w ilościach hurtowych oraz ponoszenia kosztów jego magazynowania. Model ten rozwinął się w USA i Wielkiej Brytanii. Coraz częściej jest stosowany w Polsce, gdzie hurtownie pełnią rolę kluczową (https://redcart.pl/templates/images/guides/ebooks/Sklep_internetowy_w_modelu_dropshipping.pdf, 8.07.2019). Niekiedy rozwiązanie to określa się formą outsourcingu logistycznego, która bazuje na integracji informatycznej między sklepem internetowym a dostawcą towaru, który przejmuje od sprzedawcy obsługę logistyczną.

Pseudo *Just-in-Time* polega na oferowaniu towaru dostawców bez dysponowania nim w magazynie własnym. Precyzyjna ilość towaru jest zamawiana u dostawcy po otrzymaniu zamówień od klientów. Ta strategia wymaga jednak posiadania choćby niewielkiej przestrzeni magazynowej, która pozwoli na konsolidację zamówienia i nadanie paczek. Tym samym do głównych watorów tego rozwiązania zalicza się brak konieczności zamrożenia środków w zapasach, ich obsługi, ponoszenia kosztów utrzymania dużego magazynu.

Do zasadniczych mankamentów należy zaliczyć:

- konieczność zintegrowania informatycznego systemu sklepowego z systemem dostawcy;

- opóźnienia dostaw zawinione zarówno przez samych dostawców, jak i firmy przewozowe;
- niższy poziom konwersji (Grochowski, 2018).

Integracja systemów informatycznych jest konieczna ze względu na automatyczne pozyskiwanie informacji o dostępności produktów u dostawcy. Niestety nawet najlepsza integracja nie zapewnia pełnego bezpieczeństwa dostępności towarów — niejednokrotnie zdarza się, że produkty, które dostawca wykazuje jako dostępne, przy zamówieniu okazują się np. brakami inwentaryzacyjnymi, a to zmusza do anulowania zamówienia klienta lub przekonywania go do zmiany zamówienia.

Opóźnienie dostaw bardzo negatywnie wpływa na ocenę logistycznej obsługi klienta, zwłaszcza ze względu na fakt, że czas dostawy w tym modelu zazwyczaj jest dłuższy niż 24 godziny. Poziom konwersji jest mierzony za pomocą wskaźnika konwersji (wskaźnik konwersji wyraża stosunek liczby wykonywanych czynności, które są pożądane na stronie www, i liczby unikalnych odwiedzin na stronie pomnożony przez 100%). Wskaźnik ten informuje menedżera o efektywności strony internetowej (sklepu internetowego), czyli wskazuje, jaki procent odbiorców zrealizował cel konwersji. Celem tym są działania oczekiwane przez właściciela strony, takie jak: dokonanie zakupu, jak najdłuższe pozostanie na stronie internetowej, zarejestrowanie konta klienta, pozostawienie danych kontaktowych, zapisanie się do newslettera, wypełnienie formularza, kliknięcie w baner reklamowy na stronie, ściągnięcie pliku, obejrzenie filmu udostępnionego na stronie (<https://marketingwsieci.pl/slownik-e-marketingu/konwersja/>, 8.07.2019).

Brokering towarowy polega na tym, że klient składa zamówienie w sklepie internetowym, po czym następuje kontakt z dystrybutorem, który nie posiada wszystkich towarów u siebie, a po złożeniu zamówienia przez sklep zamawia towar u swojego dostawcy (najczęściej producenta). Walorem tego rozwiązania jest to, że dystrybutor dzięki dużym wolumenom zamówień posiada rabat, którym dzieli się z właścicielem sklepu internetowego (czynnik bardzo istotny w wypadku małych sklepów internetowych).

Metoda mieszana stanowi mieszaną powyższych metod dostosowanych do aktualnych potrzeb rynku.

Podsumowanie

Uzyskane wyniki badań potwierdziły zasadność poszukiwania wpływu wielokanałowości sprzedaży na funkcjonowanie menedżerów logistyki dystrybucji, szczególnie w związku z podejmowaniem decyzji dotyczących struktury i charakteru współczesnych kanałów dystrybucji. Niewątpliwie ekonomia subskrypcji stanowi nowe wyzwanie teoretyczno-praktyczne, które wymusza permanentne doskonalenie wymiaru logistycznego elektronicznych kanałów dystrybucji wykorzystywanych do dystrybucji intensywnego strumienia towarów składającego się z dużej liczby małych ładunków, przy czym oczekuje się skrócenia czasu dostaw z zachowaniem bardzo wysokiej ich niezawodności. Należy przypuszczać, że dominować będą modele logistyczne (dystrybucji fizycznej) oparte na strategii outsourcingu logistycznego, w ramach którego partner — przedsiębiorstwa logistyczne wyspecjalizowane w świadczeniu kompleksowej obsługi logistycznej — będą w stanie sprostać oczekiwaniom dostawców i klientów. Zatem jako zasadnicze determinanty decyzji menedżera ds. logistyki dystrybucji należy uznać zapewnienie dostępności produktu i klientocentryzm charakterystyczne dla strategii *omnichannel*. W konsekwencji są to także determinanty doboru partnerów biznesowych wchodzących w skład elektronicznych kanałów dystrybucji.

W ocenie autora uzasadnione jest stwierdzenie, że handel elektroniczny będzie czynnikiem wymuszającym intensywną integrację głównie przedsięwzięć logistyczno-marketingowo-informatycznych, a także wdrażanie nowych technik i technologii sprzyjających tej integracji.

Nie tracą na aktualności współcześnie stosowane kryteria wykorzystywane w procesie projektowania kanałów dystrybucji ze względu na podobieństwa rozwiązań logistycznych stosowanych w tradycyjnych kanałach dystrybucji, które przecież obsługują jeden z kanałów (tradycyjny) w sprzedaży wielokanałowej.

Bibliografia

- European retailers failing to meet customer expectations beyond the point of purchase, <https://uk.radial.com/insights/european-retailers-failing-meet-customer-expectations-beyond-point-purchase> (8.07.2019), za: Parys M., *Some day delivery to wciąż rzadkość*, <https://www.payu.pl/blog/same-day-delivery-wciaz-rzadkosc> (8.07.2019).
- Grochowski, P. *Modele logistyczne w sklepie internetowym*, <https://www.ekomercyjnie.pl/modele-logistyczne-w-sklepie-internetowym/> (8.07.2019).
- Gutkowski, T. *Omnichannel, czyli dojrzałe rozumienie potrzeb klienta*, <https://www.comarch.pl/erp/blog/omnichannel-czyli-dojrzale-rozumienie-potrzeb-klienta/> (8.07.2019).
- <https://mfiles.pl/pl/index.php/Omnichannel> (8.07.2019).
- <https://polska.raben-group.com/aktualnosci/news/logistyka-i-e-commerce-wzajemne-zaleznosci/> (8.07.2019).

https://redcart.pl/templates/images/guides/ebooks/Sklep_internetowy_w_modelu_dropshipping.pdf (8.07.2019).

Parys, M. *Personalizacja, mobile, dostawy tego samego dnia, a może sztuczna inteligencja — co kształtować będzie oblicze handlu internetowego w najbliższych 12 miesiącach?*, <https://www.payu.pl/blog/sprzedajacy/10-najwazniejszych-trendow-e-commerce-w-2018-roku> (8.07.2019), „© PayU”, 15/01/2018, 8.07.2019.

Pluta-Zaremba, A. Rutkowski, K. (2005). Logistyka dystrybucji w erze Internetu. W: K. Rutkowski (red.). *Logistyka dystrybucji. Specyfika. Tendencje rozwojowe. Dobre praktyki* (s. 211-242). Warszawa: Szkoła Główna Handlowa w Warszawie — Oficyna Wydawnicza, <https://doi.org/10.4467/23539496ib.18.007.9380>

Przybylska, N. Nadchodzi rewolucja w handlu i konsumpcji. <https://businessinsider.com.pl/technologie/digital-poland/rynek-subskrypcji-w-polsce-raport-subskrypcje-pl/s36shzw> (3.07.2019).

Smyk, S. (2017). Dystrybucja przesyłek kurierskich, ekspresowych i pocztowych jako kluczowe przedsięwzięcie „logistyki ostatniej mili”. *Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, (6), 1531, <https://doi.org/10.24136/atest.2019.173>

Subskrypcje PL. Polski rynek a ekonomia subskrypcji. www.straal.com, <https://fintek.pl/wp-content/uploads/2017/10/Raport-Straal-Subskrypcje-PL.pdf> (5.07.2019), s. 8.

Wiczerzycki, W. (2012). Istota e-logistyki. W: W. Wiczerzycki (red.). *E-logistyk@*. Warszawa: PWE.

PWE poleca



Społeczność wokół marki wzbudza zainteresowanie podmiotów rynkowych. Geneza powstania tej formy społeczności sięga czasów, kiedy to lokalnie funkcjonujące społeczności inspirowały się wzajemnie do podejmowania decyzji zakupowych. Dziś członkowie grupy gromadzącej się wokół marki dzielą się między sobą informacjami o marce, inspirować się jej symboliką, przesłaniem, misją. Kreuje to w efekcie lojalność klientów do marki.

W prezentowanej książce została opisana społeczność wokół marki, mechanizm jej powstawania i korzyści, jakie z niej czerpią poszczególne podmioty rynkowe. Na podstawie badań przeprowadzonych wśród fanów Legii Warszawa pokazane zostały niuanse kreowania lojalności wobec marki w odniesieniu do rynku sportowego.

Adresatami publikacji są wszyscy czytelnicy zainteresowani tematyką marki, zwłaszcza menedżerowie i pracownicy uczestniczący w budowaniu strategii marki, osoby z agencji reklamowych, badawczych oraz studenci marketingu uczelni ekonomicznych.

www.pwe.com.pl

Sławomir Byteń

E-mail: slawomir.bylen@wat.edu.pl; nr ORCID: 0000-0002-4565-4388

Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Logistyki

dr hab. Ryszard Chrobak

E-mail: r.chrobak@akademia.mil.pl; nr ORCID: 0000-0001-8853-2324

Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia

Wybrane przykłady wsparcia przez państwo-gospodarza w Polsce w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych

Selected examples of the host nation support in Poland in the new geopolitical conditions

W artykule zostały przedstawione wybrane przykłady realizacji zadań wsparcia przez państwo gospodarza wojsk sojusznicznych i partnerskich, wykonujących zadania na terytorium Polski wynikające z nowych uwarunkowań geopolitycznych, w jakich znalazła się Europa Środkowo-Wschodnia. Powstałe zagrożenia i dynamika tych zmian wymusiły na władzach sojuszu potrzebę wzmocnienia wschodniej flanki NATO w ramach poprawy bezpieczeństwa regionu. W rezultacie podjętych działań nastąpiła intensyfikacja ćwiczeń w Polsce i krajach nadbałtyckich, przemieszczeń wojsk sojusznicznych przez nasze terytorium oraz ich rozmieszczanie w ramach tworzenia wzmocnionej wysuniętej obecności eFP (enhanced Forward Presence) i operacji Atlantic Resolve. W konsekwencji wzrost zaangażowania sojuszu w wykonywanie zadań na naszym terytorium wymaga zwiększonego udziału w ramach HNS (host nation support) nie tylko systemu militarnego, ale również zaangażowania pozamilitarnych ogniw obronnych państwa.

Słowa kluczowe:

bezpieczeństwo, system HNS, wsparcie przez państwo gospodarza, infrastruktura wojskowa, zasoby logistyczne

The article presents selected examples of implementation of support tasks by the host nation support for the benefit of allied and partner troops, performing tasks on the territory of Poland, resulting from the new geopolitical conditions in which Central and Eastern Europe found itself. The resulting threats and dynamics of change forced the Alliance's authorities to take a new approach to strengthening NATO's eastern flank as part of improving the region's security. As a result of the actions undertaken, the exercises in Poland and the Baltic countries, the relocation of allied troops by our territory and their deployment as a result of the eFP (enhanced Forward Presence) and Operation Atlantic Resolve were intensified. As a consequence, the increase in the involvement of the alliance in the performance of tasks on our territory requires increased participation in the HNS, not only the military system of the state, but also involvement of the non-military defense system of the state.

Key words:

security, HNS system, host nation support, military infrastructure, logistics resources

Wprowadzenie

Polska po wstąpieniu w 1999 r. do Paktu Północnoatlantyckiego zobowiązała się do przestrzegania podpisanych deklaracji. Jedną z nich jest udzielanie siłom sojusznicznym wsparcia przez państwo-gospo-

darza, służące zapewnieniu realizacji zadań przez wojska sojusznice. W NATO wsparcie przez państwo-gospodarza HNS (*host nation support*) traktowane jest jako szeroko rozumiana cywilna i wojskowa pomoc udzielana przez państwo-gospodarza HN (*host nation*) w czasie pokoju, kryzysu i wojny

sojuszniczym siłom zbrojnym i organizacjom, które są rozmieszczane, wykonują zadanie na terytorium państwa-gospodarza lub przemieszczają się przez nie (Doktryna, MON, 2016, s. 5). Podstawę do udzielenia takiej pomocy stanowią uzgodnienia zawarte pomiędzy stosownymi władzami państwa gospodarza i państw wysyłających (*sending nations*) lub dowództwami NATO. HNS obejmuje więc całokształt wojskowego oraz cywilnego wsparcia udzielanego wojskom NATO w czasie ich pobytu na terytorium państwa gospodarza lub przemieszczania się przez nie.

Z przeprowadzonych badań literatury i dokumentów źródłowych (Doktryna, MON, 2014, s. 139; Doktryna, MON, 2016, s. 5) wynika, że celem wsparcia przez państwo gospodarza jest udzielanie pomocy w postaci środków zaopatrzenia materiałowego i technicznego, urządzeń oraz udostępniania infrastruktury i świadczenia usług logistycznych dowódcom NATO oraz państwom wysyłającym wojska do zadań poza granicami własnego państwa. HNS pozwala więc ograniczać ilość sił i środków oraz zasobów niezbędnych do prowadzenia operacji (misje, ćwiczenia), które musiałyby być dostarczone z własnego terytorium. HNS zapewnia zatem w dużej mierze szeroko rozumiane zabezpieczenie logistyczne przemieszczenia, rozmieszczenia i pobytu wojsk NATO i uczestniczących w programie PdP (Partnerstwo dla Pokoju).

Należy mieć na uwadze również fakt, że HNS obejmuje znacznie szerszy zakres, niż wynika to z realizowanych funkcji logistycznych — między innymi poprzez zapewnienie sojuszniczym siłom pomocy w przekraczaniu granic oraz koordynacji i monitorowaniu przemieszczenia ich do rejonu ćwiczenia. HNS to także zapewnienie ochrony i wsparcia administracyjnego, prawnego i technicznego w czasie przemieszczenia przez teren państwa gospodarza i pobytu na nim.

Artykuł powstał z potrzeby uzyskania odpowiedzi na pytanie, czy Polska jako państwo gospodarz zabezpiecza — a jeśli tak, to w jakim stopniu — potrzeby logistyczne wojsk NATO uczestniczących w ćwiczeniach, misjach i operacjach oraz w trakcie przemieszczania przez nasze terytorium. Na tej podstawie możliwe było uzyskanie wiedzy o problemach, które mogą utrudniać bądź ograniczać realizację zadań w sytuacji ewentualnego zagrożenia bądź konfliktu zbrojnego. Wyniki badań dają również podstawę do oceny działalności państwa na rzecz prawidłowego funkcjonowania systemu HNS.

Z uwagi na tak sformułowane problemy badawcze zostały wykorzystane następujące metody badawcze: analiza i krytyka piśmiennictwa przedmiotu badań oraz badania wojskowych dokumentów instrukcyjnych, a także metody teoretyczne: analiza, synteza i metody wnioskowania.

Realizacja zadań HNS w Polsce w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych

Od czasu wstąpienia Polski do NATO liczba misji, przedsięwzięć szkoleniowych, ćwiczeń wielonarodowych i przemieszczeń tranzytowych, realizowanych przez wojska sojusznicze na terenie Polski, z roku na rok sukcesywnie wzrastała. W okresie 1999–2016 władze NATO podejmowały decyzje o rozmieszczeniu i realizacji zadań w naszym kraju kolejnych struktur sojuszniczych (MON, GOV, 2017):

- Szczecin (1999): Dowództwo Wielonarodowego Korpusu Północ-Wschód (MNC NE), od czerwca 2017 r. jako Dowództwo Sił Wysokiej Gotowości;
- Bydgoszcz (2004): Centrum Szkolenia Sił Połączonych NATO (JFTC);
- Bydgoszcz (2010): batalion łączności NATO (3NSB);
- Bydgoszcz (2013): Centrum Eksperckie Policji Wojskowej NATO (MP COE);
- Bydgoszcz (2015): Jednostka Integracji Sił NATO (NFIU);
- Kraków (2017): Centrum Eksperckie Kontrwywiadu NATO (CI COE).

Od 2017 r. do dotychczasowych typowych przedsięwzięć szkoleniowych NATO, organizowanych na terenie Polski w formie ćwiczeń oraz przemieszczeń tranzytowych wojsk sojuszniczych i partnerskich, doszły kolejne zadania, wynikające z postanowień szczytów NATO w Walii (Neaport 2014) i Polsce (Warszawa 2016) oraz umów dwustronnych Polski z USA. Dotyczy to szczególnie pobytów rotacyjnych batalionowych (eFP) i brygadowych (ABCT) grup bojowych oraz budowy stałych instalacji NATO i USA, wymagających szeroko definowanego wsparcia państwa gospodarza. Według stanu na 2019 r. rozmieszczenie sił sojuszniczych w Polsce kształtuje się, jak zostało to zobrazowane na rysunku 1.

Potencjał oraz skala przedsięwzięć realizowanych na terenie Polski wynikają przede wszystkim ze zmiany polityki bezpieczeństwa NATO i USA. Państwa członkowskie sojuszu, stanowiące wschodnią flankę NATO, w tym także Polska, mają kluczowe znaczenie dla prowadzonej polityki obronnej całego NATO. W tej kwestii na szczycie w Warszawie podjęto decyzję o powołaniu oraz rozmieszczeniu w 2017 r. wojsk sojuszniczych na terenie Polski w niżej wymienionych lokalizacjach (MON, GOV, 2017):

- Bemowo Piskie (2017): wielonarodowa batalionowa grupa bojowa NATO eFP (*enhanced Forward Presence*), powstała w ramach inicjatywy wzmocnionej wysuniętej obecności na wschodniej flance NATO (Polska, Litwa, Łotwa i Estonia);

Rysunek 1

Rozmieszczenie wojsk NATO i USA w Polsce



Źródło: (MON, GOV, 2017).

- Żagań (2017): dowództwo amerykańskiej Pancernej Brygadowej Grupy Bojowej ABCT (*Armored Brigade Combat Team*), powołanej w ramach porozumienia dwustronnego Polski z USA;
- Świętoszów (2017): element ABCT;
- Bolesławiec (2017): element ABCT;
- Skwierzyna (2017): element ABCT;
- Elbląg (2017): dowództwo Wielonarodowej Dywizji Północ-Wschód MND NE (*Multinational Division Nord-East*);
- Poznań (2017): Element dowodzenia misją;
- Powidz (2017): Zespół Zadaniowy Brygady Lotnictwa Bojowego;
- Powidz (2017): batalion wsparcia bojowego;
- Łask (2017): 1. Oddział 52. Grupy Operacyjnej Sił Powietrznych USA;
- Mirosławiec (2017): 2. Oddział 52. Grupy Operacyjnej Sił Powietrznych USA.

W efekcie od 2017 r. pobyt wojsk sojuszników na terenie Polski ma charakter stały. W związku z tym przedsięwzięcia realizowane przez SZ RP w ramach wsparcia przez państwo gospodarza od tego roku charakteryzują się zwiększoną skalą zadań oraz wzrostem zaangażowania potencjału państwa na rzecz zabezpieczenia pobytu wojsk sojuszników. Do zasadniczych zadań realizowanych w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych przez narodowe struktury HNS można zaliczyć (Kwarto, 2019):

- procedowanie Uchwał Rady Ministrów na pobyt wojsk obcych na terytorium RP;
- projektowanie dokumentów formalno-prawnych z obszaru HNS, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania systemu HNS w procesie realizacji przedsięwzięć operacyjnych sił sojuszników na terytorium Polski;
- gromadzenie i przekazywanie informacji o zasobach militarnych i niemilitarnych, wydzielanych do zabezpieczenia potrzeb wojsk sojuszników;

- optymalizacja struktur wykonawczych odpowiedzialnych za realizację zadań HNS, stosownie do zmian organizacyjno-funkcjonalnych SZ RP;
- planowanie i organizowanie procesów HNS w ramach przygotowań do ćwiczeń sojuszniczych i międzynarodowych oraz pobytów stałych i rotacyjnych w formie konferencji planistycznych, warsztatów roboczych i rekonesansów;
- organizacja i doskonalenie systemu HNS w militarnych i pozamilitarnych ogniwach systemu obronnego państwa;
- realizacja zadań, w ramach wsparcia przez państwo gospodarza, przez podległe Ministrowi Obrony Narodowej jednostki i instytucje wojskowe z wykorzystaniem etatowych i nieetatowych PK HNS.

W nowych uwarunkowaniach geopolitycznych obecność wojsk sojuszniczych i partnerskich na terytorium RP, w różnych formach aktywności (misja, pobyt, ćwiczenie lub przemieszczenie tranzytowe), wskazuje na wzrost zaangażowania NATO w realizację zadań na obszarze Polski. Wobec powyższego daje to jednocześnie wyobrażenie na temat zakresu zadań oraz przekonanie o konieczności wydzielenia przez Polskę zwiększonych zasobów, sił i środków, które należy zaangażować w proces zabezpieczenia potrzeb logistycznych wojsk sojuszniczych.

Wybrane przykłady HNS w czasie ćwiczeń sojuszniczych w Polsce — wyniki badań

W NATO podczas ćwiczeń międzynarodowych realizacja zadań wsparcia przez państwo gospodarza na rzecz jednostek państw sojuszniczych i partnerskich

opiera się na programie „HNS STANDARD”, który zakłada (MON, IWsp SZ, 2019):

- udostępnienie infrastruktury wojskowej, odpowiednich obiektów i terenów poligonowych;
- dostęp do energii elektrycznej, wody, ścieków i innych mediów;
- zapewnienie bezpieczeństwa zewnętrznego związanego z obiektami wykorzystywanymi przez siły sojusznicze;
- wsparcie udzielane przez personel wojskowy lub inne instytucje państwowe i agencje;
- wydzielenie wojskowych linii telefonicznych;
- udostępnienie wybranych systemów komunikacyjnych i informatycznych, w tym dostęp do częstotliwości radiowych;
- ochronę przeciwpożarową personelu i urządzeń dedykowanych siłom sojuszniczym;
- udzielenie pomocy w zakresie kontraktowania zasobów i świadczenia usług;
- dostęp do wojskowych punktów przeładunkowych, powietrznych, morskich i kolejowych, wolnych od portowych/lotniskowych opłat, które nie są bezpośrednio związane z zapotrzebowanymi i otrzymanymi usługami;
- dostęp do informacji geoprzestrzeniach i dokumentów takich jak mapy, wykresy w formacie cyfrowym, z zastrzeżeniem zwrotu w przypadku świadczenia usług komercyjnych.

Natomiast pobyt wojsk amerykańskich opiera się na umowie ACSA Order podpisanej między Polską i USA (MON, Umowa, 2012).

Ćwiczenie „ANAKONDA-16”

Ćwiczenie „Anakonda-16 było szóstą edycją ćwiczenia, a trzecią w wymiarze międzynarodowym z udziałem przedstawicieli sił zbrojnych 24 państw sojuszniczych i partnerskich. Ćwiczenie było najważniejszym przedsięwzięciem szkoleniowym SZ RP w 2016 r. W tabeli 1 przedstawiono zaangażowanie poszczególnych państw NATO i uczestników programu „Partnerstwo dla Pokoju”.

Złożoność ćwiczenia Anakonda-16 wyrażała się zabezpieczeniem wielu skomplikowanych epizodów operacyjnych, prowadzonych w siedmiu różnych lokalizacjach i w międzynarodowej strukturze dowodzenia. Wyżej wymienione uwarunkowania determinowały zakres wsparcia ze strony państwa gospodarza. W tym względzie ćwiczenie było największym w historii przedsięwzięciem realizowanym po 1989 r. przez Polskę, występującą w roli „Host Nation Support”. Całe przedsięwzięcie było ćwiczeniem, więc nie wszystkie obszary w ramach HNS musiały zostać uruchomione. Do głównych obszarów funkcjonalnych HNS w ćwiczeniu należało zapewnienie przez Polskę:

- dostępu do poligonów oraz infrastruktury związanej z prowadzeniem działań wraz z zapewnieniem bezpieczeństwa w trakcie ich eksploatacji, ochrony fizycznej oraz przeciwpożarowej obiektów;
- biwakowania i zakwaterowania w obiektach wojskowych;

Tabela 1

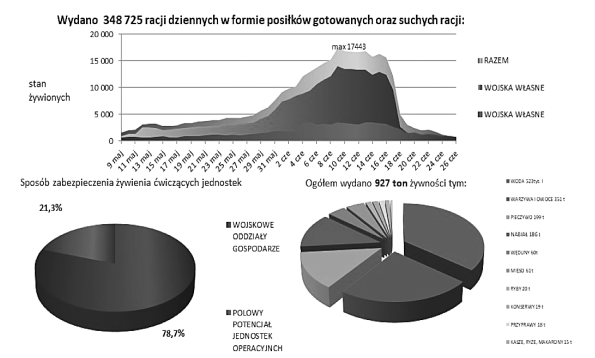
Liczba uczestników ćwiczenia „Anakonda-16”

Lp.	Państwa NATO		Państwa PdP	
	Państwo wysyłające	Liczba żołnierzy	Państwo wysyłające	Liczba żołnierzy
1.	USA	13900	Macedonia	165
2.	Hiszpania	1200	Szwecja	130
3.	Wielka Brytania	1200	Gruzja	120
4.	Rumunia	250	Ukraina	35
5.	Niemcy	235	Finlandia	4
6.	Chorwacja	198		
7.	Bułgaria	180		
8.	Kanada	175		
9.	Litwa	140		
10.	Albania	125		
11.	Słowenia	110		
12.	Słowacja	100		
13.	Turcja	100		
14.	Węgry	100		
15.	Łotwa	80		
16.	Holandia	70		
17.	Czechy	25		
18.	Estonia	4		
	Razem	18192		454

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, DO RSZ, 2016).

