

**A. NAUKA TRANSPORTOWA**

**A.7 STRATEGICZNE INWESTYCJE TRANSPORTOWE W POLSCE W LATACH 2024-2030**

**A.7.5 KOMPLEMENTARNOŚĆ TRANSPORTU W WYMIARZE WOJSKOWYM ORAZ CYWILNYM**

Tomasz Jałowiec – Akademia Sztuki Wojennej

**Streszczenie:**

Jednym z priorytetowych obszarów gwarantujących prawidłowe funkcjonowanie zarówno podmiotów gospodarki narodowej, jak i jednostek oraz instytucji wojskowych jest transport. Zapewniając właściwe warunki do przemieszczanie dóbr stanowi nieodzowny element realizacji zadań w czasie pokoju, kryzysu oraz wojny. Należy ponadto pamiętać, że w ramach systemu bezpieczeństwa państwa realizowane są w trybie ciągłym przedsięwzięcia związane z przygotowaniem oraz utrzymaniem niezbędnego potencjału transportu i ruchu wojsk w celu zapewnienia możliwości realizacji przemieszczenia strategicznego, operacyjnego i taktycznego oraz ciągłości zaopatrywania sił zbrojnych. Potencjał ten wykorzystywany może być do realizacji zadań przez siły zbrojne w ramach operacji militarnych i działań niemilitarnych prowadzonych w układzie narodowym, sojuszniczym lub wielonarodowym (koalicyjnym) zarówno na obszarze państwa, jak i poza jego granicami. Zgodnie z dokumentami strategicznymi oraz doktrynalnymi system bezpieczeństwa państwa zapewniać powinien ponadto dogodne warunki dla realizacji zadań transportowych na rzecz sojuszniczych sił wzmocnienia wspierających organiczny potencjał wojskowy w ramach operacji obronnej prowadzonej na terytorium Polski, co nabiera współcześnie szczególnego znaczenia.

**Celem opracowania** jest identyfikacja i ocena wymiarów wzajemnego uzupełniania się transportu z perspektywy wojskowej i cywilnej oraz wskazanie kierunków rozwoju transportu istotnych dla zagwarantowania bezpieczeństwa państwa.

**Słowa kluczowe:** transport, siły zbrojne, komplementarność, infrastruktura.

**Wprowadzenie**

Współczesne wyzwania geopolityczne wymuszają intensyfikację działań ukierunkowanych między innymi na zagwarantowanie warunków do swobodnego przemieszczania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zarówno Sił Zbrojnych RP, jak i sił sojuszniczych/koalicyjnych, których obecność w sposób znaczący wzrosła po inwazji Rosji na Ukrainę. Dotychczasowe doświadczenia jednoznacznie wskazują, że ilość

i jakość infrastruktury transportowej Polski jest jedną z kluczowych determinant oddziałujących wprost na poziom i efektywność realizacji zadań militarnych przez szkolące się wojska. Sytuacja ta odnosi się także bezpośrednio do możliwości wspierania Ukrainy z wykorzystaniem infrastruktury transportowej wszystkich gałęzi transportu, bowiem odnotowywany jest znaczący wzrost liczby transportów mających na celu zabezpieczenie logistyczne Sił Zbrojnych Ukrainy przez państwa NATO. Warto przy tym zauważyć, że wiele działań w tym obszarze nie może zostać podanych ze względów bezpieczeństwa do publicznej wiadomości, ale warto odnotować rosnącą rolę transportu dla zapewnienia gotowości operacyjnej sił zbrojnych oraz wsparcia sił sojuszniczych co jest współcześnie szczególnie ważne dla bezpieczeństwa Polski.

**Celem artykułu** jest identyfikacja i ocena wymiarów wzajemnego uzupełniania się transportu z perspektywy wojskowej i cywilnej oraz wskazanie kierunków rozwoju transportu istotnych dla zagwarantowania bezpieczeństwa państwa.