Rysunek 2

Zabezpieczenie materiałowe (klasa I) w ćwiczeniu „Angkonda-16”



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, IWsp SZ, 2016).

- dostępu do energii elektrycznej, wody i innych mediów wraz z usuwaniem odpadów;
- ratownictwa medycznego dla personelu w obiektach szkoleniowych;
- dostępu do lotniczych i morskich portów rozładunku;
- zabezpieczenia materiałowego w klasie I (wyżywienie) i klasie III (materiały pędne i smary);
- pomocy w realizacji zadań zabezpieczenia technicznego;
- w podsystemie transportu i ruchu wojsk — pomocy w przekraczaniu granicy, w przemieszczaniu i rozmieszczaniu wojsk sojuszniczych w rejonach ćwiczeń.

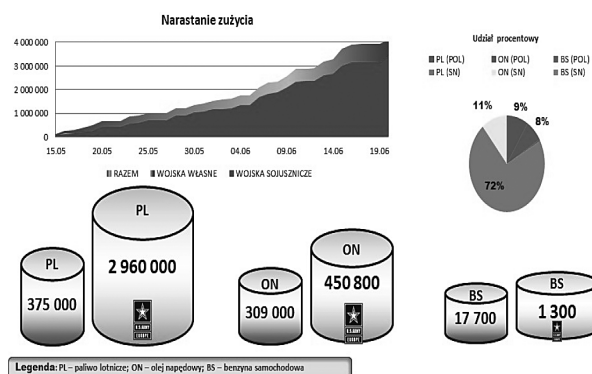
W podsystemie materiałowym Polska zapewniała wyżywienie łącznie dla około 31.000 żołnierzy, w tym w ramach HNS dla 18.192 żołnierzy wojsk sojusznicznych i 454 partnerskich. Na rysunku 2 przedstawiono zaangażowanie strony polskiej w realizację zadań w zakresie klasy I.

Największe stany żywionych, przekraczające 10.000 uprawnionych osób, zanotowano w dniach 4–18 czerwca, kiedy też osiągnięto maksymalny stan żywionych — ponad 17.000 osób. Ogółem wydano około 927 ton żywności, zabezpieczając prawie 350.000 racji dziennych w formie posiłków gotowanych i suchych racji żywnościowych. Zdecydowaną większość usług żywieniowych (prawie 80%) zrealizowano siłami i środkami wojskowych oddziałów gospodarczych, a jedynie nieco ponad 20% potencjałem własnym jednostek operacyjnych w oparciu o środki zaopatrzenia żywnościowego dostarczane przez WOG.

Na rysunku 3 przedstawiono zaangażowanie strony polskiej w realizację zadań w zakresie zabezpieczenia potrzeb sił NATO w klasie III, w postaci narastania zużycia paliwa w trakcie ćwiczenia oraz zużycia całkowitego według stanu na 20.06.2016 r.

Rysunek 3

Zabezpieczenie materiałowe (klasa III) w ćwiczeniu „Angkonda-16”



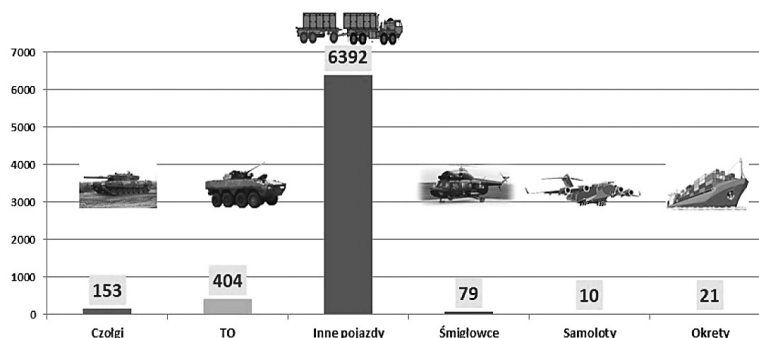
Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, IWsp SZ, 2016).

Do zabezpieczenia materiałowego w klasie III (paliwo) zaangażowano: 17 elementów RLS (*Real Logistic Support*), jeden RBLog oraz dwa składy mps (Cybowo i Dolaszewo). Najwięcej zadań zrealizował Skład Dolaszewo (1RBLog), który w czasie ćwiczenia wydał prawie 1500 ton paliwa. Najbardziej obciążonymi zadaniami RLS była 33. Baza Lotnictwa Transportowego w Powidzu, która wydała prawie 883 tony paliwa. Największym jednorazowo zrealizowanym zapotrzebowaniem dla wojsk NATO było wydanie 90.619 kg paliwa lotniczego ze Składu Dolaszewo dla 16. SSB USA (01.06.2016). W trakcie ćwiczenia najwięcej zużyto paliwa lotniczego (81%), a najmniej benzyny samochodowej (0,4%). Łącznie w trakcie ćwiczeń zużyto ponad 4.200 ton paliwa.

W podsystemie transportu i ruchu wojsk Polska jako państwo gospodarz odpowiadała za: przyjęcie wojsk NATO na granicy państwowej, kierowanie ruchem wojsk na terenie Polski, koordynację przemieszczenia do rejonów ćwiczeń, monitorowanie ruchu wojsk oraz ochronę ok. 3.000 sztuk sprzętu. Wykorzystywane były do tych zadań Straż Graniczna i służby celne na przejściach granicznych kolejowych, drogowych, w portach lotniczych i morskich. Do Polski sprzęt na ćwiczenie docierał wszystkimi możliwymi gałęziami transportu: drogą powietrzną, morską, transportem kolejowym i drogowym. Transportem morskim dostarczono przede wszystkim sprzęt ciężki (MON, STiRW-CKRW, 2016), w tym między innymi z USA (1.400 sztuk), z Hiszpanii (400), z Wielkiej Brytanii (200). Transportem lotniczym na ćwiczenie docierał przede wszystkim sprzęt lekki, palety w wyposażeniu wojskowym oraz żołnierze z wyposażeniem. Za kierowanie ruchem wojsk odpowiadało Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW — CKRW) i Wojskowe Komendy Transportu (WKTr).

Rysunek 4

Zabezpieczenie techniczne w ćwiczeniu „Anakonda-16”



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, IWsp SZ, 2016).

Transportem kolejowym i drogowym na ćwiczenie docierał przede wszystkim sprzęt z Niemiec (czołgi M1A2 Abrams i bojowe wozy piechoty M2 Bradley). Przemieszczanie się transportem drogowym do rejonów ćwiczeń zabezpieczała Żandarmeria Wojskowa (ŻW) oraz kompanie regulacji ruchu (krr). Ponadto z ogniw pozamilitarnych państwa w ćwiczeniu uczestniczyły: policja, Służba Ochrony Kolei (SOK), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) oraz Polskie Koleje Państwowe (PKP).

W zakresie zabezpieczenia technicznego Polska odpowiadała za wydzielenie miejsc postojowych oraz ochronę dla ok. 3.000 egzemplarzy sprzętu wojskowego wojsk sojuszniczych, w tym między innymi: czołgów Abrams, Leopardów 2A4 i 2A5, baterii rakiet „Patriot”, statków powietrznych, w tym: samolotów F-16, C-17 Globemaster, C-130 Hercules i C-295M oraz śmigłowców Apache i Blackhawk oraz 12 okrętów marynarki wojennej. Liczba sprzętu podlegająca zadaniom ewakuacyjnym i serwisowym została przedstawiona na rysunku 4.

Do realizacji zadań zabezpieczenia technicznego Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych (IWsp SZ) wydzielił 91 pojazdów ewakuacji technicznej rozmieszczonych w 30 lokalizacjach na terenie kraju w ramach reakcji na zdarzenia drogowe powstałe w wyniku niesprawności. Łącznie aktywowano ok. 250 razy siły i środki do udzielenia pomocy technicznej w drodze. Wydzielono także 45 urządzeń dźwigowych do przeładunku sprzętu i kontenerów. Ponadto koordynowano dostawę części zamiennych do sprzętu wojskowego komponentu chorwackiego.

W podsystemie infrastruktury wojskowej zakwaterowanie wojsk obcych realizowane było na podstawie ustawy o zasadach pobytu wojsk obcych (Ustawa, 1999, art. 15 ust. 2) oraz rozporządzenia o zakwaterowaniu wojsk obcych (MON, Rozporządzenie, 2000). Zapisy zawarte w powyższych aktach praw-

nych określają, że w trakcie ćwiczeń żołnierze wojsk sojuszniczych i partnerskich mogą być zakwaterowani w formie stacjonarnej lub polowej (biwakowanie) na gruntach pozostających w trwałym zarządzie jednostek wojskowych. Przyrost sprzętu polowego przeznaczonego na zakwaterowanie wojsk sojuszniczych i partnerskich w kolejnych dniach ćwiczenia „Anakonda-16” został przedstawiony na rysunku 5.

Na zakwaterowanie wojsk obcych Polska przygotowała ok. 2500 namiotów typu NS i 16.000 łóżek polowych. Procentowy udział w poszczególnych formach zakwaterowania to: zakwaterowanie stacjonarne — 54% i polowe — 46%. Przyrost sprzętu polowego przeznaczonego na zakwaterowanie wojsk sojuszniczych i partnerskich w kolejnych dniach ćwiczenia „Anakonda-16” został przedstawiony na rysunku 5.

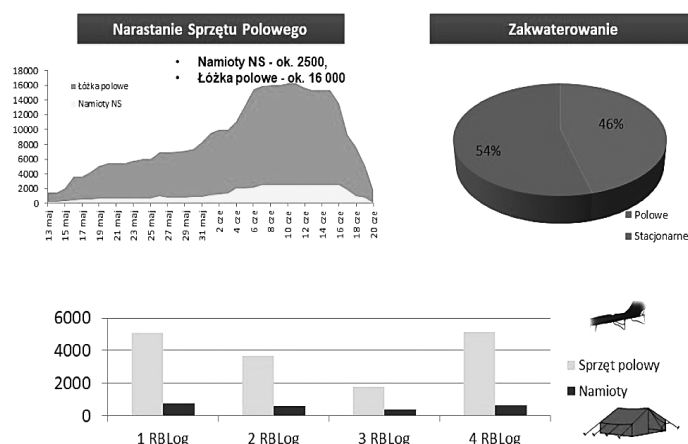
Do zabezpieczenia logistycznego wojsk sojuszniczych w ćwiczeniu wystawiono żołnierzy z 10. Opolskiej Brygady Logistycznej. W tym celu przemieszczono z Opola w rejon ćwiczeń 200 żołnierzy i 60 jednostek sprzętu, w tym: pojazdy ciężarowe, cysterny paliwowe i wodne, kuchnie polowe, ruchome warsztaty remontowe, zestawy niskopodwoziowe oraz urządzenia i wyposażenie w kontenerach. Po przemieszczeniu żołnierze rozbudowali infrastrukturę polową i rozmieścili urządzenia logistyczne. Tworzyli oni Wysuniętą Grupę Wsparcia (WGW).

WGW 10. BLog realizowała zadania wspólnie z żołnierzami z 16. Brygady Wsparcia Logistycznego US Army z Baumholder (16th Sustainment Brigade). Amerykanie realizowali zabezpieczenie logistyczne ćwiczenia w składzie blisko tysiąca żołnierzy.

Pod względem operacyjnym ćwiczenie „Anakonda-16” dla Sił Zbrojnych RP było sprawdzianem zdolności do prowadzenia działań połączonych. Natomiast dla systemu HNS był to przede wszystkim sprawdzian zdolności państwa do zabezpieczenia przyjęcia, przemieszczenia i funkcjonowania sił so-

Rysunek 5

Zakwaterowanie wojsk obcych w ćwiczeniu „Anakonda-16”



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, IWsp SZ, 2016).

jużsnniczych w ramach wykonywania funkcji państwa gospodarza, którą — zgodnie z opiniami państw uczestników ćwiczenia — Polska wypełniła na ocenę bardzo dobrą.

Ćwiczenie „SABER STRIKE-18”

„Saber Strike” to cykliczne ćwiczenia organizowane na terenie państw nadbałtyckich i Polski przez wojska amerykańskie w Europie. Ich głównym celem jest zwiększanie interoperacyjności i mobilności, a także demonstracja siły sojuszniczych więzi. W ćwiczeniu „Saber Strike-18” wzięło udział ponad 18.000 żołnierzy z 19 państw. Ćwiczenie odbywało się głównie w Polsce i Estonii, a niektóre epizody ćwiczone były także na Litwie i Łotwie.

Najliczniejsze siły skierowane do udziału w ćwiczeniu delegowała strona amerykańska, Polska zaś była drugą nacją pod względem liczby zaangażowanych

żołnierzy. Istotną rolę podczas „Saber Strike-18” odgrywały wielonarodowe batalionowe grupy bojowej, stacjonujące od 2017 r. na wschodniej flance NATO.

Wielkie przedsięwzięcie logistyczne dla Polski jako państwa gospodarza stanowiło przyjęcie na granicach i przemieszczenie do rejonów ćwiczeń dużej liczby sprzętu i żołnierzy oraz wsparcie logistyczne i administracyjne realizacji zadań szkoleniowych w trakcie ćwiczenia.

Największe wyzwanie dla państwa gospodarza wiązało się z organizacją przyjęcia i przemieszczaniem dużej liczby sprzętu wojskowego, który docierał na ćwiczenie różnymi środkami transportu. Zostało to przedstawione na rysunku 6.

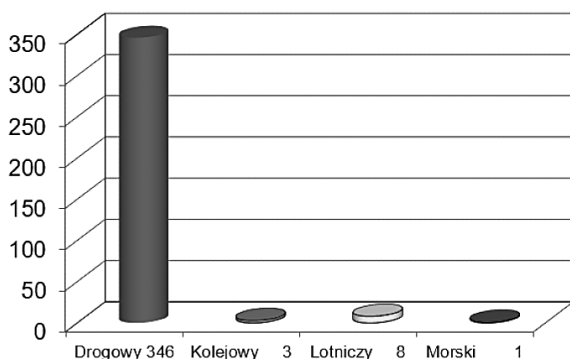
Z przeprowadzonych badań wynika, że najwięcej sprzętu trafiło na ćwiczenie transportem drogowym. Trzeba jednak mieć na uwadze fakt, że — w odróżnieniu od pozostałych gałęzi transportu — jeden transport morski to jednorazowa dostawa nawet kilkuset jednostek sprzętowych. Duże znaczenie dla sprawności przemieszczenia sprzętu odegrał również transport drogowy i kolejowy, za pomocą którego przemieszczano głównie sprzęt ciężki. Transport lotniczy wykorzystywany był przede wszystkim do przemieszczenia żołnierzy wraz z ich wyposażeniem. Narastanie sił i środków na ćwiczeniu na terenie Polski zostało przedstawione na rysunkach 7 i 8.

Największą liczbę sprzętu wojskowego w ćwiczeniu spisano 6.06.2018 r., kiedy to na poligonach znajdowało się prawie 2.000 jednostek sprzętowych państw sojuszniczych i prawie 1150 egzemplarzy sprzętu wojsk własnych. Wymagało to znacznego zaangażowania podsystemu technicznego wydzielanego zarówno Inspektoratowi Wsparcia SZ, jak i jednostkom wojsk operacyjnych.

Największą liczbę żołnierzy uczestniczących w ćwiczeniu zanotowano w dniu 6.06.2018 r., kiedy to na poligonach znajdowało się ponad 7.200 żołnierzy państw sojuszniczych i prawie 4.500 żołnierzy pol-

Rysunek 6

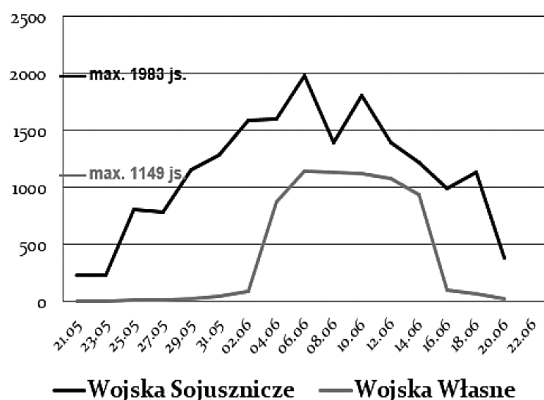
Rodzaj i liczba transportów operacyjnych skierowanych na ćwiczenie „Saber Strike-18”



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, STiRW-CKRW, 2019).

Rysunek 7

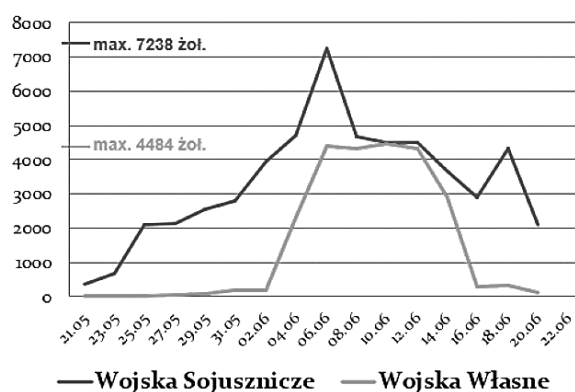
Narastanie sprzętu wojskowego w ćwiczeniu „Saber Strike-18”



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, DO RSZ, 2019).

Rysunek 8

Narastanie stanu osobowego w ćwiczeniu „Saber Strike-18”



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, DO RSZ, 2019).

skich. Wymagało to zorganizowania systemu zakwaterowania i żywienia dla tak dużej liczby osób. Zakres realizowanych zadań w podsystemie zabezpieczenia materiałowego został przedstawiony w tabeli 2.

w Warszawie, która trafiła do Bemowa Piskiego na początku 2017 r. Wówczas to sojusz rozmieścił podobne oddziały także na Litwie, Łotwie i w Estonii. Stało się to na mocy decyzji potwierdzonej na szczy-

Tabela 2

Zabezpieczenie materiałowe ćwiczenia „Saber Strike-18”

Lp.	Wojska	System żywienia (osoby)		Rodzaj paliwa (l)		
		stacjonarny	połowy	F-54	F-67	F-34
1.	sojusznicze	1622	0	37 630	170	836 658
2.	własne	1880	1798	37 778	0	5 497
3.	razem	3502	1798	75 408	170	842 155

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (MON, IWsp SZ, 2019).

W zakresie zabezpieczenia materiałowego w ramach HNS zapewniono żywienie w czasie ćwiczenia dla ponad 1600 żołnierzy wojsk sojuszniczych oraz dostarczono około 915 ton paliwa.

Wybrane przykłady HNS na rzecz wysuniętej obecności wojsk sojuszniczych na wschodniej flance NATO — wyniki badań

HNS na rzecz batalionowej grupy bojowej eFP

Batalionowa grupa bojowa NATO to część natowskiej inicjatywy eFP (*enhanced Forward Presence*) — wzmocnionej wysuniętej obecności na wschodniej flance NATO, zainicjowanej na Szczycie NATO

cie w Warszawie w lipcu 2016 r. Struktura organizacyjna wzmocnionego batalionu została przedstawiona w tabeli 3.

Tabela 3

Struktura organizacyjna wielonarodowej batalionowej grupy bojowej

Państwo wysyłające	Nazwa pododdziału	Żołnierze	Pojazdy + kontenery
		stan na 29.03.2019	
USA	batalion czołgów	844	332
Wielka Brytania	kompania rozpoznawcza	46	92
Rumunia	pododdział przeciwlotniczy	180	58
Chorwacja	bateria artylerii raketowej	80	36
Razem		1150	518

Źródło: opracowanie własne na podstawie (DG RSZ, 2019).

Trzon batalionu stanowią wojska amerykańskie. Pierwsza zmiana amerykańskiego kontyngentu wyposażona była w kołowe transportery opancerzone Stryker. Natomiast kolejna wyposażona jest w czołgi M1A2 Abrams, bojowe wozy piechoty M2 Bradley oraz 155-mm haubice samobieżne M109A6 Paladin.

HNS na rzecz pancernej brygadowej grupy bojowej ABCT 3

ły tymczasowo w początkowym okresie trwania pierwszej zmiany (do 15.03.2017 r.), czyli do czasu przygotowania infrastruktury stacjonarnej. Po wykonaniu remontów przez 43 WOG Żagań i RZI Zielona Góra żołnierze amerykańscy zostali zakwaterowani w stałych obiektach koszarowych w garnizonach Żagań, Świątoszów, Bolesławiec i Skwierzyna. Ponadto, część sił ABCT, zgodnie z zawartymi porozumieniami, została przemieszczona do Bułgarii i Rumunii.

Z przeprowadzonych badań wynika, że w zakresie infrastruktury technicznej i materiałowej dla wojsk

Tabela 4

Rozmieszczenie ABCT w Polsce

Lp.	Lokalizacja	Kompleks wojskowy	Nazwa pododdziału amerykańskiego	Liczba żołnierzy	Liczba sprzętu wojskowego	
					Pojazdy gąsienicowe	Pojazdy kołowe
1.	Żagań	34BKPanc	BDE (dowództwo brygady + batalion dowodzenia	675	81	115
2.	Świątoszów	10BKPanc	4–10 CAV (4. batalion 10 pułku kawalerii)	550	110	184
3.	Bolesławiec	23 pa	588BEB (588. batalion inżynieryjny)	250	17	140
4.	Obozowisko Karliki	OSP WL Żagań	1–66 AR (1. batalion 66. pułku czołgów	1465	180	300
5.	Obozowisko Trzebień	OSP WL Żagań	1–68 AR (1. batalion 68. pułku czołgów)	660	110	184
	Razem			3600	498	923

Źródło: opracowanie własne na podstawie (43 WOG, 2017).

W zakresie zabezpieczenia żywienia i zakwaterowania strona polska na rzecz ABCT wydzieliła część obiektów w kompleksach wojskowych, zajmowanych dotychczas przez jednostki podległe 11. Dywizji Kawalerii Pancernej (tabela 5 i 6).

Dwie ostatnie lokalizacje — obozowisko Karliki i Trzebień (poz. 4 i 5), przygotowane do zakwaterowania wojsk amerykańskich na terenie Ośrodka Szkolenia Poligonowego Żagań, wykorzystywane by-

amerykańskich Polska jako państwo-gospodarz wydzieliła, przygotowała i przekazała w czasowe użytkowanie obiekty wymienione w tabeli 6.

Jednocześnie zgodnie z podpisanym porozumieniem strona polska przygotowała wyposażenie polowe na potrzeby ABCT (tabela 7). Dużym wyzwaniem państwa gospodarza w tym zakresie stanowił czas. Służby logistyczne (RBLog, WOG, RZI) od zakończenia Szczytu NATO w Warszawie do czasu roz-

Tabela 5

Infrastruktura wydzielona na zakwaterowanie i żywienie żołnierzy ABCT

Lp.	Lokalizacja	Nazwa pododdziału ABCT	Zakwaterowanie i wypoczynek żołnierzy	Żywienie żołnierzy
1.	Żagań	BDE	2 razy budynek koszarowy/hala sportowa	kuchnia i stołówka żołnierska
2.	Świątoszów	4–10 CAV	3 razy budynek koszarowy/hala sportowa/ambulatorium	kuchnia i stołówka żołnierska
3.	Bolesławiec	588 BEB	2 razy budynek koszarowy/plac na kontenery sanitarne/hala sportowa/ambulatorium	kuchnia i stołówka żołnierska
4.	Obozowisko Karliki	1–66 AR	obozowisko namiotowe (620 osób)/obozowisko wagonowe (800 osób)/internat poligonowy (50 osób)	hala namiotowa z przeznaczeniem na kuchnię i stołówkę
5.	Obozowisko Trzebień	1–68 AR	obozowisko namiotowe (630 osób)/internat poligonowy (30 osób)/budynki barakowe (5 szt. na pom. biurowe)	hala namiotowa z przeznaczeniem na kuchnię i stołówkę

Źródło: opracowanie własne na podstawie (43 WOG, 2017).

Tabela 6

Infrastruktura wydzielona na potrzeby zabezpieczenia technicznego i materiałowego sprzętu ABCT

Lp.	Lokalizacja	Nazwa pododdziału ABCT	Infrastruktura techniczna	Infrastruktura materiałowa
1.	Żagań	BDE	2 razy stanowisko obsługowe pojazdów/ myjnia pojazdów stacja mps (tankowanie pojazdów/wojskowa bocznica kolejowa	magazyn środków bojowych magazyn uzbrojenia
2.	Świętoszów	4–10 CAV	4 razy stanowisko obsługowe pojazdów/myjnia pojazdów plac postojowy SpW	połowy skład środków bojowych magazyn uzbrojenia/stacja mps (tankowanie pojazdów)
3.	Bolesławiec	588 BEB	2 razy stanowisko remontowe i 2 razy stanowisko obsługowe pojazdów/myjnia pojazdów tankowanie pojazdów stacja mps/plac postojowy SpW	magazyn środków bojowych magazyn uzbrojenia
4.	Obozowisko Karliki	1–66 AR	2 razy hala namiotowa z przeznaczeniem na warsztat remontowy/myjnia pojazdów stacja mps (tankowanie pojazdów) plac postojowy sprzętu wojskowego	wydzielenie miejsca na połowy skład środków bojowych magazyn uzbrojenia hala namiotowa z przezn. pom. biurowe
5.	Obozowisko Trzebień	1–68 AR	2 razy hala namiotowa z przezn. na warsztat remontowy / myjnia pojazdów stacja mps (tankowanie pojazdów) plac postojowy sprzętu wojskowego	wydzielenie miejsca na połowy skład środków bojowych magazyn uzbrojenia hala namiotowa z przezn. pom. biurowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie (43 WOG, 2017).

Tabela 7

Wyposażenie połowe ABCT w Polsce

Lp.	Nazwa wyposażenia	Żagań	Świętoszów	Bolesławiec	Karliki	Trzebień	Razem
1.	Hala namiotowa z przezn. na warsztat remontowy	2	2	1	2	1	8
2.	Hala namiotowa z przezn. na halę sportową				1	1	2
3.	Hala namiotowa z przezn. na stołówkę				1		1
4.	Hala namiotowa z przezn. na pomieszczenia biurowe				1		1
5.	Namioty na zakwaterowanie wraz wyposażeniem*		2		bd	bd	2
6.	Namiot dla obsługi na rampie kolejowej	1					1
7.	Kontenery biurowe		1				1
8.	Kontenery sanitarne z prysznicami	48	1	20	69	22	160
9.	Kontenery chłodnicze	26	1	1	37	26	91
10.	Pralnia kontenerowa	1	1	1	1	1	5
11.	Umywalki przenośne	46	10	20	69	46	191
12.	Toalety przenośne	56	10	30	162	112	370

Źródło: opracowanie własne na podstawie (43 WOG, 2017).

mieszczenia wojsk amerykańskich miały niecałe pół roku. Gotowość do ich przyjęcia wyznaczono bowiem na 1.01.2017 r.

HNS na rzecz Dowództwa Wielonarodowej Dywizji Północ–Wschód

Dowództwo Wielonarodowej Dywizji Północny-Wschód HQ MND-NE (*Headquarters Multinational Division Nord-East*) jest organem wojskowym NATO, powołanym na mocy decyzji Rady Północnoatlantyckiej NAC (*North Atlantic Council*), podlegające dowództwu operacyjnemu Naczelnego Dowódcy Sił Sojuszniczych w Europie (SACEUR). Status personelu HQ MND-NE i osób pozostających na jego utrzymaniu jest określony w treści umów NATO SOFA, Protokołu paryskiego, Umowy uzupełniającej i obowiązujących umów dwustronnych między państwem gospodarzem i państwem wysyłającym.

HQ MND-NE jest odpowiedzialne za koordynację i zapewnienie pomocy w planowaniu i prowadzeniu międzynarodowych działań szkoleniowych i ćwiczeń. Jedenaście państw, które zadeklarowały udział w dowództwie dywizji, oraz Naczelne Dowództwo Sił Sojuszniczych w Europie (SHAPE) podpisały dokument pod nazwą „Porozumienie ogólne w sprawie utworzenia, działania, obsadzenia personelem, finansowania, administracji i zapewnienia wsparcia na rzecz dowództwa Wielonarodowej Dywizji Północny-Wschód” (HQ MND-NE). W jej skład wchodzi przedstawiciele sił zbrojnych: Polski, Kanady, Czech, Niemiec, Węgier, Łotwy, Litwy, Rumunii, Turcji, Wielkiej Brytanii oraz USA.

Polska jako państwo ramowe FN (*Framework Nation*) jest odpowiedzialna za zapewnienie systemu łączności i informatyki CIS (*Communication and Information Systems*), sił ochrony, administracji oraz zabezpieczenie logistyczne i realne wielonarodowego dowództwa dywizji. Z kolei państwa wysyłające (*Participants*) jako członkowie dowództwa dywizji zapewniają personel i jego finansowanie zgodnie z postanowieniami podpisanego porozumienia.

Ponadto Polska jako państwo gospodarz udostępniła infrastrukturę na rzecz HQ MND-NE, ponosi koszty związane z jej utrzymaniem, wystawiła pułk wsparcia dowodzenia do zabezpieczenia funkcjonowania dowództwa dywizji oraz zapewnia fizyczną ochronę obiektów. Jednocześnie jako państwo ramowe odpowiada za:

- konserwację i utrzymanie obiektów,
- ogrzewanie i energię elektryczną,
- zarządzanie biurem, wyposażenie w meble, armaturę, sprzęt biurowy, opłaty pocztowe, kopiowanie dokumentów oraz inne zasoby i środki używane przez HQ MND-NE;

- zapewnienie transportu z użyciem pojazdów państwa ramowego na rzecz personelu służbowego HQ MND-NE na terytorium RP;
- ćwiczenia wojskowe na terytorium RP, obejmujące rozmieszczenie HQ MND-NE przez okres nie dłuższy niż 7 dni, prowadzone wyłącznie z udziałem personelu i sprzętu integralnie związanego z HQ MND-NE;
- pomoc w zapewnieniu zakwaterowania dla żołnierzy państw wysyłających;
- dostęp do klubów oficerskich i żołnierskich, na tej samej zasadzie, jak żołnierze państwa ramowego;
- usługi medyczne zgodnie z normami nieprzekraczającymi usług świadczonych przez państwo ramowe na rzecz jego personelu i osób pozostających na jego utrzymaniu;
- pomoc w zapewnieniu edukacji na rzecz dzieci w wieku szkolnym, pozostających na utrzymaniu członków personelu.

Działalność dowództwa finansowana jest zasadniczo z trzech źródeł (Rozporządzenie, 2010). Pierwsze to finansowanie narodowe związane z utrzymaniem delegowanych przedstawicieli danego państwa w dowództwie (pensje, diety). Druga opcja to wspólne finansowanie wielonarodowe, obejmujące współdzielenie wszelkich potencjalnych wydatków związanych z kosztami szkoleń i ćwiczeń wojskowych, które nie wchodzi w zakres odpowiedzialności państwa ramowego. Trzecia opcja to finansowanie przedsięwzięć i zasobów przez państwo ramowe.

Podsumowanie

Realizacja zadań wsparcia przez państwo gospodarza na rzecz wojsk sojuszniczych stacjonujących na terenie Polski stanowi istotne ogniwo w systemie bezpieczeństwa naszego państwa i całego NATO. W wyniku zwiększonego udziału kontyngentów wojsk sojuszniczych, będącego konsekwencją występujących zagrożeń bezpieczeństwa państw członkowskich NATO Europy Środkowo-Wschodniej, funkcjonowanie systemu HNS w Polsce powinno zostać objęte działaniami usprawniającymi system HNS. Podstawowe zmiany, zmierzające do racjonalizacji funkcjonowania HNS w Polsce, powinny objąć następujące obszary (Woźniak, 2018; Kwarto, 2018):

- wdrożenie podpisanej przez Ministra Obrony Narodowej nowej koncepcji funkcjonowania narodowego systemu wsparcia przez państwo gospodarza obejmującej podsystem militarny i niemilitarny;
- nowelizację ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP z 1967 r. i ustawy o pobycie wojsk obcych na terytorium Polski z 1999 r. poprzez określenie zadań z obszaru HNS;

- przygotowanie rozporządzenia uszczegółowiającego zadania wynikające zapisów ww. ustaw;
- poprawę mobilności wojskowej dla wskazanych gałęzi transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i morskiego), wykorzystywanych do przemieszczania wojsk NATO;
- udział w inicjatywach oraz programach międzynarodowych (NATO i Unii Europejskiej) służących poprawie mobilności wojsk na terenie Europy Środkowo-Wschodniej;
- wdrożenie nowego gromadzenia danych o zasobach z podsystemu pozamilitarnego i wymiany informacji na potrzeby Centralnej Bazy Danych HNS;
- dostosowanie kompetencji i odpowiedzialności

podstawowych ogniw systemu HNS zgodnego z systemem dowodzenia i kierowania SZ RP;

- kształtowanie podstaw formalnoprawnych do realizacji zadań HNS.

Reasumując, system HNS w Polsce to odpowiedzialność nie tylko wojska, ale całego państwa na rzecz sił NATO wykonujących zadania w naszym kraju. Jest to więc obszar aktywności sektora zarówno militarnego, jak i pozamilitarnego. Jednocześnie należy wnioskować, że zwiększony zakres realizacji zadań HNS wymaga kontynuacji prac dostosowujących zdolności naszego państwa do wydzielania zasobów i świadczenia usług stosownie do zwiększających się potrzeb kontyngentów wojsk sojuszników.

Bibliografia

- Doktryna, MON. (2014). *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, D-4 (B). Bydgoszcz: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- Doktryna, MON. (2016). *Doktryna wsparcia przez państwo-gospodarza*, DD-4.5 (B). Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- Kwarto, P. (2018). *Aktualne uwarunkowania wsparcia przez państwo-gospodarza*. Referat wygłoszony na konferencji naukowej Zarządu Logistyki P-4 SG WP: Tarnowo Podgórne (04-06.12.2018). Zarząd Logistyki P-4, Szef Oddziału Interoperacyjności i HNS.
- Kwarto, P. (2019). *Materiały informacyjne Zarządu Logistyki P-4 SG WP*. Warszawa: 01.03.2019, Kurs HNS, WAT, prezentacja ppt.
- MON, DG RSZ. (2019). *Materiały informacyjne Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych*.
- MON, DO RSZ. (2016). *Materiały informacyjne Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych*.
- MON, DO RSZ. (2019). *Materiały informacyjne Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych*.
- MON, IWsp SZ. (2016). *Materiały informacyjne Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych*.
- MON, IWsp SZ. (2017). *Materiały informacyjne Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych*.
- MON, IWsp SZ. (2018). *Materiały informacyjne Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych*.
- MON, IWsp SZ. (2019). *Materiały informacyjne Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych*.
- MON, SG WP SZ. (2019). *Materiały informacyjne Zarządu Logistyki P-4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego*.
- MON, STiRW-CKRW. (2016). *Materiały informacyjne Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk*.
- MON, STiRW-CKRW. (2019). *Materiały informacyjne Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk*.
- MON, 43 WOG. (2017). *Materiały informacyjne Inspektoratu 43 Wojskowego Oddziału Gospodarczego*.
- MON, Rozporządzenie. (2000). *Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 listopada 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu zakwaterowania wojsk obcych i ich personelu cywilnego, przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz.U. z 2016 r., poz. 1735).
- MON, Umowa. (2012). *Umowa nabycia i usług wzajemnych pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej a Departamentem Obrony Stanów Zjednoczonych Ameryki*. Warszawa: 03.12.2012.
- Rada Ministrów, Rozporządzenie. (2010). *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2010 r. w sprawie sposobu finansowania zadań realizowanych w ramach międzynarodowej współpracy z zakresu wewnętrznego i zewnętrznego bezpieczeństwa państwa, wynikających z umów i porozumień* (Dz.U. Nr 237, poz. 1568 z późn. zm.).
- Ustawa, Sejm. (1999). *Ustawa z dnia 23 września 1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium RP oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium* (Dz.U. z 2018 r. poz. 35).
- Woźniak, P. (2018). *Doświadczenia i wnioski z funkcjonowania systemu HNS w jednostkach i komórkach organizacyjnych MON oraz elementach pozamilitarnych systemu obronnego kraju*. Referat wygłoszony na konferencji naukowej Zarządu Logistyki P-4 SG WP. Zarząd Logistyki P-4, Szef Zarządu.

Księgarnia internetowa Polskiego Wydawnictwa Ekonomicznego
zaprasza na zakupy **z rabatem 15%**

www.pwe.com.pl



dr Ewa Kępka

E-mail: ewa-kepka@tlen.pl; nr ORCID: 0000-0003-1348-2216
Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia

dr Katarzyna Pietrzyk-Wiszowaty

E-mail: k.wiszowaty@akademia.mil.pl; nr ORCID: 0000-0003-3992-5775
Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia

Polski rynek przewozów kolejowych cargo w świetle europejskiej i krajowej polityki transportowej

Polish cargo railway transport market in the light of European and national transport policy

Transport, obok rolnictwa i handlu, stanowił jeden z pierwszych obszarów, które zostały objęte wspólną polityką Unii Europejskiej. Pochodną dynamicznych zmian społeczno-gospodarczych oraz procesów integracyjnych było niejednokrotne przewartościowanie realizowanych w jej ramach celów i priorytetów inwestycyjnych oraz potrzeb rozwojowych w zakresie poszczególnych gałęzi transportu, w tym również kolejowych przewozów cargo. Kraje członkowskie, choć prowadzą suwerenne polityki transportowe, chcąc współtworzyć system transportowy — muszą starać się podążać za tymi zmianami i ujmować je w narodowych politykach transportowych. W artykule dokonano analizy tych celów oraz ich wpływu na funkcjonowanie polskiego rynku kolejowego cargo w latach 1980–2018.

Słowa kluczowe:

polityka transportowa, przewozy kolejowe cargo, rynek przewozów kolejowych

Transportation, next to agriculture and trade was one of the first areas covered by the common policy of the European Union. The consequence of dynamic socio-economic changes and integration processes of this grouping was re-evaluation of the realized goals and investment priorities as well as development needs of different modes of transport, including rail freight. Member states, although they have sovereign transport policies, wanting to co-create the transport system must try to follow these changes and include them in national transport policies. In this article was analyzed the goals and their impact on the functioning of the polish rail cargo market in the years 1980–2018.

Key words:

transport policy, railway freight transport, rail transport market

Wprowadzenie

Już w drugiej połowie ubiegłego stulecia, kiedy to 25.03.1957 r. w Rzymie sześć państw założycielskich podpisało Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, podkreślono konieczność utworzenia i przyjęcia wspólnej polityki transportowej, stanowiącej jeden z zasadniczych elementów służących budowie wspólnego rynku na obszarze Wspólnoty. Odzwierciedleniem jej wagi i znaczenia było poświęcenie temu zagadnieniu odrębnego Tytułu IV „Transport”, w drugiej części wspomnianego Trakta-

tu (ang. *Fundation of Community*), ujmującego założenia odnoszące się do trzech gałęzi transportu, a mianowicie: kolejowego, drogowego oraz śródlądowego. Dokument ten dawał jedynie możliwość Radzie Ministerialnej jednomyślnego zdecydowania o tym, czy i w jakim zakresie oraz trybie mogą być przyjęte odpowiednie środki integracyjne dla pominiętych gałęzi transportu. Powodem takiego stanu rzeczy może być fakt, iż wśród państw sygnatariuszy (Francja, Belgia, Holandia, Republika Federalna Niemiec, Luksemburg, Włochy) gałęzie te we wzajemnych obrotach miały marginalne znaczenie. Warto jednak podkreślić, że w 11 artykułach Traktatu

Rzymskiego nakreślono ogólny zarys zasad prowadzenia tej polityki na obszarze EWG, które miały być realizowane w tzw. 12-letnim okresie przejściowym, czyli do 1970 r., dla transportu lądowego. Kolejne lata miały ogromny wpływ na realizację polityki transportowej na szczeblu zarówno krajowym, jak i europejskim. Dlatego też celem tego artykułu jest zidentyfikowanie celów i założeń stawianych w polityce transportowej Unii Europejskiej oraz przedstawienie jej wpływu na funkcjonowanie rynku kolejowego cargo w Polsce. Podjęty do rozwiązania problem badawczy został sprecyzowany następująco: jakie cele i założenia realizowane na szczeblu krajowym i międzynarodowym polityki transportowej przyświecają rozwojowi rynku przewozów kolejowych cargo oraz jaka jest ocena dotychczasowych działań podejmowanych w tym obszarze. Przy opracowaniu artykułu wykorzystano metodę badania treści dokumentów oraz metodę analizy, w tym analizy statystycznej i krytyki piśmiennictwa.

Polityka transportowa Unii Europejskiej wobec transportu kolejowego

Pierwszym strategicznym dokumentem opracowanym przez Komisję Wspólnot Europejskich w cztery lata po utworzeniu EWG, który wyraźnie określił program działania w zakresie polityki transportowej, było Memorandum Schausa z 1961 r., zatytułowane „Program działania w zakresie wspólnej polityki transportowej” (Memorandum on the General Lines of the Common Transport Policy, 1961). Zakładało ono kilka zasadniczych celów, do których należy m.in.: wyeliminowanie wszelkich barier uniemożliwiających utworzenie jednolitego wspólnego rynku transportowego, zapewnienie swobody przepływu usług transportowych w ramach Wspólnoty, zagwarantowanie wspólnej organizacji transportu oraz koordynację działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej na jej obszarze (Grzywacz, Rydzkowski, Wojewódzka-Król, 2003, s. 121; Lipińska-Słota, 2000, s. 40). Jak na ówczesne czasy były to zbyt ambitne założenia, do dziś bowiem nie ma pełnej koordynacji działań, jak choćby w obszarze inwestycji infrastrukturalnych czy też pełnej swobody przepływu usług transportowych we wszystkich gałęziach transportu, zatem program ten nie został zrealizowany. Do 1967 r. eliminowane były jedynie bariery występujące pomiędzy państwami członkowskimi, a nie zadania wynikające z programu, niemniej jednak stanowił on solidną podstawę do późniejszego rozwoju wspólnej polityki transportowej. W październiku 1973 r. Komisja ustaliła nowy program działań, który odsuwał zagadnienia li-

beralizacji rynków Wspólnoty na dalszy plan. Został on zatytułowany „Rozwój wspólnej polityki transportowej” i miał być urzeczywistniony do 1982 r. Koncentrował się przede wszystkim na konieczności budowy i rozbudowy wspólnej sieci transportowej oraz wsparciu finansowym tychże inwestycji oraz ujednoliceniu przepisów prawnych państw członkowskich w zakresie transportu. W programie dostrzeżono, że „najważniejszym składnikiem zmodyfikowanego podejścia jest nacisk na integrację systemów transportowych poszczególnych państw, co wymaga podjęcia przez Wspólnotę działań w zakresie planowania i finansowania sieci transportowej oraz organizacji rynku transportowego, mając na uwadze ostateczny cel, jakim jest optymalne wykorzystywanie zasobów ulokowanych w tym sektorze” (Rydzkowski, 1997, s. 242).

W związku z niejednorodnym postrzeganiem transportu oraz zróżnicowanym podejściem do kształtowania polityki transportowej poszczególnych krajów członkowskich, realizacja przyjętego programu była trudna do wykonania. Francja i Niemcy traktowały transport jako gałąź gospodarki, która przyczynia się do realizacji szerszych celów polityki gospodarczej i regionalnej, natomiast większym sceptycyzmem wykazywała się Wielka Brytania, stawiając go na równi z innymi dziedzinami gospodarki (Nicoll, 2002, s. 226). Pokłosiem niejednomyślności państw w zakresie założeń programowych oraz braku postępów w kreowaniu wspólnej polityki transportowej było wniesienie w 1982 r. przez Parlament Europejski oskarżenia przeciwko Radzie Ministrów do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o naruszenie postanowień Traktatu Rzymskiego i bezczynności w zakresie liberalizacji rynków transportowych. W 1985 r. Trybunał przychylił się do wniosku Parlamentu i wydał orzeczenie o winie Rady, wskazując jednocześnie na konieczność podjęcia szybkich działań przyczyniających się do wyeliminowania wszelkich uchybień uniemożliwiających osiągnięcie założonych celów w tej dziedzinie. Można zatem stwierdzić, iż do początku lat 80. XX w. wspólna polityka transportowa charakteryzowała się swoistym marazmem, gdyż większość założeń zawartych w przedkładanych programach nie znalazło odzwierciedlenia w rzeczywistości. W konsekwencji EWG weszła w lata 80. ze świadomością znacznego zaniedbania realizacji wspólnej polityki transportowej. W 1983 r. Komisja podjęła wysiłek zdynamizowania tej polityki i opracowała kolejny program „Ku wspólnej polityce transportowej” (Grudzewski, 1998, s. 10–11), który miał bardziej pragmatyczny wyraz w stosunku do założeń poprzednich programów. Skoncentrowano się w nim na (Bąk, 1997, s. 58):

- poprawie efektywności i wydajności systemów transportowych państw członkowskich;
- wyeliminowaniu „wąskich gardeł” infrastrukturalnych na obszarze Wspólnoty;

- zlikwidowaniu przeszkód reglamentacyjnych w funkcjonowaniu wspólnego rynku;
- ograniczeniu interwencji państwa na rynku do uzasadnionych konkretnych przypadków.

Dwa lata po przedstawieniu programu, w czerwcu 1985 r., Komisja EWG przygotowała i opublikowała pierwszą Białą Księgę, pt.: „Zakończenie tworzenia rynku wewnętrznego”. Dostrzeżono w niej, iż transport odgrywa ważną rolę w tworzeniu PKB Wspólnoty oraz że rozwój wolnego rynku w tym sektorze ma istotne znaczenie gospodarcze dla przemysłu i handlu. Dokument ten podkreślił, że zakończenie budowanie wewnętrznego wspólnego rynku, który miał zostać utworzony do końca 1992 r., wymaga podjęcia wielu działań, które zostały wdrożone w życie dopiero w kilka lat po uzgodnionych terminach, wspólny rynek transportowy zaczął bowiem formalnie funkcjonować dopiero od 1.01.1993 r., a w towarowym transporcie kolejowym zakończenie procesu liberalizacji stanowi data 1.01.2007 r. Ponadto przystąpienie do EWG nowych państw członkowskich — Grecji (1981 r.) oraz Hiszpanii i Portugalii (1986 r.) rozszerzyło obszar, który miał obejmować wspólny rynek. Dlatego też ponownie można uznać, iż w stosunku do tempa realizacji określonych celów — był to nader ambitny program.

Warto również dodać, że w listopadzie 1985 r. Rada Ministrów, uwzględniając propozycje zamieszczone w Białej Księdze oraz biorąc pod uwagę stanowisko Parlamentu w tym zakresie, przyjęła program działania w transporcie pod nazwą Master Plan, który obejmował utworzenie do końca 1992 r. zliberalizowanego rynku transportowego bez ograniczeń ilościowych, stopniowe przekształcanie, w okresie przejściowym, kontyngentów bilateralnych (dwustronnych) w kontyngenty wspólne EWG oraz wyeliminowanie do końca okresu przejściowego wszelkich działań mogących zakłócić uczciwą konkurencję w tym sektorze (Burniewicz, 1991, s. 26–27). Brak współpracy w obszarze działań, różnice w rozwoju społeczno-gospodarczym oraz wymagania związane z dostosowaniem technicznym i technologicznym ówczesnej dwunastki państw członkowskich spowodowały znaczne opóźnienia w realizacji polityki transportowej.

Rok 1992 w zakresie transportu przyniósł istotne zmiany. Dnia 7.02.1992 r. podpisano Traktat o Unii Europejskiej w Maastricht (wszedł w życie 1.01.1993 r.), na mocy którego nazwę EWG zastąpiono mianem Wspólnota Europejska (TWE). Walorem przeprowadzonych przeobrażeń w aspekcie transportu było wzmocnienie polityczne, instytucjonalne oraz budżetowe do prowadzenia wspólnej polityki transportowej, między innymi poprzez zastąpienie zasady jednomyślności w Radzie zasadą kwalifikowanej większości. Ponadto Traktat włączył koncepcję Transeuropejskich Sieci Transportowych (ang. *Trans-European Network-Transport* — TEN-T) jako podstawę do

wspólnotowego finansowania rozwoju europejskiej infrastruktury (Liberadzki, Mindur, 2006, s. 15–16). W tym samym roku opublikowano drugą Białą Księgę, pt. „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej. Globalne podejście do systemu zrównoważonego przemieszczania”. Głównym założeniem przyświecającym temu dokumentowi były otwarcie i regulacja rynku transportowego. Przedstawione w nim cele odnoszące się do wspólnej polityki transportowej dla krajów członkowskich skupiały się na dążeniu do rozwoju zrównoważonego przemieszczania w obszarze Wspólnoty poprzez:

- dalsze wzmocnienie i prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz ułatwienie swobodnego przepływu towarów i osób w całej Wspólnocie;
- intensyfikację spójności gospodarczej i społecznej przez rozwój infrastruktury transportowej;
- rozwój systemów transportowych z poszanowaniem środowiska naturalnego;
- promocję bezpieczeństwa transportu;
- wypracowanie odpowiednich stosunków z krajami trzecimi, w razie potrzeby traktując priorytetowo te państwa, które mają istotne znaczenie dla Wspólnoty jako całości pod względem przewozu osób i towarów (White Paper on The future development of the common transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility, 1992, s. 14).

Biała Księga zwracała większą uwagę niż dotychczas z jednej strony na znaczący wpływ transportu na rozwój gospodarczy — zaznaczając, że „transport jest sektorem wzrostu” — oraz technologiczny, nakreślając jednocześnie skutki jego nierównomiernego rozwoju, lecz z drugiej podkreślała zaostrzający się konflikt pomiędzy tą gałęzią gospodarki a otaczającym go środowiskiem. Należy również wspomnieć, że istotny wpływ na kształtowanie polityki transportowej miało zawarcie w 1991 r. przez Unię Europejską umów stowarzyszeniowych z krajami byłego bloku wschodniego: Polską, Węgrami, Czechami, Słowacją i Rumunią. Perspektywa przyjęcia nowych państw uwarunkowała dalszy rozwój przyjętych ustaleń w zakresie tworzenia sieci transeuropejskich i konieczność opracowania standardów uwzględniających potrzeby krajów kandydujących oraz współpracy z nimi w dziedzinie transportu (Sawicka, 2004, s. 230). Dlatego też w 1996 r. Parlament Europejski oraz Rada Europy uchwaliły decyzję o Wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej, która była najistotniejszym aktem prawnym umożliwiającym realizację tego przedsięwzięcia. Zgodnie z tym dokumentem wszystkie połączenia transportowe, które odpowiadają określonym w nim celom i priorytetom, stanowią część transeuropejskich sieci transportowych i ich realizacja jest uważana za „interes wspólny” (Teichmann, 2006, s. 145). Realizacja planowanych projektów inwestycyjnych zgodnie z ustaleniami miała zakończyć się do 2010 r.,

stwarzając spójną sieć połączeń dla poszczególnych gałęzi transportu na całym terytorium ówczesnej Wspólnoty, jednak nie zostały one w pełni urzeczywistnione. Należy dodać, iż w dokumencie tym znalazły się również plany modernizacyjne istniejącej już sieci transportowej.

Podczas szczytu Rady Unii Europejskiej, który odbył się w Göteborgu w 2001 r., została przyjęta Strategia Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju. Na jej podstawie, we wrześniu 2001 r. został opracowany kolejny strategiczny dokument dotyczący problematyki związanej z transportem, a mianowicie Biała Księga, która została zatytułowana „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów”. Prezentowała ona ocenę stanu integracji w zakresie polityki transportowej, wyrażała aktualne problemy w tym obszarze oraz zawierała propozycje ich rozwiązań i realizacji w zakładanej perspektywie czasowej. Silnie akcentowano w niej konieczność zmiany dotychczasowego modelu podziału zadań, uwzględniając przy tym aspekty środowiskowe i społeczne, oraz koordynacji współpracy między poszczególnymi gałęziami transportu (multimodalizm, interoperacyjność) (Grzelakowski, 2009, s. 66). Podkreślano przy tym, iż nadmierne obciążenie sieci transportowej (w szczególności transportu drogowego) w niektórych regionach Wspólnoty może w przyszłości spowodować zakłócenia w gospodarce europejskiej. Dokument ten wnosił postulaty dotyczące między innymi rewitalizacji kolei. Ponadto podkreślano konieczność rozwoju sieci transeuropejskich, które będą zapobiegać nadmiernemu powstawaniu wąskich gardeł oraz kongestii na głównych szlakach drogowych, kolejowych, w miastach czy też portach lotniczych (A European Union Strategy for sustainable development, 2002, s. 78). W Białej Księdze powtórzono większość z dezyderatów zawartych w poprzednich dokumentach, podkreślając, iż bez braku integralności sieci transportowych nie może być urzeczywistniona kohezja przestrzenna oraz swobodny fizyczny przepływ towarów i osób. Skrytykowano jednocześnie dotychczasowe postępy w realizacji rozwoju sieci transeuropejskich (Domańska, 2006, s. 108) i wskazano przy tym rozwiązania zmierzające do poprawy tego stanu. Zakładano, iż przedsięwzięcia te będą obejmowały m.in.: usprawnienie połączeń szlaków żeglugi śródlądowej z koleją i żeglugą morską przez porty morskie i rzeczne, poprawę jakości przewozów pasażerskich dzięki współdziałaniu portów lotniczych i kolei dużych prędkości, zwiększenie bezpieczeństwa transportu osób i ładunków wszystkimi gałęziami transportu oraz rozwój inteligentnych systemów transportowych.

Ważnym impulsem dla dalszego funkcjonowania Wspólnoty stało się podpisanie 13.12.2007 r. Traktatu z Lizbony, który z kolei wszedł w życie 1.12.2009 r. Na mocy tego traktatu nazwa „Wspólnota Europejska” została zmieniona na „Unię Europejską”,

a podstawą prawną do tego było przekształcenie Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską na Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Przekształcenia te miały również swój oddźwięk w sferze transportu, w szczególności w odniesieniu do polityki spójności, która wyraźnie została w nim uwypuklona, a w jej ramach zwrócono uwagę na fundusze unijne jako wsparcie inwestycji transportowych.

W pierwszym kwartale 2011 r. ukazała się kolejna Biała Księga na lata 2011–2020, zawierająca również — a może przede wszystkim — wizję rozwoju tego sektora do 2030, a nawet 2050 r. Tytuł tego dokumentu brzmi: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Niewątpliwie pozytywnym jego elementem było sprecyzowanie dalekowszecznych celów, które nie były ujęte w poprzednich planach. Wątpliwości mogą jednak budzić nazbyt daleko idące perspektywy, ponieważ planowanie na okres 40 lat, przy tak szybko zmieniającym się świecie, niestałości zjawisk gospodarczych i społecznych, nieprzewidywalności występowania zmian klimatycznych i coraz liczniej występujących klęskach żywiołowych — jest trudne do oszacowania. Wspólną myślą przewodnią, nakierowaną na realizowanie celu strategicznego polityki transportowej — podobnie jak to było w poprzedniej Białej Księdze — jest stworzenie konkurencyjnego systemu transportu, który zaspokajałby gospodarcze i społeczne potrzeby Wspólnoty Europejskiej, zachowując przy tym umiar w wykorzystywaniu nieodnawialnych źródeł surowców naturalnych. Należy zaznaczyć, iż zarysowane w dokumencie cele charakteryzują się dużym stopniem ogólności i, z uwagi na aktualnie bardzo zróżnicowany stan rozwoju transportu w państwach Unii, stanowić będą dalszą wizję przyszłości niż osiągalny plan rozwoju transportu. To właśnie obecny poziom rozwoju poszczególnych gałęzi transportu w danych krajach powinien być czynnikiem decydującym o przyszłych kierunkach, w których zmierzać ma polityka transportowa, określać czas realizacji inwestycji i harmonogram tych działań, który akcentowałyby najistotniejsze przedsięwzięcia. Dobór celów w przypadku dużych dysproporcji występujących w państwach Unii w zakresie poszczególnych gałęzi transportu budzi pewne wątpliwości. Otóż biorąc pod uwagę choćby cel czwarty, jakim jest zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach Unii, które pod tym względem są mocno zróżnicowane lub też nie posiadają tego rodzaju połączeń (Cypr i Malta), można się spodziewać, że nie będzie on realizowany we wszystkich krajowych planach powstających na bazie tego dokumentu. Istotnym elementem jest zwrócenie uwagi na utworzenie multimodalnej sieci TEN-T, w szczególności w państwach „nowej” unii. Mowa tu m.in. o takich elementach systemu transportowego, jak: brakujące połączenia autostradowe, drogi ekspresowe,

modernizacja istniejących linii kolejowych i budowa linii dużych prędkości. Niezbędnym elementem w tym zakresie jest zwiększenie przepustowości istniejących głównych portów lotniczych i morskich, które zaliczają się do sieci bazowej oraz połączenie ich z siecią kolejową. Można zatem uznać, iż cele polityki transportowej skoncentrowane zostały przede wszystkim na ogólnoeuropejskiej infrastrukturze transportowej, na którą do 2030 r., zgodnie ze wstępnymi przewidywaniami ekspertów Komisji Europejskiej, w skali całej Unii przeznaczone zostanie na te inwestycje ok. 1,5 bln euro łącznych nakładów (Igliński, 2011, s. 34).

Pochodną realizacji europejskiej polityki transportowej na przestrzeni lat było wdrażanie pakietów kolejowych, przyjmowanych w latach: 2001, 2004, 2007 oraz 2016, które zostaną szerzej opisane w dalszej części artykułu.

Transport kolejowy w krajowej polityce transportowej

Po okresie transformacji ustrojowej w Polsce narodziła się potrzeba opracowania zwanego programu polityki państwa w odniesieniu do sektora transportu. Wynikała ona z jednej strony z jego wieloletnich zaniedbań finansowych, w szczególności w zakresie infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu, niezbędnej do odpowiedniego funkcjonowania i rozwoju innych działów gospodarki narodowej, jak i prowadzenia wymiany handlowej w warunkach wolnorynkowych. Z drugiej natomiast — wzięła swój początek w nowo powstałych uwarunkowaniach gospodarczych i społecznych, w tym także z dążenia naszego państwa do akcesji z Unią Europejską (UE) oraz poszerzającej się współpracy międzynarodowej, wymuszając na decydentach podjęcie stosownych kroków w kierunku jego odpowiedniego dostosowania do wspólnotowych wymogów i standardów. Nie bez znaczenia była tu także kwestia zamiaru przystąpienia Polski do NATO oraz Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Efektem zaistniałych zmian, poczynając od 1990 r., było trzykrotne podjęcie próby sformułowania polityki transportowej na szczeblu rządowym w naszym kraju. Pierwszy dokument, zatytułowany „Polityka Transportowa — program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie”, został opracowany i opublikowany w 1994 r. przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Został on przyjęty przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w 1995 r., niemniej jednak w wyniku licznych zastrzeżeń odnoszących się do nadmiernej szczegółowości, praktycznego wyko-

nania założonych celów oraz objętości, nie uchwalono go w Sejmie. Dokument ten stanowił program działania, mający na celu nadrobienie zaległości w rozwoju transportu, w szczególności w obliczu dynamicznego wówczas rozwoju motoryzacji oraz dostosowania polskiego transportu do nowych warunków współpracy gospodarczej. Odniesienia gałęziowe, w tym do transportu kolejowego, nie były wówczas szerzej rozwijane, co wynikało z innych priorytetów stawianych przed działem transportu w ówczesnym czasie. W związku z tym działania były ukierunkowane na zwiększenie stopnia zaspokojenia potrzeb społeczno-gospodarczych kraju. Niemniej stopień realizacji tego dokumentu był niewielki, a cztery lata po jego ukazaniu się, a więc w 1999 r., rozpoczęto prace nad nowym programem, który w rezultacie ukazał się w 2000 r. jako projekt pod nazwą „Polityka Transportowa Państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju”, a został przyjęty przez Radę Ministrów 17.10.2001 r. Stanowił on w znacznej części kontynuację i aktualizację planów oraz zamierzeń zawartych w poprzednim dokumencie. Już wówczas podkreślono konieczność zwrócenia większej uwagi na zasady zrównoważonego rozwoju transportu. Ponadto dokument uwydatniał związek transportu z aspektami obronności kraju, co zostało wyrażone w sprecyzowanym w nim celu ogólnym (głównym), za który przyjęto „osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, w warunkach kraju rozwijającej się gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem współpracy międzynarodowej głównie w skali europejskiej oraz zobowiązań wynikających z potrzeb obronności państwa, w tym z członkostwa w NATO i pełnienia funkcji HNS” (państwa — gospodarza) (Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju, 2001, s. 22). Jednakże zagadnienia obronności pokrótce rozwinięte w celach częściowych nie znalazły dalszego przełożenia w ukazaniu konkretnych działań czy też inwestycji, które miałyby z tychże potrzeb wynikać. Jak zostało podkreślone, „koniecznym zatem jest zapewnienie właściwego standardu przewozu wojsk, przygotowania trakcji zastępczych, utrzymania rezerw komunikacyjnych oraz przygotowania punktów zabiegów specjalnych, wynikających z zadań obronnych i potrzeb Sojuszu. Istotnym priorytetem jest także zapewnienie bezpieczeństwa przewozu wojsk i ładunków państw — członków NATO” (Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju, 2001, s. 28).

Jako zasadniczy cel częściowy średnioterminowy, czyli na lata 2000–2006, w odniesieniu gałęziowym przyjęto rozpoczęcie głębokich zmian strukturalnych, określonych w etapie I oraz II celów długoterminowych. W ramach tego założenia w transporcie

kolejowym za priorytet przyjęto jego głęboką restrykturyzację w celu przystosowania do warunków rynkowej konkurencji między przewoźnikami, czego rezultatem byłoby zwiększenie udziału tej gałęzi w przewozach ładunków oraz pasażerów. Biorąc natomiast pod uwagę infrastrukturę transportu kolejowego, należy zaznaczyć, iż w dokumencie został sprecyzowany w tym zakresie cel operacyjny, odnoszący się do podniesienia sprawności najważniejszych szlaków kolejowych wraz z przejściami granicznymi oraz dalszej modernizacji sieci w relacji wschód–zachód. Należy przy tym zaznaczyć, iż zagadnieniom związanym z planowanymi kierunkami rozwoju poszczególnych gałęzi zostało poświęcone dużo więcej uwagi w ostatniej części dokumentu, gdzie zwrócono głównie uwagę na ich aspekty techniczno-rzeczowe, ale również i przemiany systemowe w tym zakresie.

Kolejnym dokumentem, który został opracowany w 2005 r. przez Ministerstwo Infrastruktury, a następnie zaakceptowany przez rząd rok po przystąpieniu naszego kraju do UE jest „Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025”. Jak zostało podkreślone w treści niniejszego dokumentu, został on przygotowany „w celu przedstawienia go Parlamentowi, aby zgodnie z praktyką realizowaną w większości krajów wspólnotowych, polityka transportowa była zaaprobowana przez ciało ustawodawcze, wskazując kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów” (Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, 2005, s. 12). Należy zaznaczyć, iż poprzednie dokumenty tego rodzaju były w Polsce akceptowane jedynie przez Radę Ministrów. To opracowanie w znacznej mierze opiera się na poprzedniej polityce, lecz dodatkowo zostało wzbogacone o warunki i konsekwencje wynikające z wstąpienia naszego kraju do UE. Niewielkiej zmianie zostały poddane cele i kierunki tejże polityki, co wynikało z uwzględnienia sformułowań zawartych w opublikowanej w 2001 r. Białej Księdze, pt. „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów”. Ponadto wpływ na to miały m.in.: nowe uwarunkowania prawne zaistniałe w tym sektorze, szanse na otrzymanie środków finansowych na inwestycje w zakresie transportu oraz usprawnienie wymiany handlowej oraz przepływu ludności pomiędzy państwami Unii.

Cel podstawowy, ujęty podobnie jak w poprzednim dokumencie, zwraca uwagę na konieczność zachowania zasad zrównoważonego rozwoju transportu, jednak z położeniem nacisku na poprawę jakości i rozbudowę systemu transportowego, gdyż — jak to ujęto — jest to jeden z kluczowych czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Wśród 10 priorytetów, które stanowiły odzwierciedlenie ówczesnego stanu i prognozy przewozów, w zakresie transportu kolejowego wyartykułowano dwa zasadnicze elementy, a mianowicie unowocześnienie transportu kolejowego

wego poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami, przy równoczesnej poprawie efektywności tej gałęzi, jak również radykalną poprawę stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej (Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, 2005, s. 10). Kluczowym aspektem tego dokumentu jest wyartykułowanie kierunków rozwoju w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu, które wyrażone zostały poprzez sprecyzowanie zadań do realizacji w perspektywie długookresowej. Wśród nich na pierwszy plan wysuwają się działania w zakresie modernizacji i rozwoju sieci kolejowej, zapewnienie przewoźnikom kolejowym cargo i pasażerskim dostępu do infrastruktury kolejowej na zasadach niedyskryminacyjnych.

Współcześnie obowiązującym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju sektora transportu jest Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), przyjęta 22.01.2013 r. przez Radę Ministrów. Bardziej kompleksowo odnosi się ona do zagadnień wewnątrzgałęziowych oraz międzygałęziowych tego działu gospodarki. Zasadnicze cele, jakie zostały w niej wyznaczone dla transportu kolejowego, koncentrują się na trzech obszarach, a mianowicie: infrastrukturze, przewozach kolejowych cargo oraz pasażerskich (międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych). Tym samym zaakcentowano, że działania będą skoncentrowane głównie na zapewnieniu wydajnej i efektywnej infrastruktury, charakteryzującej się odpowiednią do potrzeb przewozów cargo zdolnością przepustową, prędkością maksymalną, dopuszczalnym naciskiem osi, skrajnią ładunkową, a także długością torów. Podkreślono, że jest ona warunkiem stworzenia konkurencyjnej wobec transportu drogowego oferty kolei w przewozach cargo, w tym szczególnie w tranzycie wschód–zachód (z uwzględnieniem przewozów Europa–Azja) oraz północ–południe, a także w obsłudze portów morskich (Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030), 2013, s. 50).

W zakresie przewozów towarowych podkreśla się konieczność zapewnienia warunków do świadczenia usług komplementarnych w powiązaniu z innymi gałęziami transportu, czemu sprzyjać będzie rozwój interoperacyjnej i intermodalnej infrastruktury. Jako najbardziej perspektywiczne wskazuje się dwa segmenty towarowego rynku kolejowego, a w tym przewozy:

- intermodalne, pozwalające na pełne wykorzystanie zalet poszczególnych środków transportu;
- całopociągowe, stanowiące najefektywniejszą formę przemieszczania ładunków w przewozach masowych (Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030), 2013, s. 49).

Wyznaczone ogólne kierunki rozwoju transportu kolejowego znalazły odzwierciedlenie w wieloletnim programie inwestycyjnym na liniach kolejowych, dofinansowanym przez ministra właściwego do spraw

transportu, czyli Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku (KPK), przyjętym 15.09.2015 r. uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów, a rok później aktualizowanym uchwałą Rady Ministrów nr 144/2016. Sprecyzowany w tytule tego dokumentu horyzont czasowy stanowi pochodną perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020, czyli moment zakończenia możliwości dofinansowania projektów inwestycyjnych.

Realizacja celów polityki transportowej — restrukturyzacja i liberalizacja rynku kolejowego cargo

W dniu akcesji, 1.05.2004 r., Polska została objęta polityką transportową UE. Jednak jej cele i ich realizacja stały się dla Polski obowiązujące już wcześniej, po wejściu w życie Układu Europejskiego, zwanego też Układem Stowarzyszeniowym Polski ze Wspólnotami Europejskimi (Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską, z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z drugiej strony, 1994) — 1.02.1994 r. Dla rynku przewozów kolejowych oznaczało to konieczność przeprowadzenia głębokich przekształceń deregulacyjnych i liberalizacyjnych, przy czym deregulacja praktycznie polegała na przeprowadzeniu demonopolizacji. Przyjęto słuszną koncepcję zintegrowanych działań administracyjnych i rynkowych, polegających na restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji narodowego przewoźnika — Polskich Kolei Państwowych (PKP), przy jednoczesnym tworzeniu prawa sprzyjającego konkurencji oraz likwidacji barier w dostępie do rynku dla nowych podmiotów.

W zakresie restrukturyzacji rynku kolejowego cargo prawną bazą były, jak na razie, trzy „pakiety kolejowe” dyrektyw UE. „Pakiet czwarty”, przyjęty w 2016 r., jeszcze nie obowiązuje. Jak informuje Urząd Transportu Kolejowego, wejście w życie całości przepisów czwartego „pakietu” przewidziane jest na połowę roku 2020, choć część nakładanych przez niego obowiązków będzie trzeba stosować już od 16.06.2019 r. („IV pakiet kolejowy zaczyna działać”, 2019). Dla rynku kolejowego cargo istotne są „pakiety” pierwszy i drugi, natomiast „pakiety” trzeci i czwarty dotyczą przewozów pasażerskich.

„Pakiet pierwszy”, z 2001 r., składa się z czterech dyrektyw: 2001/12/WE, 2001/13, 2001/14, 2001/16. Pierwsze trzy są nowelizacją dyrektywy 91/440 i dwóch dyrektyw z 1995 r. Należy podkreślić szczególne znaczenie dyrektywy 91/440, która wskazała podstawową zasadę polityki liberalizacji rynku kolejowego — prawo swobodnego dostępu do infrastruktury kolejowej każdego kraju członkowskiego

dla przewoźników zagranicznych. Warunkiem, zgodnie z dyrektywą, jest oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej. W „pakiecie”, oprócz niewielkich zmian wcześniejszych dyrektyw, znalazł się obowiązek powołania urzędu regulującego funkcjonowanie rynku kolejowego, pełniącego też funkcję instancji odwoławczej dla przewoźników, oraz obowiązek posiadania przez każdego przewoźnika kolejowego świadectwa bezpieczeństwa.

„Pakiet drugi”, z 2004 r., obejmujący trzy dyrektywy: 2004/49, 2004/50, 2004/51, dotyczył interoperacyjności transportu kolejowego, a także kwestii bezpieczeństwa, licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych oraz pobierania opłat za dostęp do infrastruktury. Dyrektywa 2004/51, zmieniająca dyrektywę 91/440, wprowadziła obowiązek pełnego otwarcia wspólnotowego rynku kolejowego dla przewozów międzynarodowych od 1.01.2007 r.

Aktem prawnym wprowadzającym do realizacji w Polsce postanowienia wspólnotowe w zakresie transportu kolejowego była ustawa o transporcie kolejowym z 27.06.1997 r. Jej postanowienia dotyczyły m.in. finansowania transportu kolejowego, bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, bezpieczeństwa i nadzoru technicznego, eksploatacji linii kolejowych, koncesjonowania transportu kolejowego. Jednak to ustawa o transporcie kolejowym (ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym, 2003), przyjęta w marcu 2003 r., uważana jest za akt prawny najważniejszy dla funkcjonowania rynku kolejowego oraz dokument, który stworzył prawne możliwości i warunki dla liberalizacji rynku kolejowego cargo (Wojciechowska, 2019). W roku 2003 powołana została na mocy wspomnianej ustawy instytucja sprawująca szeroko rozumianą funkcję regulatora rynku kolejowego — Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Uregulowanie kwestii przewoźnika państwowego — dostosowanie struktury przedsiębiorstwa państwowego PKP do obowiązujących regulacji wspólnotowych i krajowych — nastąpiło w roku 2000, poprzez przyjęcie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Zgodnie z nią w 2001 r. oddzielona została działalność przewozowa od zarządu infrastrukturą kolejową. Jednocześnie w obszarze działalności przewozowej rozdzielono przewozy towarowe i pasażerskie. Przedsiębiorstwo państwowe zostało podzielone na wiele jednoosobowych spółek Skarbu Państwa — spółek prawa handlowego w formie spółki akcyjnej. Utworzona została grupa kapitałowa, Grupa PKP, w skład której wchodzi jako spółka matka jednoosobowa spółka Skarbu Państwa Polskie Koleje Państwowe SA (PKP SA) (pełniąc nadzór właścicielski nad pozostałymi spółkami Grupy PKP; jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa) oraz spółki córki: spółki przewozowe — m.in. PKP Cargo SA, PKP Intercity SA, i spółki niezwiązane bezpośrednio

z przewozami — m.in. PKP PLK SA. Struktura Grupy kształtuje się, można powiedzieć, w sposób ustawiczny: niektóre spółki zostały przekazane w zarząd samorządów terytorialnych — np. PKP Przewozy Regionalne SA, niektóre sprywatyzowane — np. PKP Cargo SA. Jedyny w Grupie przewoźnik towarowy jest też jedyną spółką w pełni sprywatyzowaną. Akcje PKP Cargo SA trafiły w 2013 r. na giełdę i aktualnie PKP SA posiada pakiet tylko około 33% akcji, reszta akcji znajduje się w posiadaniu podmiotów prywatnych (Burnewicz, Rucińska, 2012, s. 186). W 2018 r. powstała koncepcja utworzenia holdingu, do którego należałyby spółki główne i spółki zależne. Warto zaznaczyć, że w holdingu ma znaleźć się PKP PLK SA, mimo iż projekt restrukturyzacji zakładał wyrowadzenie tej spółki z Grupy w 2015 r.

W kolejnych po 2003 r. latach w Polsce dokonano wielokrotnych nowelizacji ustawy, uchwalono kilka aktów prawnych dotyczących rynku transportowego, a także plany i strategię rozwoju transportu, w tym transportu kolejowego, które poddane zostały analizie w pierwszej części publikacji. Przekształcenia rynku kolejowego cargo dotyczyły przemian związanych nie tylko z restrukturyzacją, ale również liberalizacją rynku.

Proces liberalizacji rynku kolejowego rozpoczął przyjęcie ustawy o transporcie kolejowym w 1997 r. Otworzyła ona na podstawie koncesji dostęp do transportu kolejowego różnym podmiotom gospodarczym, głównie dysponującym własnym taborem i bocznikami kolejowymi (Mendyk, 2007, s. 61). Prywatni operatorzy funkcjonują w transporcie kolejowym od 1998 r., jednak dostęp do rynku kolejowego podmiotów krajowych realizujących przewozy cargo uregulowała ustawa o transporcie kolejowym z 2003 r. Jej postanowienia umożliwiły rozwój i ekspansję rynkową przedsiębiorstw kolejowych wyodrębnionych z transportu wewnętrznego przedsiębiorstw takich jak: KGHM, ORLEN, Lotos czy kopalni węgla na Śląsku. Jednocześnie regulacje prawne zagwarantowały niedyskryminacyjne, jednolite traktowanie wszystkich przedsiębiorstw funkcjonujących na rynku kolejowym, bez względu na ich strukturę własności i wielkość. Każdy podmiot gospodarczy (ustawa o działalności gospodarczej), po spełnieniu warunków wymaganych przepisami, na podstawie złożonego wniosku może uzyskać licencję na realizację przewozów kolejowych. Instytucją udzielającą licencji jest, zgodnie z ustawą, prezes UTK (Wojciechowska, 2019, s. 174). Z prawnego punktu widzenia, nie uwzględniając innych uwarunkowań, każdy podmiot gospodarczy, który spełni wymagania ustawowe, może rozpocząć działalność przewozową na polskim rynku kolejowym. Zdaniem W. Rydzkowskiego Polska, jako jeden z pierwszych krajów członkowskich UE, stworzyła regulacje prawne umożliwiające demonopolizację oraz pełną liberalizację rynku kolejowego, zapewniając też prawo

swobodnego dostępu do infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwom kolejowym (Rydzkowski, Wojewódzka-Król, 2010, s. 540).

Swobodny dostęp do infrastruktury transportu kolejowego, wraz z infrastrukturą do obsługi manewrowej i rozrządowej, jest warunkiem *sine qua non* faktycznej liberalizacji rynku kolejowego. Wiąże się z tym obowiązek wynikający z dyrektywy 91/440 rozdzielenia zarządzania infrastrukturą od jej eksploatacji. W Polsce organ zarządzający infrastrukturą kolejową — PKP PLK SA — jest zobowiązany do udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na podstawie umowy, w zamian za opłaty pobierane za dostęp. Sposób naliczania wysokości opłat wyznacza dyrektywa 2001/14, jednak szczegółowa analiza tej problematyki, łącznie z kwestią finansowania infrastruktury kolejowej, wykracza zdecydowanie poza zakres publikacji.

Polskie regulacje i praktyka w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej są zgodne z zaleceniami wspólnotowymi. Pozostawienie PLK w Grupie PKP miało być rozwiązaniem przejściowym, budzącym jednak kontrowersje — głównie w kwestii równego, niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury. Niezależni, nienależący do Grupy PKP przewoźnicy kolejowi w początkach działalności nowych struktur informowali o utrudnieniach w dostępie do infrastruktury, PLK przegrało kilka postępowań prowadzonych przez UOKiK. W ocenie nie tylko auterek (Burnewicz, Rucińska, 2012, s. 193) całkowite wyodrębnienie PLK byłoby najkorzystniejszym rozwiązaniem dla rynku kolejowego, nie należy się jednak tego spodziewać (w koncepcji utworzenia holdingu PLK są jednym z jego podmiotów).

Dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewoźników zagranicznych został odłożony w czasie, ponieważ Polska wynegocjowała 3-letni okres przejściowy. Otwarcie polskiego rynku dla przewozów międzynarodowych nastąpiło w dniu 1.01.2007 r., a od 1.01.2008 r. polski rynek kolejowy cargo został otwarty dla przewozów kabotażowych.

Wpływ polityki transportowej na funkcjonowanie rynku kolejowego cargo

Jednym z głównych celów najstarszej (obok polityki rolnej) polityki wspólnotowej przez dziesięciolecia było osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu poprzez wspieranie transportu kolejowego, zwiększenie udziału kolei w przewozach, poprawę konkurencyjności wobec głównego konkurenta — transportu samochodowego. Wdrażany był program rewitalizacji transportu kolejowego, program uzyskania interoperacyjności, przeznaczano potężne środki

Tabela 1

Wielkość przewozów ładunków w Polsce w rynku przewozów ładunków ogółem (w %)

Wyszczególnienie	Lata								
mln ton	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017	2018
Transport ogółem	2754	1649	1380	1272	1113	1779	1804	2053	2192
Transport kolejowy	482	282	225	187	233	217	224	240	250
Udział w %	17,5	17,1	16,3	14,7	16,8	12,2	12,4	11,7	11,4
mld tkm	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017	2018
Transport ogółem	458	349	301	282	228	310	361	435	467
Transport kolejowy	135	84	69	54	50	49	51	55	60
Udział w %	29,5	24,1	23	19,1	21,9	15,8	14	12,6	12,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Cestat — informator statystyczny, 1982; Cestat — informator statystyczny, 1992; Cestat — informator statystyczny, 1996; Cestat — informator statystyczny, 1996; Transport — Wyniki Działalności, 2000–2018).

z budżetu unijnego na rozwój i modernizację infrastruktury kolejowej i tabor. Polska jako członek UE, a wcześniej kraj stowarzyszony, jest od 25 lat podmiotem polityki transportowej UE, podmiotem kształtującym suwerennie narodową politykę transportową, z uwzględnieniem celów polityki unijnej. Czy cele te zostały osiągnięte? Odpowiedź na to pytanie wymaga analizy zmian wielkości ładunków przewożonych transportem kolejowym, przy uwzględnieniu jednocześnie wolumenu i pracy przewozowej oraz udziału tych przewozów w rynku przewozów ładunków ogółem, co przedstawia tabela 1.

Uzasadnione jest cofnięcie się w analizie do lat 80., kiedy Polska nie była nawet krajem stowarzyszonym, pozostając w RWPG. Z danych wynika, że dramatyczne załamanie przewozów kolejowych nastąpiło właśnie w latach 80. Warto tu przypomnieć, że do 1987 r. ponad 60% polskiego eksportu i importu kierowanych było do ZSRR lub pochodziło stamtąd i tzw. krajów socjalistycznych, szczególnie — NRD i Czechosłowacji, a dostawy realizowane były głównie transportem kolejowym. Transformacja i kryzys gospodarczy w ZSRR, a następnie zjednoczenie Niemiec spowodowały gwałtowny spadek — do 1993 r. — wymiany handlowej z tym obszarem, rozpadanie się dotychczasowych struktur logistycznych, w tym transportowych. Pierwotne przyczyny gwałtownych zmian wielkości rynku kolejowych przewozów cargo miały więc charakter geopolityczny, na bazie zaszczości historycznych i sytuacji ekonomicznej głównego polskiego, w tamtym okresie, partnera gospodarczego.

Lata 90. to okres transformacji społeczno-gospodarczej w Polsce, zmian struktury geograficznej polskiego handlu zagranicznego oraz dynamiki, wielkości i struktury produkcji. Europejski trend spadku udziału transportu kolejowego w przewozach ładunków, na rzecz dynamicznego wzrostu znaczenia transportu samochodowego, nie ominął Polski; ce-

chował się jednak znacznie słabszą dynamiką niż w pozostałych krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Kraje Grupy Wyszehradzkiej, które razem z Polską weszły na ścieżkę integracji z UE oraz transformacji gospodarczej, zanotowały w latach 90. głębokie załamanie udziału transportu kolejowego w przewozach ładunków: Czechy z 73% w 1992 r. do 30% w 2000 r.; Słowacja ZSRR z 78% do 29%; Węgry — z 56% do 22% w odpowiednich latach.

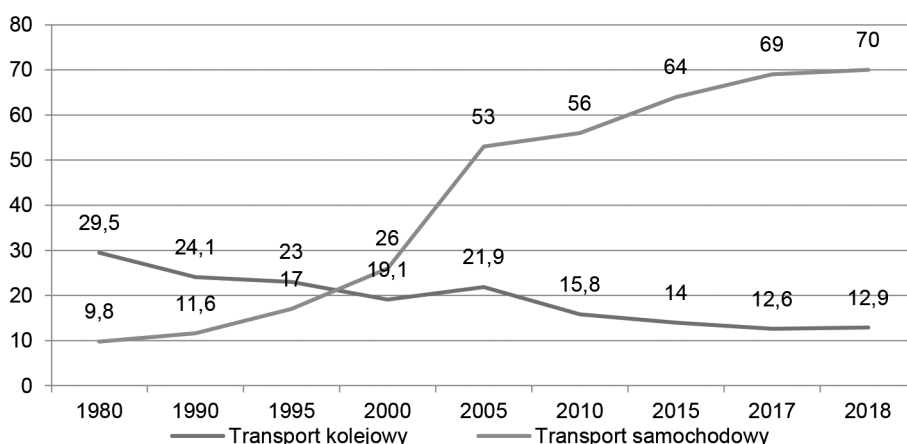
Spowolnienie gospodarcze w Polsce pod koniec lat 90. i na początku XXI w., skutkujące osłabieniem dynamiki PKB i produkcji krajowej, spowodowało spadek popytu wewnętrznego, pierwotnego wobec popytu na usługi transportowe, w tym przewozy kolejowe. Sytuację polskiej gospodarki ratował dynamiczny wzrost popytu zewnętrznego, głównie ze strony rynków unijnych, szczególnie rynku niemieckiego. Dynamicznie zwiększało się zapotrzebowanie na usługi transportowe, ale dotyczące transportu samochodowego. Akcesja Polski do UE oraz ożywienie koniunktury gospodarczej przyczyniły się do poprawy znaczenia transportu kolejowego w rynku przewozów cargo, jednak światowy kryzys z 2008 r. wpłynął negatywnie na gospodarkę narodową, a co za tym idzie — na rynki transportowe.

Od 2015 r. pozycja i znaczenie rynku kolejowego w przewozach cargo generalnie ustabilizowała się w aspekcie procentowego udziału rynku w wolumenie przewożonych ładunków i w pracy przewozowej transportu.

Dokonana analiza pozwala na stwierdzenie, że cel polityki transportowej — zrównoważony rozwój transportu — nie został zrealizowany. Nie ograniczono udziału transportu samochodowego w rynkach transportowych krajów UE na rzecz transportu kolejowego, a wręcz znaczenie transportu samochodowego i jego udział w rynku zdecydowanie zwiększyły się w badanym okresie, co w ujęciu graficznym przedstawiono na rysunku 1.

Rysunek 1

Udział transportu kolejowego i samochodowego w pracy przewozowej transportu (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Cestat — informator statystyczny, 1982; Cestat — informator statystyczny, 1992; Cestat — informator statystyczny, 1996; Cestat — informator statystyczny, 1996; Transport — Wyniki Działalności, 2000–2018).

Czy w związku z tym uprawnione jest twierdzenie, że polityka transportowa w tym zakresie okazała się nieskuteczna? W ocenie autorek nie można udzielić jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie. Zważywszy na wtórny charakter transportu wobec gospodarki, wtórna jest także struktura gałęziowa przewozów ładunków (Lesiak, 2013, s. 30). To poziom rozwoju i sytuacja gospodarcza, wielkość i struktura wymiany handlowej generują potrzeby transportowe (Pietrzyk-Wiszwaty, 2018, s. 42), a przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, zgodnie ze swoimi postulatami transportowymi, dokonują wyboru gałęzi transportu. Oczywiście realizacja polityki transportowej poprzez działania wzmacniające konkurencyjność transportu kolejowego może mniej lub bardziej skutecznie wpływać na preferencje użytkowników transportu, należy jednak w ocenie uwzględnić uwarunkowania zewnętrzne i specyfikę transportu kolejowego. Sytuacja geopolityczna, koniunktura w gospodarce światowej, wielkość, dynamika i struktura handlu światowego — to czynniki, na które nie ma wpływu nawet takie ugrupowanie jak Unia Europejska. Dla polskiego rynku kolejowego istotne znaczenie mają oprócz tego zaszłości historyczne, a także trudny i kosztowny proces dostosowawczy. Z kolei specyfika transportu kolejowego, a mianowicie: niemożność wykonywania przewozów w systemie *door-to-door* (od drzwi do drzwi), a wraz z tym dłuższy czas realizacji zamówienia oraz niewielka elastyczność przewozów sprawiają, że trudno konkurować tej gałęzi transportu z transportem samochodowym.

Proces liberalizacji, realizowany zgodnie z założeniami polityki transportowej, spowodował głębokie przekształcenia strukturalne polskiego rynku kolejowego, m.in. struktury własnościowej i podmiotowej, prowadzące do stworzenia konkurencyjnego rynku

przewozów kolejowych. Proces otwierania rynku przewozów kolejowych cargo początkowo dla polskich przedsiębiorstw transportu kolejowego rozpoczął się w 2003 r. Kolejny etap to lata 2007–2008, kiedy po okresie przejściowym nastąpiło całkowite otwarcie rynku dla międzynarodowych przewozów towarowych, a następnie kabotażowych.

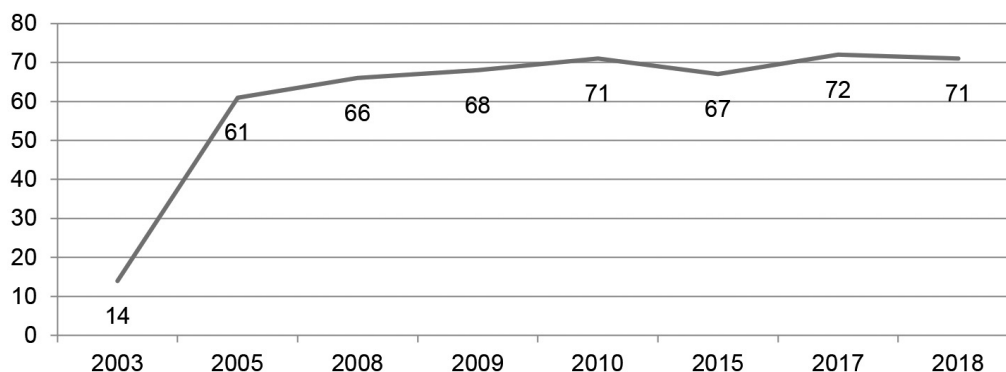
Przedsiębiorstwa, których działalność gospodarcza polega na przewożeniu rzeczy koleją, podlegają licencjonowaniu. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) — stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Zgodnie z zasadą jednorazowego licencjonowania potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze wyżej wymienionych państw. Liczbę wydanych przez UTK licencji przedstawiono na rysunku 2.

Liczba zarejestrowanych towarowych przewoźników kolejowych, po dwóch latach: 2004–2005, ustabilizowała się na poziomie relatywnie wysokim w porównaniu z pozostałymi państwami UE — druga pozycja za niemieckim rynkiem kolejowym. Już w roku 2006 Polska uzyskała nieformalny tytuł lidera liberalizacji rynku kolejowego, z uwagi na liczbę podmiotów posiadających licencję, ale też dynamikę wzrostu udziału przewoźników prywatnych w rynku przewozów kolejowych cargo. Na rysunku 3 przedstawiono udział największych przewoźników w polskim rynku kolejowych przewozów towarowych w 2010 r.

W 2010 r. licencjonowane przewozy towarowe realizowało 40 przedsiębiorstw: 3 spółki Grupy PKP,

Rysunek 2

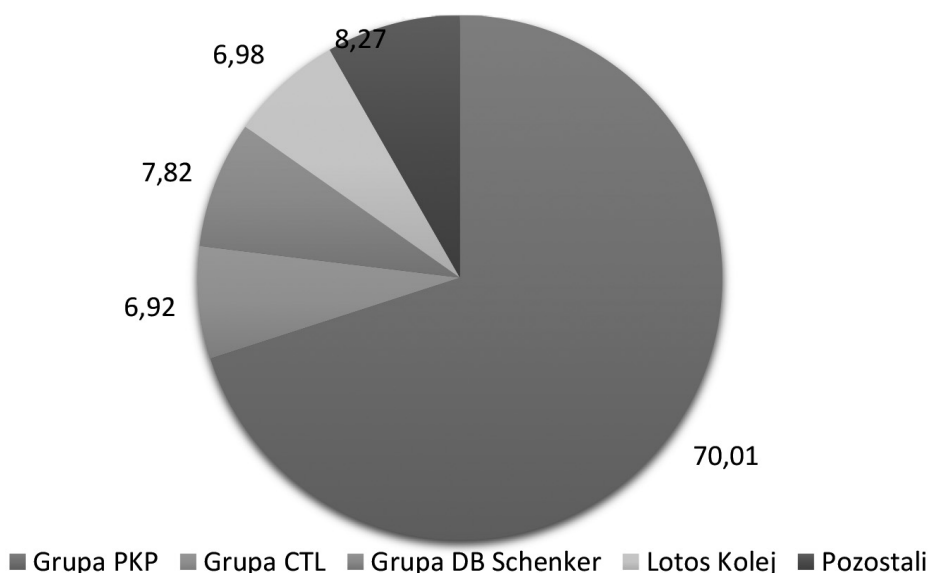
Liczba licencji uprawniających do realizacji przewozów rzeczy transportem kolejowym w Polsce wydanych przez UTK w latach 2003–2018



Źródło: opracowanie własne na podstawie: („Dane UTK”, 2003).

Rysunek 3

Udział w rynku największych przewoźników towarowych według pracy przewozowej w 2010 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010, 2011, s. 31.

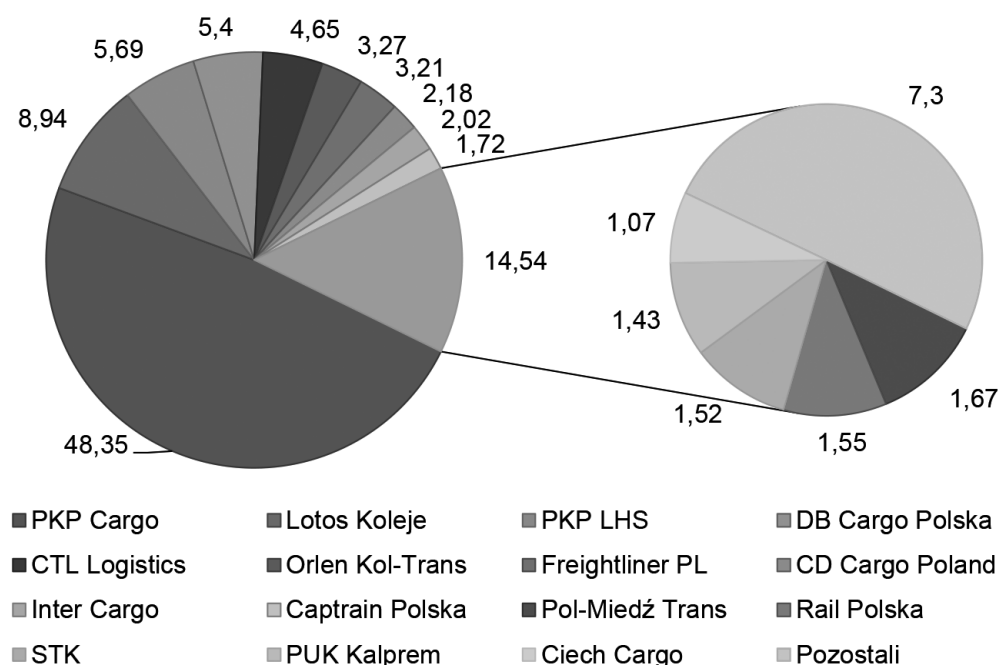
6 spółek Grupy CTL, 6 spółek Grupy DB Schenker oraz 18 przewoźników indywidualnych. Niekwestionowanym liderem byli przewoźnicy Grupy PKP — PKP Cargo, PKP LHS oraz PKP Energetyka. Pozostali przewoźnicy, w liczbie 37, skupiali tylko 30% udziału w rynku. Ostra konkurencja na rynku powodowała osłabienie pozycji wcześniejszego monopolisty — PKP Cargo. Udział tego przewoźnika w rynku sukcesywnie zmniejszał się do 2017 r., przyznać jednak należy, że liczna grupa przewoźników konkurowała o zbliżony wolumen masy przewozowej. Rosnąca konkurencja, niższe ceny, elastyczne i prorokowe

strategie prywatnych przewoźników nie generowały większego popytu na przewozy kolejowe, a okresowe zwiększenie przewozów następowało w związku z poprawą koniunktury gospodarczej. W tej sytuacji poprawa pozycji i zwiększenie udziałów w rynku przewoźników prywatnych możliwa była poprzez odebranie ładunków PKP Cargo. Udział w polskim rynku poszczególnych przewoźników kolejowych cargo przedstawia rysunek 4.

W 2018 r. liderem rynku nadal było PKP Cargo. Już w 2017 r. spółka zanotowała ponad 8-procentowy wzrost masy przewożonych ładunków i pracy przewo-

Rysunek 4

Udział w rynku największych przewoźników towarowych według pracy przewozowej w 2018 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Urząd Transportu Kolejowego, 2018,

zowej, co zaowocowało nieznacznym wzrostem udziałów w rynku. Pozycja przedsiębiorstwa na rynku jest stabilna, cała Grupa PKP skupia około 55% rynku, a w rynku międzynarodowych przewozów towarowych jej udział w 2017 r. wynosił około 69% (w tym PKP Cargo — 55,2%) (Urząd Transportu Kolejowego, 2018). Wbrew niektórym opiniom i przewidywaniu upadku PKP Cargo w efekcie liberalizacji rynku i konkurencji, szczególnie ze strony przewoźnika niemieckiego, przedsiębiorstwo dostosowało się do zmienionych warunków rynkowych, co więcej — wykorzystuje nowe możliwości ekspansji na rynkach zagranicznych.

Perspektywy i uwarunkowania rozwoju rynku kolejowego cargo w świetle polityki transportowej

Podstawą dalszego rozwoju rynku kolejowych przewozów cargo, a więc również zadaniem polityki transportowej, jest stworzenie warunków wykorzystania naturalnej przewagi transportu kolejowego nad innymi gałęziami transportu, a tym samym możliwości osiągnięcia korzyści ze skali przewozu. Otóż możliwości i szans rozwoju rynku należy, zdaniem autorek, upatrywać w segmencie przewozów międzyna-

wych, intermodalnych oraz rozproszonych. Mimo spowolnienia w gospodarce światowej i niekorzystnych prognoz dla dynamiki PKB na najbliższe lata, prognozy dotyczące wymiany handlowej na linii Europa–Azja są raczej optymistyczne. Szacuje się, że przewozy w tych relacjach będą rozwijały się dynamicznie, szczególnie w odniesieniu do handlu Europa–Chiny. Rosnący wolumen przewożonych ładunków stwarza szanse na rozwój połączeń kolejowych, chociaż główną gałęzią transportową pozostanie zapewne transport morski, z uwagi na jego konkurencyjność cenową. Polska jest głównym krajem tranzytowym dla strumieni ładunków przewożonych transportem lądowym z Europy do Azji — to położenie geograficzne oraz trendy światowe należy optymalnie wykorzystać.

Przewozy towarowe w relacjach międzynarodowych realizowane były w 2017 r. przez 31 przewoźników, wolumen przewiezionych ładunków był o 10,9% większy niż w roku poprzednim, a praca przewozowa wzrosła o 7,2%. Udział przewozów ładunków międzynarodowych w pracy przewozowej transportu kolejowego zwiększył się, w 2017 r. kształtował się na poziomie około 40%, z najwyższą dynamiką w przewozach ładunków tranzytowych (Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018).

Przewozy intermodalne to segment rynku transportowego o olbrzymim potencjale rozwojowym.

Tabela 2

Podstawowe parametry linii kolejowych w latach 2005–2017

Wyszczególnienie	2005	2010	2017
Długość linii kolejowych w km	20253	20770	19291
Gęstość linii kolejowych w km/100 km ²	6,5	6,7	6,1
Linie zelektryfikowane w %	58	56	62,0
Linie dwutorowe w %	44	43	45,0
Dopuszczalny nacisk osi 221 kN	b.d.	48	58,0
Oплата za dostęp do infrastruktury — przewozy towarowe w PLN/poc/mk	23,5	17,42	13,47
Prędkość handlowa km/h	b.d.	25,4	25,10

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, 2005; Transport — wyniki działalności w 2011 roku, 2011; Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018).

Światowe dane statystyczne wskazują na dynamiczny rozwój przewozów ładunków skonteneryzowanych, również w relacjach międzynarodowych. Położenie geograficzne Polski to istotny atut dla polityki wspierania transportu intermodalnego. W Polsce kolejowe przewozy intermodalne realizowało w 2017 r. 18 przewoźników. Głównymi podmiotami w tym segmencie rynku są: PKP Cargo — 50,2% udziału w rynku według pracy przewozowej, DB Cargo Polska — 21,09% oraz Lotos Kolej — 12,39%. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym cargo zwiększa się sukcesywnie, osiągając w 2017 r. poziom 9,9%, wyższy o ponad 1 punkt procentowy w relacji do roku poprzedniego (Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018). Ponad 70% przewozów intermodalnych realizowanych jest w komunikacji międzynarodowej. Przewozy rozproszone realizowane są na zasadach przesyłek konsolidowanych. Wymagają więc dostępu do infrastruktury punktowej i obsługi manewrowej oraz rozrządowej. Generuje to wysokie koszty transportu i wydłuża czas realizacji dostawy.

Na rozwój każdego z analizowanych segmentów przewozów, poza szeroko ujmowanymi uwarunkowaniami zewnętrznymi, zasadniczy wpływ ma infrastruktura transportowa. Specyfika transportu kolejowego polega m.in. na uzależnieniu od infrastruktury: „kolej działa na zasadzie centralnego sterowania ruchem i przepustowością infrastruktury” (Lesiak, 2013, s. 97). Stan infrastruktury oraz organizacja zarządzania infrastrukturą to istotne determinanty konkurencyjności transportu kolejowego, warunkujące w znaczącym stopniu jego rozwój. W tabeli 2 zaprezentowano podstawowe parametry linii kolejowych w wybranych latach.

Po akcesji do UE Polska stała się największym beneficjentem polityki spójności, obficie czerpiąc środki unijne na modernizację i rozwój infrastruktury. Większość parametrów dotyczących infrastruktury kolejowej uległa poprawie. Co prawda zmniejszyła się długość linii kolejowych i w związku z tym ich gęstość, ale likwidacja pewnych odcinków była uzasad-

niona ekonomicznie. Do 2015 r. program rozwoju infrastruktury kolejowej realizowany był w oparciu m.in. o WPIK — Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, a od paru lat — Krajowy Program Kolejowy.

Dla kolejowych przewozów cargo czynnikiem szczególnie istotnym dla realizacji przewozu jest przepustowość infrastruktury liniowej i punktowej. Ważne jest, by na torach przemieszczały się skład o optymalnym wykorzystaniu zdolności ładunkowych i maksymalnej długości, umożliwia to bowiem minimalizację kosztów jednostkowych przewozu, przy racjonalnym wykorzystaniu taboru. A to wymaga infrastruktury o dopuszczalnym nacisku osi na poziomie 221 kN i więcej. W 2017 r. udział torów o takich parametrach osiągnął 58%, jednak blisko 25% torów dostosowanych jest do nacisku poniżej 200 kN. Co więcej, linie dwutorowe stanowią tylko 45% wszystkich (Raport Grupy PKP, 2019), przeważają linie jednotorowe, na których przepustowość jest ograniczona. Kolejnym problemem w przewozach towarowych jest prędkość handlowa przewozu, z niewielką dynamiką, ale jednak malejąca. Powodem są przede wszystkim prace modernizacyjne prowadzone na eksploatowanych trasach. Tu można zastanowić się, czy słuszną była koncepcja, przyjęta w polskiej polityce transportowej, modernizacji istniejących linii kolejowych zamiast budowy nowych.

W przewozach międzynarodowych i intermodalnych oprócz kwestii stanu technicznego i przepustowości infrastruktury liniowej ważnym czynnikiem decydującym o konkurencyjności przewozów danymi trasami jest stan infrastruktury punktowej, szczególnie na obszarach o dużym natężeniu ruchu towarowego, np. terenach przejść granicznych czy portowych.

Na podstawie umowy AGC oraz założeń rozwoju europejskiej sieci transportowej, opracowanych przez Komisję Europejską i przyjętych do realizacji w 1996 r., przez terytorium Polski przebiegają cztery korytarze transeuropejskie: II, III w kierunku zachód-wschód oraz I i VI w kierunku północ-południe.

W 2015 r., zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego w sprawie europejskiej sieci kolejowej, zostały w Polsce uruchomione dwa kolejowe korytarze towarowe: korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie–Morze Adriatyckie oraz korytarz towarowy nr 8 Morze Północne–Morze Bałtyckie. Korytarze mają poprawić konkurencyjność transportu kolejowego w przewozach cargo na liniach łączących polskie porty z portami Morza Adriatyckiego i Północnego. Obecnie dla wymiany Europa–Azja najważniejszy jest korytarz transportowy II, stanowiący połączenie Europy z Chinami w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”. W związku z tym kluczowa dla obsługi ładunków międzynarodowych i tranzytowych jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury na przejściach granicznych i stacjach towarowych w portach Gdańsk i Gdynia, a szczególnie w Małaszewiczach (Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018, s. 99). W 2017 r. przewoźnicy najczęściej podnosili kwestię ograniczonej przepustowości w rejonie Małaszewicz, a mianowicie przejścia granicznego Terespol–Brześć na „Nowym Jedwabnym Szlaku” pomiędzy Chinami i Europą. „Nowy Jedwabny Szlak” stanowi szansę na wzrost roli tranzytowej i przeładunkowej Polski. W 2018 r. ponad 98% obsługiwanych kontenerów w Małaszewiczach jechało z lub do Chin (Terminal w Małaszewiczach zwiększył przepustowość do 3285 pociągów, 2019). Znaczenie i potencjał Małaszewicz są dostrzegane, co znajduje odzwierciedlenie w czynionych i zapowiadanych przez PKP Cargo pracach modernizacyjnych w zakresie zwiększenia przepustowości, aby móc przyjmować więcej pociągów w kolejnych latach jego funkcjonowania.

Podsumowanie

Celem głównym polityki transportowej, jeszcze EWG, było utworzenie europejskiego systemu transportowego jako warunku niezbędnego dla funkcjonowania wspólnego rynku — głównego celu ekonomicznego określonego w Traktacie ustanawiającym EWG. Mimo upływu ponad 60 lat cel ten jest ustawicznie w trakcie realizacji z wielu powodów ekono-

micznych i politycznych — kolejne rozszerzenia oznaczały konieczność włączenie zróżnicowanych systemów transportowych nowych państw członkowskich do wspólnotowego systemu transportowego. Stąd m.in. wprowadzane nowe regulacje prawne, częste nowelizacje obowiązujących aktów prawnych, uwzględniające również uwarunkowania rynkowe — nie tylko wspólnotowe, ale też globalne. Sformułowanie tego celu i jego realizacja nie budzą istotnych kontrowersji, w przeciwieństwie do celu określonego jako „zrównoważony rozwój transportu”, czyli ograniczenie roli transportu drogowego na rzecz wzrostu znaczenia i udziału w rynku transportowym innych gałęzi transportu, szczególnie transportu kolejowego. Cel ten nie został zrealizowany, chociaż ekspansja transportu drogowego została zahamowana, a pozycja transportu kolejowego w rynku przewozów towarowych ustabilizowała się. Unia Europejska wycofała się z koncepcji zrównoważonego transportu na rzecz rozwoju komodalności.

Polityka transportowa Polski jest zgodna z celami, priorytetami i zadaniami wytyczonymi na szczeblu wspólnoty. Procesy restrukturyzacji i liberalizacji rynku kolejowego cargo generalnie są oceniane pozytywnie. Zastrzeżenia może budzić kwestia zarządu infrastrukturą kolejową: główny zarządca — PKP PLK pozostaje nadal w Grupie PKP. Zarząd infrastrukturą jest rozproszony, a specyfika transportu kolejowego wymaga centralnego zarządzania infrastrukturą. Jednak korzyści ekonomiczne wynikające z demonopolizacji i otwarcia rynku kolejowego są nie do zakwestionowania.

Politykę transportową wobec infrastruktury kolejowej, niezależnie od pozytywnych efektów, cechują zaniechania i błędy. Oceniając z perspektywy czasowej przyjętą koncepcję modernizacji istniejących linii kolejowych, można stwierdzić, że nie była ona słuszna. Prace modernizacyjne trwają latami, obniżając konkurencyjność transportu kolejowego. Odstąpienie od budowy linii dla kolei dużych prędkości nie wpłynęło pozytywnie na przepustowość infrastruktury dostępnej dla przewozów towarowych. Zbyt mało działań podjęto w zakresie rozwoju i modernizacji infrastruktury punktowej. Do 2012 r. przeznaczano niewielkie, w porównaniu z transportem drogowym i potrzebami, nakłady na inwestycje infrastrukturalne.

Bibliografia

- A European Union Strategy for sustainable development.* (2002). European Commission.
 Bąk, M. (1997). *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.
 Burniewicz, J. (1991). *Transport EWG [Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej]*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
 Burniewicz, J., Rucińska, D. (2012). *Polski rynek usług transportowych: Funkcjonowanie, przemiany, rozwój*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
 Cestat — informator statystyczny. (1982). GUS.
 Cestat — informator statystyczny. (1992). GUS.
 Cestat — informator statystyczny. (1996). GUS.

- Dane UTK. (2003, 2018). Pobrano z <https://www.utk.gov.pl>.
- Domańska, A. (2006). *Wpływ infrastruktury transportu drogowego na rozwój regionalny*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010. (2011). Pobrano z <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/810,Funkcjonowanie-rynku-transportu-kolejowego-w-Polsce-w-2010-roku.html>, <https://doi.org/10.4467/2543859xpkg.17.005.6734>.
- Grudzewski, W. M. (1998). *Rozwój systemu transportowego Polski w warunkach integracji europejskiej*. Warszawa: IOiZwP Orgmasz.
- Grzelakowski, A. (2009). *Polityka transportowa Unii Europejskiej oraz jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*. Gdynia: Wydawnictwo Akademii Morskiej.
- Grzywacz, W., Rydzkowski, W., Wojewódzka-Król, K. (2003). *Polityka transportowa*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.
- Igliński, H. (2011). Biała Księga 2011 — implikacje dla polskiego systemu transportowego. *Logistyka*, (4).
- IV pakiet kolejowy zaczyna działać. (2019). Pobrano z Urząd Transportu Kolejowego website: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14809,IV-pakiet-kolejowy-zaczyna-dzialac.html>.
- Lesiak, P. (2013). *Konkurencja między transportem samochodowym a kolejowym w Polsce w świetle kształtowania racjonalnej struktury gąłęziowej przewozów ładunków*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Oficyna Wydawnicza.
- Liberadzki, B., Mindur, L. (2006). *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Instytut Logistyki Magazynowania.
- Lipińska-Słota, A. (2000). *Ładowy tranzyt ładunków przez terytorium Polski w warunkach integracji europejskiej*. Katowice: Wydawnictwo Uczelniane AE.
- Memorandum on the General Lines of the Common Transport Policy. (1961). European Economic Community Commission.
- Mendyk, E. (2007). *Otwarcie kolejowego rynku usług transportowych w Polsce*.
- Nicoll, W. (2002). *Zrozumieć Unię Europejską*. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Pietrzyk-Wiszowaty, K. (Red.). (2018). *Transport kolejowy w systemie obronnym państwa*. Warszawa: Akademia Sztuki Wojennej.
- Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju. (2001). MTiGM.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025. (2005). Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury.
- Raport Grupy PKP. (2019, czerwiec 10). Pobrano z www.pkp.pl/Raport_Grupy_PKP_2017.
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej. (2005). Warszawa: GUS.
- Rydzkowski, W. (1997). *Współczesne problemy polityki transportowej*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Rydzkowski, W., Wojewódzka-Król, K. (2010). *Transport* (Wyd. 5 zm.). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Sawicka, J. (2004). *Polska w Unii Europejskiej: Wybrane polityki sektorowe*. Warszawa: Wydawnictwo Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego.
- Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku. (2018). Pobrano z <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/sprawozdania/14357,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-rynku-kolejowego-w-2017-r.html>, <https://doi.org/10.18778/8088-052-8.07>.
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030). (2013). Warszawa: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.
- Teichmann, E. (2006). *Wschodnie pogranicze rozszerzonej Unii Europejskiej: Czynniki konkurencyjności*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Oficyna Wydawnicza.
- Terminal w Malaszewiczach zwiększy przepustowość do 3 285 pociągów. (2019, czerwiec 18). Pobrano z <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/nowy-jedwabny-szlak-szansa-dla-kolejowych-przewozow-towarow-w-polsce-91468.html>.
- Transport — Wyniki Działalności. (2000). Warszawa: GUS DPiPN-T.
- Transport — wyniki działalności w 2011 roku. (2011). Warszawa: GUS DPiPN-T.
- Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską, z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z drugiej strony. (1994). Bruksela.
- Urząd Transportu Kolejowego. (2018). *Przewozy towarowe w 2018 r.* Pobrano z <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/dane-archiwalne/14766,Przewozy-towarowe-w-2018-r.html>.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. (2003). Pobrano z <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU-20030860789>.
- White Paper on the future development of the common transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. (1992). European Commission.
- Wojciechowska, K. (2019). *Ustawa o transporcie kolejowym: Komentarz (Stan prawny na 11.3.2019 r.)*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.



Prezentowana książka ma charakter teoretyczno-empiryczny. W rozdziale pierwszym omówiono genezę prosumpcji i jej istotę. Wskazano na duże rozbieżności w jej definiowaniu przez różnych badaczy, proponując własną autorską definicję tego pojęcia. Rozdział drugi poświęcony jest prosumpcji jako złożonemu zachowaniu rynkowemu. Przedstawiono ją również w ujęciu procesowym. Omówiono cechy prosumenta jako aktywnego uczestnika rynku i marketingowego partnera oferentów. W rozdziale trzecim przedstawiono natomiast prosumpcję w ujęciu czterowymiarowym, przyjmując, że ma ona wymiar innowacyjny, relacyjny, wizerunkowy i etnocentryczny. Dwa kolejne rozdziały tworzą empiryczną część opracowania, w której na podstawie wyników badań pierwotnych dokonano empirycznej weryfikacji przyjętych założeń. Podsumowaniem dokonanych analiz jest opracowany przez autorkę finalny model prosumpcji.

księgarnia internetowa: www.pwe.com.pl

dr Maciej Kaźmierczak

E-mail: m.kaźmierczak@akademia.mil.pl; nr ORCID: 0000-0001-6985-3157

Akademia Sztuki Wojennej, Katedra Zarządzania Procesami Logistycznymi, Instytut Logistyki

Przemieszczanie wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w okresie (czasie) pokoju

The movement of the Polish Armed Forces troop on the public roads in the peacetime

Transport i ruch wojsk jest elementem znajdującym się we wszystkich rodzajach prowadzonych przez siły zbrojne działań. Ważne miejsce w procesie dowodzenia zajmuje kierowanie ruchem wojsk, które jest integralną częścią procesu dowodzenia obejmującą planowanie, organizowanie, motywowanie i kontrolowanie realizowane przez zespół sił z wykorzystaniem wszystkich dostępnych zasobów dla zapewnienia bezpiecznego, sprawnego i ekonomicznego ruchu wojsk. Posiadanie możliwości przemieszczania sił w celu podjęcia pełnego zakresu funkcji i zadań jest kluczowe dla zapewnienia efektywności przyszłych operacji narodowych i wielonarodowych. Zdolność do transportu i ruchu wojsk dotyczy całego zakresu zadań Sił Zbrojnych RP, w obecnym i przewidywanym środowisku bezpieczeństwa.

Celem artykułu jest identyfikacja zasad oraz procedur przemieszczania wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w czasie pokoju.

Słowa kluczowe:

siły zbrojne, transport i ruch wojsk, przemieszczenie, infrastruktura drogowa, infrastruktura logistyczna, potencjał logistyczny.

The transport and the movement of forces are the elements of all sorts of the armed forces activities. The movement control plays a significant role in the command and control (C2) process. It is an integral part of C2 process and it consists of planning, organizing, leadership and control realised by a set of forces using all available resources for assuring the safe, efficient and economical movement. The ability of forces movement, in order to fulfil the whole spectrum of their functions and tasks, is crucial for the efficiency of future national and multinational operations. The ability of transport and movement regards the whole set of the Polish Armed Forces tasks in both contemporary and expected security environment.

The aim of this paper is to identify the rules and procedures of the Polish Armed Forces movement on the public roads in the peacetime.

Key words:

armed forces, transport and movement, movement, road infrastructure, logistic infrastructure, logistic potential.

Rola podsystemu transportu i ruchu wojsk podczas przemieszczania wojsk

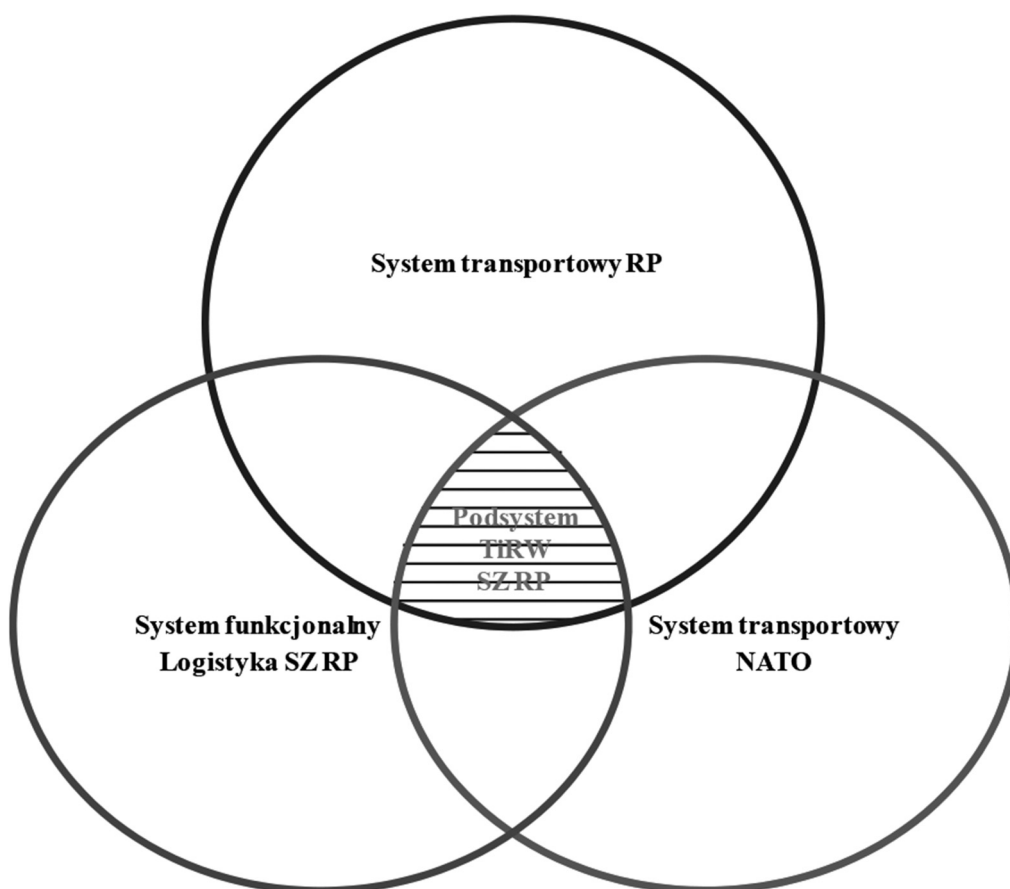
Podsystem transportu i ruchu wojsk jest elementem systemu funkcjonalnego logistyki Sił Zbrojnych (SZ RP) — wieloszczeblowym, spójnym układem sił i środków oraz przedsięwzięć organizacyjno-technicznych związanych z transportem i ruchem wojsk, a także planowaniem, koordynowaniem przygotowania i wykorzystania infrastruktury transportowej na potrzeby obronne państwa, we współdziałaniu

z kompetentnymi w sprawach transportu gospodarczymi ogniwami obronnymi podsystemu pozamilitarnego oraz ze sformułowaniem kryteriów i potrzeb operacyjno-technicznych na rzecz sporządzanych planów osłony technicznej infrastruktury transportowej państwa.

Celem podsystemu jest zabezpieczenie efektywnego i terminowego transportu i ruchu wojsk, uzbrojenia oraz środków zaopatrzenia w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Główny wysiłek podsystemu nakierowany jest na zdobywanie środków transportowych, preparację infrastruktury transportowej, organów i jednostek wykonawczych, a także tworzenie procedur

Rysunek 1

Umiejscowienie podsystemu transportu i ruchu wojsk SZ RP



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Doktryna, 2014, s. 27).

zabezpieczenia transportowego na potrzeby operacyjne, logistyczne i szkoleniowe SZ RP. Priorytetem elementów podsystemu transportu i ruchu wojsk na wszystkich poziomach organizacyjnych SZ RP jest zapewnienie odpowiedniego zabezpieczenia potrzeb transportowych wojsk w układzie narodowym, sojusznicznym i koalicyjnym. Poniższy rysunek przedstawia podsystem transportu i ruchu wojsk jako element połączonych ze sobą trzech systemów.

W ujęciu strukturalnym podsystem transportu i ruchu wojsk SZ RP stanowi wspólny element systemu funkcjonalnego logistyki SZ RP, systemu transportowego państwa oraz systemu transportowego NATO i Unii Europejskiej.

Struktura organizacyjna podsystemu transportu i ruchu wojsk podzielona jest na trzy poziomy zgodnie z systemem dowodzenia SZ RP, to jest (Doktryna, 2014, s. 27):

- strategiczny,
- operacyjny,
- taktyczny.

Na poziomie strategicznym jednostką organizacyjną właściwą do spraw transportu i ruchu wojsk jest

Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW), które pełni rolę Narodowego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (NMCC). Do zadań oddziałów i wydziałów STiRW-CKRW należy:

- opracowywanie koncepcji przemieszczania wojsk oraz zasad funkcjonowania systemu transportu i ruchu wojsk w SZ RP;
- opracowywanie planów wykorzystania sieci transportowej kraju przez SZ RP oraz współudział w opracowywaniu i uaktualnianiu planów osłony technicznej sieci transportowej znaczenia obronnego;
- pełnienie funkcji Centralnego Organu Logistycznego² oraz Gestora³ sprzętu przeładunkowego i zabezpieczenia ruchu wojsk;
- planowanie i koordynowanie przemieszczania wojsk własnych i sojusznicznych na terenie kraju;
- planowanie i koordynowanie przemieszczania polskich kontyngentów wojskowych wydzielonych do misji (operacji) poza granicami kraju;
- przygotowanie zasad i planów działania oraz organizowanie i formowanie Centrów Koordynacji

Ruchu Wojsk w sytuacjach kryzysowych i na czas wojny we współpracy z NATO;

- wydawanie pozwoleń na przejazd drogowy dla kolumn, pojazdów nienormatywnych oraz przewożących materiały niebezpieczne, należących do SZ RP oraz wojsk obcych realizujących przejazdy pomiędzy okręgami wojskowymi;
- realizowanie zadań związanych z nadawaniem i użytkowaniem Jednolitego Indeksu Materiałowego⁴ dla sprzętu przeładunkowego i zabezpieczenia ruchu wojsk;
- wypracowywanie koncepcji i programów oraz nadzór nad systemem szkolenia kandydatów na kierowców kat. „C” i „C+E” oraz operatorów sprzętu przeładunkowego w siłach zbrojnych;
- rejestrowanie i wydawanie dokumentów rejestacyjnych dla pojazdów SZ RP;
- wypracowywanie zasad i procedur ruchu wojsk oraz przemieszczania ładunków;
- nadzorowanie pozyskiwania różnych rodzajów środków transportu do przewozów wojskowych we współdziałaniu z przewoźnikami cywilnymi.

Wyżej wymienione zadania STiRW-CKRW realizuje w uzgodnieniu z Ministerstwami Infrastruktury, Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Środowiska, a także organami administracji drogowej, kolejowej, wodnej i lotniczej.

Szczegółowo, czyli na poziomie operacyjnym SZ RP, elementami podsystemu transportu i ruchu wojsk są Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk i HNS (ang. *Host Nation Support* — wsparcie przez państwo-gospodarza) znajdujące się w Regionalnych Bazach Logistycznych (RBLog). Odpowiadają one za planowanie i koordynowanie ruchu wojsk we własnych obszarach swojej odpowiedzialności poprzez:

- wydawanie „Zezwoleń na przejazdy drogowe” dla wojsk własnych i wojsk sojuszniczych stacjonujących w rejonie odpowiedzialności RBLog;
- przygotowywanie założeń i propozycji do planowania przemieszczania wojsk na obszarze odpowiedzialności RBLog;
- udział w opracowywaniu planów przemieszczenia w komendzie RBLog;
- uzgadnianie z STiRW-CKRW opracowanych na poziomie RBLog planów przemieszczenia w celu ich koordynacji;
- kierowanie transportem i ruchem wojsk w rejonie odpowiedzialności, w tym działalnością podległych komórek ds. transportu i ruchu wojsk;
- udzielanie pomocy sztabom przemieszczającym się jednostek w zakresie planowania i realizacji przejazdu;
- nadzór nad realizacją przemieszczenia w zakresie swoich kompetencji;
- zapewnienie pomocy jednostkom wojskowym w przeprowadzaniu szkolenia z zasad organizacji przejazdów, z największym naciskiem na znajomości procedur oraz przepisów dotyczących przewo-

zu towarów niebezpiecznych (według umowy ADR), a także przejazdu pojazdów nienormatywnych i kolumn wojskowych.

Przedstawiony rysunek określa rejon odpowiedzialności Regionalnych Baz Logistycznych. Realizują one swoje zadania wewnątrz baz oraz współdziałają ze sobą w przypadku przejazdu wojsk przez kilka regionów.

Ostatnim poziomem jest poziom taktyczny, w którym organy wykonawcze podsystemu transportu i ruchu wojsk odpowiadają za zagwarantowanie sprawnego przebiegu ruchu wojsk zgodnie z planami. Są nimi Wojskowe Komendy Transportu i Delegatury Wojskowych Komend Regulacji Ruchu oraz kompanie regulacji ruchu. Do szczegółowych zadań WKTr i DWKTr należy:

- przyjmowanie „Zapotrzebowań na przejazd drogowy” od jednostek rozpoczynających przejazd z obszaru odpowiedzialności danej WKTr/DWKTr;
 - wydawanie „Zezwoleń na przejazdy drogowe” dla wojsk własnych lub sojuszniczych, gdy planowane są przejazdy drogowe na obszarze odpowiedzialności danej komendy oraz przygotowanie projektów „Zezwoleń na przejazdy drogowe”, jeśli planowane jest przemieszczenie poza rejon odpowiedzialności komendy;
 - zapewnienie realizacji planu przemieszczenia we współdziałaniu z ŻW, Policją i przemieszczanymi wojskami;
 - nadzór nad transportem i ruchem wojsk w swoim rejonie odpowiedzialności;
 - uzgadnianie trasy i warunków przejazdu z komendami WKTr, przez które planowany jest przejazd;
 - meldowanie o realizacji planu przemieszczenia oraz sytuacji transportowej na obszarze odpowiedzialności;
 - udzielanie pomocy jednostkom wojskowym w zakresie szkolenia z zasad planowania i organizacji przejazdów, opracowywania dokumentów na przejazd oraz przekraczania granicy państwowej.
- Kompanie regulacji ruchu są odpowiedzialne za zapewnienie operatywnego przebiegu ruchu wojsk zgodnie z planem i zamiarem dowództwa, poprzez:
- rozpoznanie i przygotowanie dróg do prowadzenia organizacji ruchu, a także — jeśli wymaga tego — sytuacja do dodatkowego oznakowania dróg;
 - organizowanie stałych lub ruchomych elementów wykonawczych kontroli i regulacji ruchu na wskazanych odcinkach dróg;
 - kontrolę i regulację ruchu wojsk przemieszczających się zgodnie z otrzymanymi decyzjami, rozkazami i planami;
 - wypełnianie zadań eliminujących lub zmniejszających skutki zatorów w ruchu drogowym;
 - udział w wymianie informacji pomiędzy dowództwami a przemieszczającymi się wojskami z nadanym priorytetem przejazdu;



1



1



- pilotowanie wojskowych pojazdów nienormatywnych oraz kolumn pojazdów wojskowych.

Rysunek 3 przedstawia rozmieszczenie Wojskowych Komend Transportu i Delegatur Wojskowych Komend Transportu. WKTr na terenie RP jest 8, a podległym im delegatur łącznie — 17. Zasadniczym celem ich działania jest dokonywanie uzgodnień oraz nadzorowanie wraz z cywilną administracją do spraw ruchu i transportu zasad i warunków przemieszczania wojsk, korzystania przez wojska z infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze jej odpowiedzialności, realizacja czynności ładunkowych, a także formalności związanych z przekraczaniem granicy państwowej (<http://www.iwspesz>, 2018).

Zasady kierowania ruchem wojsk

Aby określić funkcje kierowania ruchem wojsk, autor przedstawi jego cel, istotę oraz określi, czym jest to kierowanie i dzięki jakim informacjom dowódca może kierować ruchem wojsk na obszarze swojej odpowiedzialności. Kierowanie ruchem wojsk dotyczy planowania, kierowania, określania kolejności, kontrolowania przemieszczania personelu, sprzętu wojskowego, a także środków zaopatrzenia po korytarzach komunikacyjnych. Tworzy również strukturę organizacyjną przewidzianą do realizacji powyższych przedsięwzięć (Kowalkowski, 2011).

Celem kierowania ruchem wojsk jest zagwarantowanie właściwemu dowódcy możliwości kierowania przemieszczeniem personelu, sprzętu wojskowego i środków zaopatrzenia w podporządkowanym mu rejonie odpowiedzialności (ang. AOR — *Area of Responsibility*). Istotą kierowania ruchem wojsk jest również zagwarantowanie możliwości wykonania zadań w zakresie transportu i ruchu wojsk zgodnie z założonym planem przemieszczenia. Aby zapewnić dowódcy te możliwości w rejonie swojej odpowiedzialności, należy wyposażać go w (Doktryna, 2014, s. 35–36):

- pewną i aktualną informację logistyczną w zakresie transportu i ruchu wojsk, w tym pozyskaną w ramach obowiązującego systemu meldunkowego;
- uprawnienia do kierowania ruchem wojsk;
- procedury postępowania;
- środki dowodzenia;
- doświadczony i wyszkolony personel elementów podsystemu transportu i ruchu wojsk;
- ustanowione relacje współpracy z państwem-gospodarzem;
- ustanowione relacje współpracy z państwami wysyłającymi.

Kierowanie transportem i ruchem wojsk wykonuje się na podstawie określonych zasad, do których należą:

- zasada scentralizowanej odpowiedzialności;
- zasada elastyczności;

- zasada planowania i regulowania;
- zasada efektywności;
- zasada przejrzystości.

Zasada scentralizowanej odpowiedzialności polega na tym, że Dowódca Sił Połączonych (właściwy dowódca w zakresie dowodzenia wojskami wydzielonymi do udziału w operacji) odpowiada za określenie zadań oraz wymagań, wydawanie wytycznych odnoszących się do transportu i ruchu wojsk. Dowódca Sił Połączonych realizuje te zadania przez podległe mu komórki organizacyjne właściwe do spraw transportu i ruchu wojsk.

Zasada elastyczności mówi o tym, że system kierowania transportem i ruchem wojsk musi być zdolny do reagowania na dynamiczne zmiany sytuacji operacyjnej oraz zmianę głównych celów dowódcy. Przygotowując plan przemieszczenia, trzeba uwzględnić możliwość ich aktualizacji odpowiednio do zmieniającej się sytuacji oraz warunków prowadzenia działań.

Opracowywanie planów zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami i procedurami odnosi się do zasady planowania i regulowania przez podsystem transportu i ruchu wojsk. Optymalizacja wykorzystania dostępnych zasobów środków transportu, a także ich zastosowanie w możliwie produktywny i opłacalny sposób jest zasadą efektywności. Zasada przejrzystości polega na zapewnieniu przepływu aktualnej informacji dotyczącej transportu i ruchu wojsk oraz na przygotowywaniu nieskomplikowanych planów i dokumentów rozkazodawczych celem umożliwienia terminowego wykonania zadań przez podporządkowane wojska (Doktryna, 2014, s. 37).

Proces planowania przemieszczania wojsk

Proces planowania transportu i ruchu SZ RP w warunkach pokoju posiada podwaliny w Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej RP (Dyrektywa, 2019). Realizuje go Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk, które w przypadku kryzysu zmienia się w narodowe połączone Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk i przygotowuje lub dostosowuje plan wariantowy.

Podstawą do zainicjowania planowania są wytyczne do przemieszczenia, które określają zestawienie ilości żołnierzy, sprzętu wojskowego i środków zaopatrzenia, rejonu operacyjnego przeznaczenia, portów załadunku i wyładunku, jeśli są potrzebne, oraz wymagany czas do osiągnięcia gotowości do działania wojsk w rejonie operacyjnego przeznaczenia.

Na podstawie wyżej wymienionych wytycznych oraz składanych przez rodzaje sił zbrojnych zapotrzebowań na transport, STiRW-CKRW prowadzi odpowiednie kalkulacje i przygotowuje plan przemieszczenia strategicznego. Szef SG WP zatwierdza przedłożony plan, następnie jest on przekazywany do

wszystkich komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za jego wykonanie. Dla Rodzajów Sił Zbrojnych jest on podstawą do przygotowania planu przemieszczenia (np. z MSD do miejsca załadunku).

Opisując odpowiedzialność komórek organizacyjnych SZ RP za planowanie przemieszczania wojsk, należy określić te zadania poprzez trzy poziomy: strategiczny, operacyjny i taktyczny. Planowanie działania podsystemu transportu i ruchu wojsk na strategicznym poziomie dowodzenia SZ RP realizowane jest przez sekcję organizacyjną odpowiedzialną za transport i ruch wojsk, która odpowiada za:

- planowanie wykorzystania sieci transportowej państwa do potrzeb obronnych;
- planowanie i pozyskiwanie zdolności do przemieszczania SZ RP w czasie pokoju, kryzysu lub wojny.

Planowanie działania podsystemu transportu i ruchu wojsk na operacyjnym poziomie dowodzenia realizowane jest przez sekcje do spraw planowania przemieszczania wojsk dowództw na operacyjnym poziomie dowodzenia SZ RP, które zależnie od posiadanych kompetencji wypełniają zadania:

- wypracowania procedur oraz wskazania głównych kierunków działalności oraz zadań podsystemu transportu i ruchu wojsk w RSZ;
- planowania przedsięwzięć w podsystemie transportu i ruchu wojsk dotyczących mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia RSZ;
- planowania rzeczowego w zakresie środków transportu.

Planowanie działania podsystemu transportu i ruchu wojsk na taktycznym poziomie dowodzenia SZ RP realizowane jest przez odpowiednie do spraw planowania transportu i ruchu wojsk komórki wewnętrzne:

- dowództw komponentów RSZ;
- dowództw związków taktycznych;
- dowództw pododdziałów;
- dowództw mobilnych jednostek logistycznych wykonujących zadania zabezpieczenia logistycznego poziomu operacyjnego;
- dowództw stacjonarnych jednostek logistycznych właściwych odpowiedzialnych za zakup, utrzymanie i dystrybucję środków zaopatrzenia oraz realizacji zadań obsługowych w regionalnym obszarze odpowiedzialności;
- jednostki organizacyjne odpowiedzialne za kierowanie ruchem wojsk.

Wyżej wymienione komórki organizacyjne są odpowiedzialne za planowanie oraz realizowanie zadań w zakresie przemieszczania wojsk dla podległych, zabezpieczanych, wspieranych jednostek w obszarze zabezpieczenia logistycznego mobilizacyjnego, a także operacyjnego rozwinięcia wojsk w czasie pokoju, kryzysu i wojny.

W procesie planowania transportu i ruchu wojsk wykorzystywany jest narodowy Teleinformatyczny System Monitorowania Położenia Wojsk (SI KON-

WÓJ), wspomaga on proces wydawania zezwoleń wojskowych, a także obserwowania przejazdów realizowanych na ich podstawie na wszystkich poziomach organizacyjnych podsystemu transportu i ruchu wojsk (Doktryna, 2014).

Planowanie przemieszczenia wojsk polega na opracowaniu Planu przemieszczenia, który pozwala określić organizację i strukturę komórek transportu i ruchu wojsk niezbędnych dla zagwarantowania właściwej realizacji zadań, utrzymania linii komunikacyjnych i terminów realizacji zadań. Uwzględnia on potrzeby i wymagania w zakresie przemieszczania wojsk, środków zaopatrzenia, a także środków transportowych i infrastruktury transportowej wymaganej do realizacji zadań; potrzeby i wymagania w zakresie realizacji zadań w ramach wsparcia przez państwo-gospodarza na rzecz sił sojusznicznych przemieszczających się lub wykonujących zadania na terytorium Polski; potrzeby i wymagania w zakresie niezbędnego wsparcia gospodarczych ogniw obronnych podsystemu pozamilitarnego, wsparcia kontrahentów zewnętrznych, a także wsparcia innych państw.

Przemieszczenie kolumn pojazdów wojskowych po drogach publicznych

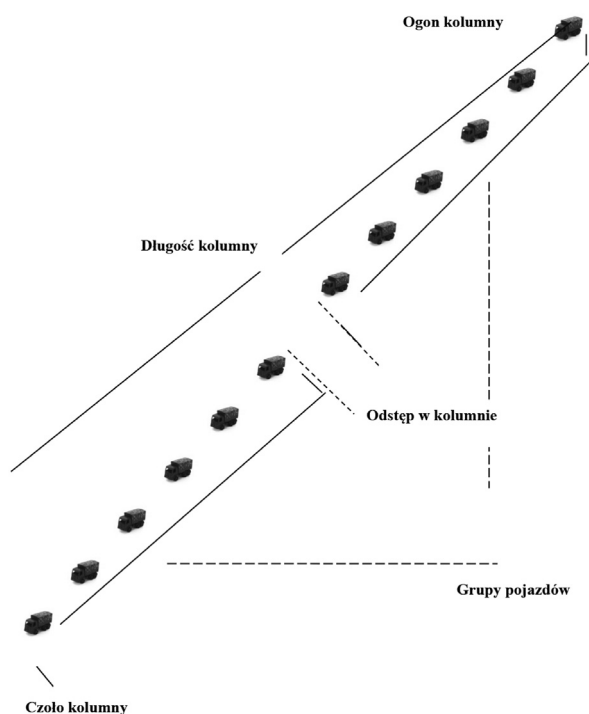
Przemieszczanie pojazdów wojskowych realizowane jest w celu sprawnego i terminowego przemarszu wojsk. Skład kolumny uzależniony jest od warunków wykonania przejazdu, a także od zaplanowanego wykorzystania wojsk po wykonaniu marszu. Kolumna liczy co najmniej dwa pojazdy. Jeżeli przemieszczenie będzie wykonywało ponad 20 pojazdów, należy kolumnę podzielić na grupy pojazdów. Rysunek poniżej zobrazuje elementy kolumny marszowej.

Grupa pojazdów jest częścią kolumny pojazdów, liczy ona od 6 do 20 pojazdów. Odległość pomiędzy poruszającymi się grupami wynosi co najmniej 500 metrów, odległość w czasie postoju to 200 metrów. Czołem kolumny jest pierwszy pojazd kolumny, natomiast ogon kolumny to pojazd ostatni. W czasie kryzysu lub wojny przejazdy kolumn pojazdów wojskowych mogą odbywać się w całości.

W przypadku gdy kolumna składa się z co najmniej 10 pojazdów, jak na rysunku powyżej, wyznaczone zostają następujące osoby funkcyjne kolumny lub grupy pojazdów. Pierwszy pojazd jest to *kierunkowy* — odpowiedzialny za utrzymanie określonej prędkości przejazdu oraz wyznaczonej trasy. Kolejny pojazd to *meldunkowy* — jego zadaniem jest składanie meldunków organom kontroli ruchu wojsk o wykonywaniu przejazdu zgodnie z otrzymanym „Zezwoleniem na przejazd drogowy”, a także — jeśli występują — o wszelkich odstępstwach od wydanego

Rysunek 4

Elementy kolumny pojazdów wojskowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 53).

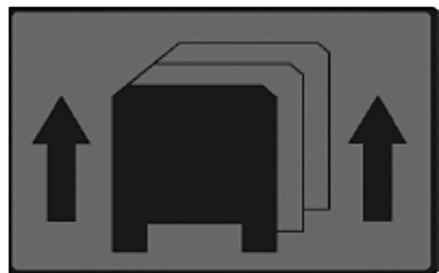
zezwolenia. Ostatnim pojazdem kolumny lub grupy pojazdów jest zamykający, który odpowiada za utrzymanie dyscypliny w kolumnie, organizuje środki bezpieczeństwa niezbędne podczas postojów, składa meldunki dowódcy kolumny o dyscyplinie w kolumnie, miejscach postoju uszkodzonych pojazdów i rodzajów ich uszkodzeń.

Kolumny pojazdów wojskowych oznakowuje się w następujący sposób (Zasady, 2015, s. 182):

- światła mijania we wszystkich pojazdach kolumny muszą być włączone;
- pierwszy pojazd oznakowuje się z przodu po lewej stronie oraz na ostatnim pojeździe z tyłu po lewej stronie umieszcza się tablicę (rys. 6);

Rysunek 6

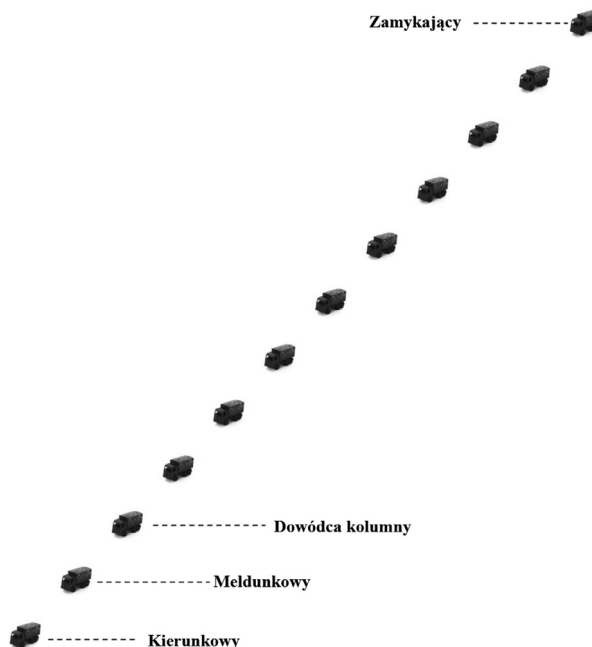
Oznaczenie kolumn pojazdów wojskowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 183).

Rysunek 5

Osoby funkcyjne kolumny lub grupy pojazdów



Źródło: Opracowanie na podstawie: (Zasady, 2015, s. 55).

- pierwszy pojazd kolumny lub grupy pojazdów oznakowuje się niebieską flagą umieszczoną z przodu po lewej stronie (rys. 7);

Rysunek 7

Oznaczenie pierwszego pojazdu każdego elementu (niebieska flaga)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 183).

- ostatni pojazd kolumny lub grupy pojazdów oznakowuje się zieloną flagą umieszczoną z przodu po lewej stronie (rys. 8);
- pojazd dowódcy kolumny oznakowuje się białą-czarną flagą umieszczoną z przodu po lewej stronie (rys. 9);

Rysunek 8

Oznaczenie ostatniego pojazdu
każdego elementu (zielona flaga)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie:
(Zasady, 2015, s. 183).

Rysunek 9

Oznaczenie pojazdu dowódcy kolumny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie:
(Zasady, 2015, s. 183).

- pojazd, który wymaga pomocy technicznej, oznakowuje się w sposób widoczny dla innych pojazdów żółtą flagą (rys. 10), należy wtedy również usunąć inną flagę, jeśli taka jest zamocowana;

Rysunek 10

Oznaczenie pojazdu potrzebującego
pomocy technicznej (żółta flaga)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie:
(Zasady, 2015, s. 183).

- każda kolumna przemieszczająca się na podstawie „Zezwolenia na przejazd drogowy” oznaczana jest numerem identyfikującym (rys. 11), musi on być umieszczony po obu stronach pojazdu w taki sposób, aby był widoczny co najmniej z 6 metrów, i odporny na warunki atmosferyczne;

Rysunek 11

Numer zezwolenia na przejazd drogowy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 183).

- jeżeli odbywa się przejazd pojedynczej kolumny, nie używa się flag do oznakowania pierwszego i ostatniego pojazdu;
- tablica kolumny pojazdów wojskowych ma wymiary 400 mm x 300 mm, natomiast flagi do oznaczania mają wymiary 300 mm x 450 mm.

Przedmioty służące do oznakowania pojazdów kolumny muszą być zamocowane tak, aby nie wystawały poza obrys pojazdu. Przemieszczającym się jednostkom wojskowym przydziela się drogi, drogę lub pas przemieszczenia. Kolumna przemieszcza się po jednej drodze. Oddziałowi/pododdziałowi wyznacza się jedną drogę lub dwie drogi przejazdu, a związkowi taktycznemu dwie lub trzy drogi przejazdu.

Podczas przemieszczania się należy organizować postoje i odpoczynki. Pierwszy postój odbywa się po dwóch godzinach jazdy, następne co 2–4 godzin jazdy. Na postój jednogodzinny pojazdy zatrzymują się na drodze lub poboczu w miejscach wcześniej zaplanowanych i rozpoznanych. Należy zachować określone odstępy między pojazdami i grupami pojazdów. Postój ten przeznaczony jest na sprawdzenie stanu technicznego pojazdów.

Postój dwugodzinny odbywa się, jeśli przemieszczenie jest dobowe i organizuje się je w drugiej połowie marszu dobowego. Na postój dwugodzinny wyznacza się wskazany i rozpoznany wcześniej rejon. Należy podczas postoju w takim rejonie zachować gotowość do sprawnego jego opuszczenia i rozpoczęcia marszu. Postój ten przeznaczony jest na uzupełnienie środków materiałowych, przeglądy pojazdów i sprzętu wojskowego, spożycie posiłku i odpoczynek żołnierzy. Odpoczynek dzienny lub nocny odbywa się po zakończonym marszu dobowym w rejonie rozmieszczenia. Czas takiego odpoczynku wynosi 8–10 godzin. Odpoczynek ten przeznaczony jest na uzupełnienie środków materiałowych.

wych, sprawdzenie stanu technicznego pojazdów i sprzętu wojskowego oraz regenerację sił żołnierzy (Czupryński, 2002).

Charakterystyka teleinformatycznego systemu monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ

Teleinformatyczny system monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ powstał w celu wsparcia procesu wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” oraz monitoringu przemieszczających się wojsk w czasie rzeczywistym. SI KONWÓJ jest programem komputerowym wspomagającym realizację zadań organów transportu i ruchu wojsk i jednostek wojskowych wykonujących przewozy, przemieszania i monitoruje położenie wojsk (Instrukcja, 2014).

Program wspomaga działania operacyjne poprzez wykorzystanie niżej wymienionych funkcji użytkowych (Instrukcja, 2014, s. 10–12):

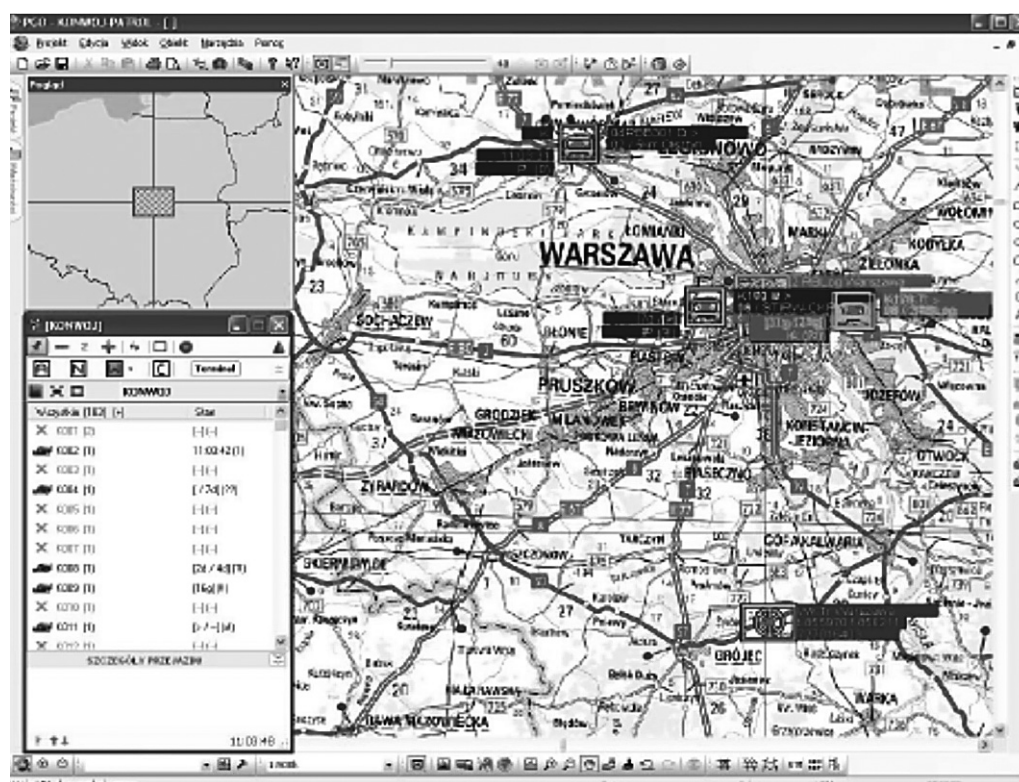
- elektroniczna rejestracja zezwoleń na przejazd drogowy wspierana przez: mapy elektroniczne, elektroniczny spis nazw geograficznych, elektroniczny państwowy wykaz podziału administracyj-

nego kraju, elektroniczną lokalizację pozycji geograficznej za pomocą spisu adresowego;

- elektroniczne ustalanie trasy przemieszczenia pojazdów pomiędzy WKTr znajdującymi się na drodze przejazdu odpowiednio do obszaru ich odpowiedzialności;
- elektroniczne uzgadnianie drogi przemieszczenia środków transportu dostarczających towary niebezpieczne, pojazdów nienormatywnych oraz kolumn pojazdów;
- elektroniczne wysłanie projektu „Zezwolenia na przejazd drogowy” do zatwierdzenia przez właściwy organ upoważniony do wystawienia „Zezwolenia na przejazd drogowy”;
- elektroniczne wysłanie „Zezwolenia na przejazd drogowy” do jednostki wojskowej składającej za potrzebowanie;
- modyfikacja faktycznego rozpoczęcia i zakończenia przemieszczenia w systemie;
- zapisanie wyznaczonej i faktycznie przejechanej drogi przez środki transportu oraz zespół pilotujący przypisany do wydanego „Zezwolenia na przejazd drogowy”;
- monitorowanie w czasie rzeczywistym na mapie cyfrowej ruchu pojazdów w ramach aktualnego położenia, prędkości przemieszczania, rodzaju przejazdu i identyfikatora przejazdu;

Rysunek 12

Widok okna pulpitu SI KONWÓJ gotowego do pracy w zakresie monitorowania położenia wojsk



Źródło: (Instrukcja, 2015, s. 12).

- dostęp (w trybie odczytu) z poziomu wizualizacji na mapie obserwowanych pojazdów do danych zapisanych w „Zezwoleniu na przejazd drogowy”;
- wysyłanie wiadomości od zespołu pilotującego opisujących możliwe zdarzenia wraz z rzeczywistą ich wizualizacją na mapie.

Do eksploatacji SI KONWÓJ wymagane jest spełnienie przez użytkowników co najmniej minimalnych wymagań technicznych, które pozwolą na sprawne wykorzystanie systemu (np. stanowisko do wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” musi być wyposażone w sprzęt zgodny z „Wykazem obowiązujących standardów sprzętu informatyki i oprogramowania do stosowania w resorcie obrony narodowej” na dany rok, do którego należy: zestaw komputerowy stacjonarny lub notebook, router i telefon GSM oraz UPS).

Rola i zadania użytkowników teleinformatycznego systemu monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ

Proces zabezpieczenia przemieszczania SZ RP z wykorzystaniem SI KONWÓJ wykonują organy podsystemu transportu i ruchu wojsk, do których należą (Instrukcja, 2014, s. 15):

- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW);
- Oddział Planowania Transportu i HNS Zarządu Planowania Logistycznego J-4 Dowództwa Generalnego RSZ;
- Wydział Transportu i Ruchu Wojsk i HNS Regionalnych Baz Logistycznych (RBLog);
- Wojskowe Komendy Transportu (WKTr);
- Kompanie Regulacji Ruchu (krr).

Do najważniejszych obowiązków wymienionych organów należy uzgadnianie i dokonywanie porozumień z właściwymi jednostkami SZ RP. Należy w tym momencie zaznaczyć, iż również administracja publiczna dokonuje uzgodnień z innymi częściami podsystemu transportu. Dzięki tym porozumieniom możliwe jest uzyskanie pozwoleń na przejazd pojazdami samochodowymi po drogach publicznych. Organy i komórki TiRW wskazane powyżej są niezbędne do sprawnego przemieszczania się wojska. Spełniają one rolę zarówno kontrolną, jak i planistyczną. Są również organizatorami transportu i ruchu wojsk.

Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk planuje i koordynuje przemieszczenie wojsk własnych pomiędzy Regionalnymi Bazami Logistycznymi, obcych przez granicę państwa oraz stacjonujących lub ćwiczących na terenie naszego kraju. SI KONWÓJ jest wykorzystywany wówczas do wydawania zezwoleń na przejazdy drogowe zarówno w przypadkach wojsk własnych, jak

i obcych. STiRW-CKRW koordynuje transport i ruch wojsk, nadzorując na bieżąco ich położenie oraz kontroluje działalność podległych organów w zakresie eksploatacji i wykorzystania systemu SI KONWÓJ w SZ RP.

Oddział Planowania Transportu i HNS Zarządu Planowania Logistycznego J-4 Dowództwa Generalnego RSZ nadzoruje korzystanie z SI KONWÓJ przez podlegające im oddziały wojskowe. Jest również odpowiedzialny za planowanie wyposażania podległych jednostek w sprzęt potrzebny do użytkowania SI KONWÓJ. Ponadto odpowiedzialny jest za współdziałanie podległych jednostek wojskowych i organów podsystemu transportu i ruchu wojsk SZ RP oraz udzielanie pomocy w prowadzeniu szkoleń ze sposobu wykorzystania, użytkowania oraz administrowania systemem SI KONWÓJ.

Wydział Transportu i Ruchu Wojsk i HNS RBLog jest jednym z organów odpowiedzialnych za planowanie oraz koordynację przemieszczających się oddziałów wojska. Program komputerowy jest używany do wydawania zezwoleń na przejazd drogowy oddziałów zlokalizowanych na obszarze RBLog. Za pomocą SI KONWÓJ wydział kieruje podlegającymi mu oddziałami i organami związanymi z organizacją i koordynowaniem transportu. Pomaga również jednostkom przemieszczającym się w obszarze odpowiedzialności danej bazy logistycznej. Jednym z jego zadań jest organizowanie szkoleń z administracji oraz korzystania z programu komputerowego.

Wojskowe Komendy Transportu (WKTr) są odpowiedzialne za jednostki wojskowe na podległym im terenie. W ich strukturach przyjmowane są również zapotrzebowania na przejazdy drogowe na terenie odpowiedzialności danego WKTr oraz wydawane są zezwolenia na przejazdy drogowe na terenie odpowiedzialności danej komendy. Są również odpowiedzialne za realizację planów przemieszczenia przy współpracy z ŻW, krr i wykonującymi marsz jednostkami. W ich kompetencji odnajdziemy także nadzorowanie transportu i ruchu wojsk na podlegającym im obszarze. Ponadto uzgadniają trasy przejazdów z innymi WKTr, gdy przemieszczające się wojska będą wykonywały przejazd przez ich obszary odpowiedzialności, oraz pomagają jednostkom wojskowym w szkoleniu z zasad eksploatacji terminali mobilnych, jak również z planowania i przygotowania przejazdów, wypełniania dokumentów na przejazd pojazdów transportujących materiały niebezpieczne, pojazdów nienormatywnych i kolumn pojazdów.

Kompanie regulacji ruchu (krr) są odpowiedzialne za zrealizowanie sprawnego przemieszczenia wojsk i transportu, które odbywa się zgodnie z planami i rozkazami dowódcy przemieszczającej się jednostki. Wykorzystując system SI KONWÓJ, planują i przygotowują się do pilotowania pojazdów wojsk własnych lub obcych przemieszczających się po terenie naszego kraju. Dodatkowo prowadzą rozpoznanie

i dostosowują drogi do prowadzenia wojskowej służby ruchu (np. dodatkowo oznakowują drogi), rozstawiają stałe lub ruchome elementy wykonujące kontrolę i regulację ruchu we wskazanych odcinkach lub miejscach dróg oraz kontrolują i regulują ruch przemieszczających się jednostek adekwatnie do otrzymanych rozkazów. W miarę możliwości przeciwdziałają powstawaniu zatorów drogowych mogących powstać w trakcie przemieszczenia, eliminują je lub zmniejszają ich skutki (Instrukcja, 2014, s. 16–17).

Podmioty zajmujące się kwestiami związanymi z ruchem wojsk oraz organizacją transportu i wykorzystujące SI KONWÓJ są zobligowane do wykonania powierzonych im zadań.

Szef STiRW-CKRW (w jego kompetencjach odnajdziemy koordynowanie zadań transportowych) realizuje zadania SI KONWÓJ poprzez podległego mu Szefa Narodowego Centrum Monitorowania Przesyłek (NCMP). Koordynuje realizowane działania podczas użytkowania programu. Jest organizatorem oraz kontrolerem eksploatowanego SI KONWÓJ w podległych mu placówkach, gdzie opiera się na istniejących strukturach etatowych. Jest również odpowiedzialny za przestrzeganie oraz aktualizowanie istniejącej Instrukcji dotyczącej użytkowania programu. Wspiera także zarówno merytorycznie, jak i praktycznie użytkowników SI KONWÓJ. Ponadto jest zarządcą głównego serwera SI KONWÓJ, a także zawartych w nim danych. Posiada również uprawnienia w sprawie zarządzania infrastrukturą techniczną związaną z użytkowaniem programu i nadawaniem uprawnień dostępu do SI KONWÓJ. Jest uczestnikiem odbywających się modernizacji programu. W swoich obowiązkach ma także pilnowanie wydatków związanych z zabezpieczaniem poprawnego funkcjonowania sieci komórkowej oraz transmisji pakietowej (niezbędnych do poprawnego funkcjonowania programu). Nadzoruje też szkolenia osób odpowiedzialnych za działanie systemu. Wydaje zezwolenia na przejazd przy pomocy SI KONWÓJ, prowadzi monitoring zrealizowanych przejazdów w kraju oraz poza jego terytorium w zgodzie z wydanym zezwoleniem na przejazd. Odpowiada również za prowadzenie archiwum i ewidencję wszystkich dokumentów związanych bezpośrednio z wydawanymi zezwoleniami na przejazdy drogowe. Prowadzi także bazę danych zawierającą informacje na temat przemieszczających się pojazdów. W wyjątkowych sytuacjach ma możliwość udostępnienia informacji znajdujących się w bazie. Jest także zobowiązany do brania czynnego udziału w pracach mających na celu usprawnienie systemu i poprawę jego funkcjonowania.

Komendant RBLog odpowiada m.in. za koordynację realizowanych działań eksploatowania i rozwoju SI KONWÓJ. Prowadzi nadzór nad programem oraz organizacją pracy z systemem. Jest także odpowiedzialny za wydawanie zezwoleń na przejazdy dla wojsk przemieszczających się w jego obszarze odpo-

wiedzialności. Monitoruje również przemieszczanie się pojazdów w ramach uzyskanych zezwoleń (sprawdzenie zgodności). Archiwizuje oraz prowadzi ewidencję dokumentów dotyczących wydanych zezwoleń. Jest też zobowiązany do prowadzenia bazy danych z informacjami o pojazdach SZ RP przemieszczających się na terenie jego odpowiedzialności. W podległych sobie jednostkach wyznacza podmioty odpowiedzialne za kontrolę funkcjonowania programu, a także przesyła dane dotyczące wskazanych osób do STiRW-CKRW. Może również pomóc jednostkom wojskowym, które nie mają mobilnego terminala, w korzystaniu z SI KONWÓJ (pomoc ta jest realizowana wyłącznie na czas przejazdu przez teren jego odpowiedzialności).

Komendant WKTr dzięki dyspozytorowi SI KONWÓJ ma możliwość realizacji zadań związanych z nadzorowaniem oraz kontrolowaniem pojazdów poruszających się po jego obszarze odpowiedzialności. Kolejnym z obowiązków, jakie musi spełnić, jest znajomość rozkładu przejazdów na podstawie wydanych zezwoleń na przejazd. Odpowiada również za realizację przejazdów oraz ich monitoring i w tym celu wykorzystuje SI KONWÓJ. Przyjmuje także zgłoszenia gotowości do przejazdu poprzez aplikację w terminalu mobilnym. Jeśli jednak do takiego potwierdzenia nie dojdzie, musi ustalić przyczynę jego braku. Jest odpowiedzialny za przejazd, a jeśli nastąpi podczas jego trwania jakieś uchybienie — musi zarówno ustalić ich przyczynę, jak i nakazać pojazdom powrót na wyznaczoną drogę. Jest także zobligowany do przekazania swoim przełożonym informacji o zaistniałej sytuacji. Ma obowiązek pomóc w usunięciu zakłóceń w realizacji przejazdu, jeśli takie wystąpią. Komendant WKT również przyjmuje informacje o zakończonym przejeździe, uwagi i informacje dotyczące przejazdu oraz trasy, jaką się poruszano. W programie SI KONWÓJ ma za zadanie zaznaczenie w odpowiednich miejscach daty realizacji przejazdu (jego rozpoczęcia oraz zakończenia). Jeśli dojdzie do rezygnacji z przejazdu, jego zadaniem jest również anulowanie zezwolenia na przejazd. Monitoruje warunki, jakie obecnie znajdują się na terenie odpowiedzialności, co wpływa na uzgadnianie tras przejazdów. Może także (na czas przejazdu przez teren własnej odpowiedzialności) użyć terminalu mobilny jednostkom wojskowym.

Administrator części stacjonarnej SI KONWÓJ jest użytkownikiem posiadającym możliwość ingerencji w aplikację systemu. Najczęściej jest to członek organów transportu bądź ruchu wojsk danej jednostki wojskowej. Jest on odpowiedzialny za konfigurowanie oraz instalowanie wsparcia technicznego. W jego obowiązkach odnajdziemy także organizację szkoleń dla osób zajmujących się administrowaniem terminali mobilnych.

Kolejnym podmiotem jest Użytkownik Modułu Wydawania Zezwoleń na przejazd drogowy, który

odpowiada za opracowywanie, a także przysyłanie informacji w SI KONWÓJ. Natomiast osobą zajmującą się zabezpieczeniem funkcjonowania programu jest Użytkownik Modułu Monitoringu. Nadzoruje oraz monitoruje przemieszczanie się wojsk z wydanyymi zezwoleniami na przejazdy drogowe. Dokonuje się to dzięki używaniu przez wojsko mobilnych terminali. Z kolei w obowiązkach Administratora Terminali Mobilnych SI KONWÓJ jest m.in. utrzymanie gotowości technicznej wszystkich terminali mobilnych użytkowanych w danej jednostce wojskowej. Jest on także odpowiedzialny za ich przydział oraz szkolenia z ich użytkowania.

Osobą funkcyjną jest również Użytkownik Terminala. Jest nią żołnierz bezpośrednio korzystający z terminala (dowódca zespołu pilotującego, osoba funkcyjna kolumny lub dowódca pojazdu przewożącego towary nienormatywne lub niebezpieczne). Oprócz właściwego użytkowania terminala mobilnego jest on także odpowiedzialny za składanie informacji dotyczących działania terminala dyspozytorowi.

Ważną rolę w przemieszczaniu się SZ RP, poprzez korzystanie z SI KONWÓJ, pełni również Zandarmeria Wojskowa. Każdy z przejazdów wojsk na terenie kraju jest zgłaszany do ŻW (dotyczy to przewozu zarówno osób, jak i towarów). Realizacja pilotażu przemieszczania się wojsk własnych oraz sojuszników przez teren kraju odbywa się na podstawie zezwolenia na przejazd drogowy. Przy użyciu SI KONWÓJ ŻW kieruje ruchem na drogach, zachowując przy tym przepisy i zasady ruchu drogowego. Należy również zaznaczyć, że ŻW współdziała z wojskowymi organami ds. transportu, a także z Policją (Instrukcja, 2014, s. 18–20).

Zasady wykorzystania teleinformatycznego systemu monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ

Przejazdy wykonywane na podstawie „Zezwolenia na przejazd drogowy”, zgodnie z rozporządzeniami Ministra Obrony Narodowej (Rozporządzenie, 2012a, 2012b, 2012c), powinny być wyposażone w terminale mobilne SI KONWÓJ, natomiast przejazdy pozostałych pojazdów Sił Zbrojnych RP na terenie kraju i poza granicami, w zależności od potrzeb, mogą być wyposażone w ww. terminale. Osoby funkcyjne wyznaczone w jednostkach wojskowych do przygotowywania i wykonywania przejazdów pojazdów wyposażonych w terminal mobilny SI KONWÓJ muszą znać sposób działania urządzenia oraz potrafić je obsługiwać.

O momencie rozpoczęcia i zakończenia przejazdu wykonawca musi powiadomić telefonicznie dyspozy-

tora organu TiRW (numer wpisywany jest w „Zezwoleniu na przejazd drogowy”). O fakcie odwołania przejazdu w trybie natychmiastowym powiadamia organy uczestniczące w zabezpieczeniu przejazdu. Podczas wykonywania przejazdu, jeżeli napotka utrudnienia w realizacji wymagań ujętych w części „S” i „U” „Zezwolenia na przejazd drogowy”, użytkujący terminal mobilny dzwoni do dyspozytora organu TiRW i wykonuje jego polecenia. Osoba użytkująca terminal mobilny SI KONWÓJ musi utrzymywać go w gotowości do użytkowania, aktywować zadania i wpisać swoje dane kontaktowe przed rozpoczęciem przejazdu. W sytuacji zaistnienia niesprawności terminala mobilnego użytkujący ma obowiązek powiadomić telefonicznie dyspozytora organu TiRW zgodnie z numerem wpisanym w „Zezwoleniu na przejazd drogowy”.

Wydawanie „Zezwoleń na przejazd drogowy” z wykorzystaniem SI KONWÓJ odbywa się na podstawie procedur i norm określonych w Instrukcji wojskowego ruchu drogowego DD-4.4.4 (B). Osoby wyznaczone do wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” za pomocą SI KONWÓJ muszą szczegółowo zapoznać się z zasadami elektronicznego opracowywania, uzgadniania i drukowania zezwoleń.

Proces projektowania i wydania „Zezwoleń na przejazd drogowy” przy wykorzystaniu SI KONWÓJ rozpoczyna się w chwili nadejścia do odpowiedniego organu TiRW „Zapotrzebowania na przejazd drogowy” przez jednostkę wojskową — do STiRW-CKRW, gdy planuje się międzynarodowy przejazd drogowy spoza terytorium kraju lub do WKTr odpowiedniej pod względem umiejscowienia do miejsca rozpoczęcia przejazdu, która realizuje następujące czynności (Instrukcja, 2014, s. 27–29):

- w przypadku przejazdów międzynarodowych WKTr, po otrzymaniu „Zapotrzebowania na przejazd drogowy” realizuje postępowanie uzgodnieniowe w części przejazdu do granicy państwa i przesyła je do akceptacji STiRW-CKRW;
- w przypadku przejazdów krajowych uzgadnia całą trasę przejazdu, od miejsca jej rozpoczęcia do miejsca docelowego, z poszczególnymi WKTr, na których obszarze odpowiedzialności odbywa się przejazd;
- w przypadku wystąpienia uzasadnionych wątpliwości dotyczących możliwości przejazdu pojazdu nienormatywnego WKTr, na których obszarze odpowiedzialności odbywa się przejazd, dokonują uzgodnień z właściwymi zarządcami dróg;
- na podstawie dokonanych uzgodnień opracowuje:
 - projekt „Zezwolenia na przejazd drogowy” w przypadku przejazdów międzynarodowych (do granicy państwa), na obszarze lub pomiędzy obszarami odpowiedzialności RBLog;
 - „Zezwolenia na przejazdy drogowe” w przypadku przejazdów planowanych na obszarze odpowiedzialności jednej WKTr;

- projekt „Zezwolenia na przejazd drogowy” przesłała w wersji elektronicznej do:
 - STiRW-CKRW w przypadku przejazdów międzynarodowych (do granicy państwa) i pomiędzy rejonami odpowiedzialności RBLog;
 - WTiRWiHNS RBLog w przypadku przejazdów w rejonie odpowiedzialności RBLog;
 - „Zezwolenie na przejazd drogowy” wydane przez WKTr zostaje przesłane do jednostki wojskowej realizującej przejazd.
- „Zezwolenie na przejazd drogowy” przygotowane i wystawione przez STiRW-CKRW lub WTiRWiHNS RBLog również przesyłane jest bezpośrednio do jednostki wojskowej realizującej przejazd. Aby zapewnić bezawaryjne i bezpieczne przemieszczanie wojsk transportem drogowym, komórki transportu i ruchu wojsk na poszczególnych szczeblach SZ RP, adekwatnie do swoich kompetencji, zobowiązane są do nadzorowania przejazdów drogowych przy wykorzystaniu do tego teleinformatycznego systemu SI KONWÓJ. Osoby wykonujące monitorowanie położenia wojsk muszą szczegółowo zapoznać się z zasadami użytkowania systemu, aby w pełni wykorzystać jego możliwości.

Podsumowanie

Celem artykułu była identyfikacja zasad oraz procedur przemieszczania wojsk SZ RP po drogach publicznych w czasie pokoju. Przedstawiona w powyższym artykule analiza planowania i organizacji przemieszczania wojsk po drogach publicznych w okresie pokoju ukazała w pełni hierarchiczny i usystematyzowany sposób działania i rozłożenia zadań na poszczególne poziomy w strukturze organizacyjnej SZ RP. Na podstawie przeprowadzonej analizy literatury można stwierdzić, że jest to system, który ma ogromny wpływ na działalność jednostek wojskowych.

Obecnie istotną funkcję podczas przemieszczania się wojsk na terenie Polski pełni system SI KONWÓJ, który odgrywa kluczową rolę w obszarze potrzeb transportowych i ruchu wojsk. Jest on nieodłącznym elementem współpracy pomiędzy poszczególnymi organami wsparcia SZ RP, które biorą udział w koordynowaniu i przemieszczaniu się wojska.

Podjęte w artykule rozważania pozwoliły autorowi na sformułowanie następujących wniosków ogólnych.

1. Oprócz organów kierowania występujących w strukturze transportu i ruchu wojsk należy uwzględnić elementy wykonawcze, zabezpieczające i wspierające. Elementami wykonawczymi są żołnierze — pracownicy wojska lub pojazdy wojskowe oraz różne konfiguracje struktur wojsko-

wych. Elementy zabezpieczające to występujące na każdym szczeblu dowodzenia organy, komórki, sekcje i pododdziały przeznaczone do zapewnienia warunków do ruchu wojsk. Do elementów wspierających zaliczyć należy wojskowe i cywilne podmioty znajdujące się w bezpośrednim i ogólnym otoczeniu systemu transportu i ruchu wojsk, są to m.in. STiRW-CKRW, ŻW, GDDKiA, cywilni właściciele zasobów transportowych.

2. Efektywność działania sił zbrojnych zależy przede wszystkim od sprawnego i bezawaryjnego przemieszczania w miejsce operacyjnego przeznaczenia. Zapewnienie swobody przemieszczania wojsk musi być traktowane priorytetowo, aby zapewnić sprawność i zdolność wykonania postawionego zadania. Przemieszczanie jednostek wojskowych jest przedsięwzięciem dotyczącym nie tylko samych sił zbrojnych, lecz również środowiska cywilnego, które powinno być w ten proces w pełni zaangażowane, by nie doszło do zakłóceń paraliżujących zdolność systemu obrony narodowej.
3. Rozsądne podejście przez organy transportu i ruchu wojsk do ciągłego doskonalenia systemu przemieszczania wojsk nie tylko w teorii, ale również w praktyce zaowocuje w przyszłości efektywniejszym wykorzystaniem potencjału organów transportu i ruchu wojsk. Zdaniem autora osiągnąć to można poprzez zmiany w organizacji struktur, zapewnianiu nowoczesnego wyposażenia (np. sprzęt teleinformatyczny, środki transportu, infrastrukturę), często przeprowadzanych szkoleniach i ćwiczeniach oraz organizowaniu badań i eksperymentów na różnych szczeblach dowodzenia i kierowania.
4. Istniejące koncepcje przemieszczania sił zbrojnych aktualnie odpowiadają potrzebom zapewnienia bezpieczeństwa państwa, lecz przy tak często zmieniających się wyzwaniach stawianych przed SZ RP oraz coraz liczniejszych i trudniejszych do przewidzenia zagrożeniach, fundamentalną sprawą wydaje się być utrzymanie wysokiej mobilności sił zbrojnych. Intensywny postęp techniczny zaowocował zastosowaniem również w wojsku nowoczesnego sprzętu i udoskonaleniem środków będących już na jego wyposażeniu. Transport samochodowy dzięki temu, że jest bardzo ruchliwy i manewrowy, ma możliwość dowozu ludzi i sprzętu niemalże w każde miejsce przeznaczenia i w każdych warunkach atmosferycznych. Obserwując rozwój krajowej sieci dróg (coraz bardziej dostosowany do wymogów europejskich), można zauważyć, iż rośnie znaczenie transportu samochodowego w przemieszczaniu jednostek wojskowych.
5. Siły Zbrojne RP potrzebowały nowoczesnego systemu teleinformatycznego wspierającego proces wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” oraz monitorowania ruchu wojsk w czasie rzeczywistym. Wprowadzony w 2011 r. SI KONWÓJ realizuje

narzucone wymagania pod względem monitorowania oraz przemieszczania wojsk. Przekazywanie informacji dotyczących przejazdów transportów wojskowych (zarówno osób, jak i towarów) sprawia, że transport przebiega w sposób zharmonizowany i sprawny. System SI KONWÓJ składa się z licznych powiązanych ze sobą szczebli, poczynwszy od centralnych baz danych, a na użytkownikach terminali mobilnych kończąc.

Reasumując całość rozważań, należy stwierdzić, iż organy transportu i ruchu wojsk powinny nieustannie poszukiwać nowych sposobów działania, innowacyjnych rozwiązań, które przyczynią się do ciągłego ulepszenia procesu przemieszczania transportem samochodowym jednostek wojskowych. By móc zrealizować powyższe zadania, potrzebny jest nieustanny rozwój technologii i rozwiązań mogących pomóc w całym procesie.

Przypisy

¹ Zespół przedsięwzięć planistycznych, organizacyjnych i logistycznych realizowanych przez pozamilitarne ogniwa obronne i SZ RP w celu likwidacji zniszczeń i uszkodzeń sieci transportowej powstałych w skutek działań militarnych, katastrof, awarii lub naturalnego zużycia (Rozporządzenie, 2004).

² Centralny Organ Logistyczny (COL) to komórka lub jednostka organizacyjna MON, a także komórka wewnętrzna odpowiedzialna za organizację procesów eksploatacji oraz szkolenia specjalistów technicznych dla określonych rodzajów sprzętu wojskowego (Decyzja, 2013).

³ Gestor jest komórką lub jednostką organizacyjną MON, a także komórką wewnętrzną, odpowiedzialną za określenie kierunków rozwoju sprzętu wojskowego w SZ RP oraz organizację procesu wdrażania i ustalanie procesów eksploatacji (w tym wykorzystania bojowego) i wycofywania określonego rodzaju (grupy) sprzętu wojskowego (Decyzja, 2013).

⁴ Jednolity Indeks Materiałowy (JIM) to usystematyzowany ciąg znaków cyfrowo-literowych stanowiących symbolizację nomenklatury sprzętu wojskowego, umożliwiającą jego jednoznaczną identyfikację, identyfikujący wyrób lub usługę w resorcie obrony narodowej w systemie informatycznym jednolitego indeksu materiałowego (Decyzja, 2014).

Bibliografia

- Chrobak, R. (2008). *Kierowanie przemieszczaniem wojsk na terenie kraju. Pojęcie, organizacja, system*. Warszawa: AON.
- Czupryński, A. (2002). *Wybrane problemy ruchu wojsk na terenie kraju*. Warszawa: AON.
- Kowalkowski, St. (2011). *Kierowanie ruchem wojsk lądowych w operacjach*. Warszawa: AON.
- Decyzja (2013) Nr 435/MON Ministra Obrony Narodowej z 24.12.2013 r. w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, (Dz.Urz. MON 2013, poz. 390), <https://doi.org/10.14746/ps.2014.1.1>.
- Decyzja (2014) Nr 2/MON Ministra Obrony Narodowej z 3.01.2014 r. w sprawie wytycznych określających wymagania w zakresie znakowania kodem kreskowym wyrobów dostarczanych do resortu obrony narodowej, (Dz.Urz. MON 2014, poz. 11), <https://doi.org/10.14746/ps.2014.1.1>.
- Doktryna (2014), *Transport i Ruch Wojsk Sił Zbrojnych RP, DD/4.4 (B)*, MON, Bydgoszcz.
- Dyrektywa (2019), *Polityczno-Strategiczna Dyrektywa Obronna RP*, (M. P. 2019, poz. 15).
- Rozporządzenie (2004) Rady Ministrów z 3.02.2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach, (Dz.U. 2004 Nr 34, poz. 294).
- Rozporządzenie (2012a) Ministra Obrony Narodowej z 28.09.2012 r. w sprawie wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy pojazdów przewożących towary niebezpieczne, (Dz.U. 2012 poz. 1257).
- Rozporządzenie (2012b) Ministra Obrony Narodowej z 9.11.2012 r. w sprawie warunków krajowego przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub środkami transportu, za które Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej są odpowiedzialne, (Dz.U. 2012 poz. 1364), <https://doi.org/10.5604/01.3001.0011.7330>.
- Rozporządzenie (2012c) Ministra Obrony Narodowej z 21.11.2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, (Dz.U. 2012 poz. 1368).
- Zasady Wojskowego Ruchu Drogowego, DU-4.4.4 (B)* (2015), MON, Warszawa.
- <http://www.iwpsz.wp.mil.pl> (stan na dzień 10.03.2019 r.).

Gospodarka Materiałowa i Logistyka



www.gmil.pl

tel. 795 155 583

00-252 Warszawa

ul. Podwale 17

„WIELOWYMIAROWOŚĆ WSPÓŁCZESNEJ LOGISTYKI”

Spis treści artykułów zamieszczonych na płycie stanowiącej integralną część numeru GMIL 10/2019

Andrzejczak Beata [61–77]

Zarządzanie sieciami dostaw przez operatorów logistycznych 3pl, 4pl i 4pl na przykładzie niemieckiej branży chemicznej

Supply chain management by logistic 3pl, 4pl and 4pl on the example of the German chemical industry

Antczak Joanna, Ligaj Magda [78–91]

Analiza działalności przedsiębiorstwa działającego na rynku usług przewozów intermodalnych w latach 2013–2017
Analysis of the activity of an enterprise acting on the market of in-terminal services in the years 2013–2017

Bartosiewicz Sławomir, Oziębło Małgorzata [92–109]

Bezpieczeństwo systemu magazynowania w przedsiębiorstwie usługowym

Safety of a storage system in a service enterprise

Byleń Sławomir [110–127]

Ocena funkcjonowania i kierunku rozwoju systemu wsparcia przez państwo gospodarza w Polsce w nowych warunkowaniach geopolitycznych

Evaluation of functioning and directions for the development of the host nation support system in Poland in the new geopolitical conditions

Chmiel Michał, Równicka Karolina [128–137]

Zabezpieczenie logistyczne długotrwałych akcji ratowniczych w jednostkach Państwowej Straży Pożarnej

Logistic protection of long-term saving shipping activities in the state of the Fire Fighting State

Chrobak Ryszard [138–154]

Zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie kolejowym — wybrane aspekty

Rail transportation safety management — selected aspect

Doński-Lesiuk Jakub [155–167]

Sfera polityczna jako determinanta integracji kanałów logistycznych. Przypadek Rosji po aneksji Krymu

The political sphere as a department of the integration of logistic chain. The case of Russia after the annexation of Crimea

Dziurny Anna [168–182]

Determinanty bezpieczeństwa ekonomicznego w logistyce
Determinants of economic security in logistic

Grabowski Krzysztof [183–193]

Kolejowy system zarządzania kryzysowego w świetle ochrony infrastruktury krytycznej

The railway crisis management system in the light of critical infrastructure protection

Jagiello Witold [194–215]

Działalność wojskowych technicznych instytutów badawczych w środowisku międzynarodowym

Activity of military technology research institutes in the international environment

Janczak Józef [216–236]

Organizacja transportu lądowego materiałów niebezpiecznych, wybrane kwestie bezpieczeństwa

Organization of land transport of dangerous materials, selected security issues

Kalbarczyk Magdalena [237–259]

Logistyka miejska jako element usprawniający zarządzanie systemem logistycznym miasta

City Logistics as an element improving the management of the city's logistics system

Kaźmierczak Maciej, Mańkowski Romuald

[260–276]

Wybrane obszary poznania obiektywnie istniejącej rzeczywistości logistik

The selected study areas of the objectively existing logistic reality

Kaźmierczak Maciej, Szymczyk Jan [277–300]

Zarządzanie logistyczne w cywilnym transporcie lotniczym artykułów chłodzonych i głęboko mrożonych z zachowaniem zimnego łańcucha dostaw

Logistic management in the civil air transport chilled and deep frozen articles with maintaining the supply chain

Kozicki Bartosz, Lisowska Agnieszka,

Tomaszewski Jarosław [301–320]

Wielowymiarowa analiza długości torów kolejowych w państwach Europy

Multidimensional analysis of length of railway lines in Europe

Krè Miroslav [321–329]

Operation preparation of the state territory and transport

Krekora Paweł [330–348]

Transport intermodalny a potencjał gospodarczo-obronny państwa

Intermodal transport and national's economic potential of defence

Malinowski Zdzisław [349–369]

Wdrażanie nowych technologii w celu ochrony konwojów i urządzeń logistycznych realizujących zadania w specyficznych środowiskach walki

The implementation of new technologies in force protection for convoys and logistic points in specific combat environments

Mróz Marek [370–403]

Prognoza wielkości przewozu ładunków transportem kolejowym w Polsce metodą wag harmoniczných

Nyszk Łukasz [404–417]

Przewozy ładunków niebezpiecznych a bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Polsce

Transportation of dangerous cargo and safety road transport in Poland

Nyszk Wojciech [418–430]

Wybrane aspekty współczesnych systemów logistycznych
Selected aspects of contemporary logistic system

Olejniček Aleš [431–438]

Robotics utilizability in the army and in the military logistics conditions — economic point of view

Pawlisiak Mieczysław [439–451]

Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem stopnia realizacji zadań przez jednostki i instytucje wojskowe cz. 3. Zaspokojenie potrzeb wojsk w środki zaopatrzenia oraz świadczenie specjalistycznych usług materiałowych podstawą zapewnienia bezpieczeństwa materiałowego jednostek i instytucji wojskowych

Pawlos Waldemar [452–465]

Znaczenie samoładowniczych zestawów transportowych MULTILIFT MK IV w systemie transportowym Sił Zbrojnych RP

The importance of self-loading transport sets — MULTILIFT MK IV in the transport system of the armed forces of the Republic of Poland

Pietrzyk-Wiszowaty Katarzyna, Płaczek Janusz [466–474]

Nowe znaki drogowe obowiązujące dla kierowców ciężkich pojazdów wojskowych

New road signs for drivers of heavy military vehicles

Stachowiak Bartosz [475–487]

Wodór jako nośnik energii i paliwo przyszłości. Możliwości jego wykorzystania w sektorze transportu

Hydrogen — an energy carrier and fuel of the future. The opportunities for transport sector

Stolarz Adam [488–500]

Problematyka innowacyjności w kreacji zmian segmentu lotniczego polskiego przemysłu zbrojeniowego

Problems of innovation in the creation of changes to the aviation segment of the armaments industry in Poland

Szeląg Krzysztof [501–513]

Nowoczesne rozwiązania w komunikacji miejskiej jako czynnik zwiększający bezpieczeństwo transportowe miast

Modern solutions in urban transport as a factor increasing the security of city transport

Szymczyk Jan [514–528]

Ocena komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego znaczenie dla potencjału obronnego Polski

Rating of railway part of Polish Central Airport in the context of Polish defence potential

Żuchowicki Jakub [529–541]

Logistyka gazu ziemnego w aspekcie zapewnienia technicznego bezpieczeństwa dostaw

Logistic of natural gas in the aspect of ensuring technical security of supply

Wielowymiarowość współczesnej logistyki



© Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne S.A. Warszawa 2019

ISSN 1231-2037

www.gmil.com.pl

Exemplarz bezpłatny — płyta jest integralną częścią GmIL nr 10/2019 r.

Cena 59,90 zł (VAT 5%)