## **1. Współczesna rola i znaczenie transportu dla sił zbrojnych oraz bezpieczeństwa państwa**

Zmiany geopolityczne wywołane wojną w Ukrainie, skutkujące gwałtownym wzrostem napięć na wschodniej flance NATO w sposób jednoznaczny wykazały jak ważne są zdolności sił zbrojnych do przemieszczania zarówno wojsk własnych jak i sił sojuszniczych. Priorytetowa rola sieci transportowej została dostrzeżona znacznie wcześniej przed wybuchem wojny w Ukrainie, bowiem już w przyjętej w 2020 roku Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej wskazano jako priorytet, że należy „...rozbudowywać sieć transportową zapewniającą równomierne nasycenie infrastrukturą zwłaszcza obszarów o ograniczonej dostępności transportowej do sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, w tym budować polski odcinek Via Carpatia, oraz poprawić dostęp do przejść granicznych na wschodniej granicy Unii Europejskiej”<sup>1</sup> oraz podkreślono, że kluczowe będzie zwiększenie zdolności mobilnych wojsk oraz efektywności systemu ich wsparcia i zabezpieczenia logistycznego poprzez położenie nacisku na inwestycje w niezbędną infrastrukturę i środki transportu<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2020, s. 26.

<sup>2</sup> Tamże, s. 18.

Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że głównym wyzwaniem z jakim mierzy się nie tylko Polska, ale także inne kraje europejskie jest infrastruktura transportowa niedostosowana w pełni do potrzeb transportów wojskowych, których liczba diametralnie wzrosła na przełomie II i III dekady XXI wieku. W celu poprawy sytuacji dostrzeganej już znacznie wcześniej wypracowano tzw. wspólną politykę bezpieczeństwa wschodnich państw NATO, która przyczyniła się do podjęcia najważniejszych decyzji na szczycie NATO w Warszawie w lipcu 2016 roku. Dotyczyła one przede wszystkim wzmocnienia polityki odstraszania i obrony sojuszu oraz kształtowania jego stabilnego otoczenia. Decyzje te skonkretyzowały wcześniejsze ustalenia w sprawie ustanowienia wysuniętej obecności sił NATO na wschodniej flance. Cztery państwa zobowiązały się do przejścia roli państw ramowych dla tworzonych batalionowych grup bojowych (BGB) na wschodniej flance: Stany Zjednoczone w Polsce, Niemcy na Litwie, Kanada na Łotwie oraz Wielka Brytania w Estonii. Po szczycie w Warszawie niezbędne było podjęcie działań umożliwiających efektywną współpracę wszystkich elementów w natowskim łańcuchu reagowania wojskowego. Dotyczyć one miały między innymi zwiększenia szybkości przerzutu na wschodnią flankę sił wsparcia transportem kołowym i kolejowym<sup>3</sup>.

W konsekwencji podjętych zobowiązań i decyzji współcześnie plany operacyjne NATO przewidują utworzenie sił szybkiego reagowania liczących co najmniej 300 tys. żołnierzy oraz rozmieszczenie na wschodniej flance sojuszu dodatkowych jednostek wielkości brygady. W ramach strategii NATO zaplanowało wiele "korytarzy lądowych", którymi w razie konfliktu z Rosją amerykańskie wojska i sprzęt pancerny zostaną przerzucone na linię frontu. Jak można przeczytać w dokumentach jawnych i informacjach prasowych „w przypadku wojny amerykańscy żołnierze wylądują w jednym z pięciu portów i zostaną skierowani wcześniej zaplanowanymi trasami. Istniejące podstawowe plany przewidują lądowanie żołnierzy w holenderskich portach i przerzucenie ich pociągami przez Niemcy do Polski; jeśli siły NATO wkraczające z Holandii zostaną trafione rosyjskim bombardowaniem lub jeśli porty w Europie Północnej zostaną zniszczone, sojusz skupi się na portach we Włoszech, Grecji i Turcji”<sup>4</sup>. Ponadto istnieją podobne plany transportu sił z portów tureckich i greckich przez Bułgarię i Rumunię na wschodnią flankę sojuszu. Planowane są także przerzuty wojsk przez porty na Bałkanach,

---

<sup>3</sup> P. Krzykowski, S. Piotrowski, M. Żyła, *Konsolidacja wschodniej flanki NATO*, ASzWoj, Warszawa 2020, s. 238–240.

<sup>4</sup> <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/oto-plany-nato-na-wypadek-wojny-z-rosja/117fmjg>

- 14.06.2024.

a także przez Norwegię, Szwecję i Finlandię. W ciągu ostatnich lat połączone natowskie dowództwo logistyczne JSEC (Joint Support and Enabling Command) dokonało przeglądu potencjalnych tras, którymi na wypadek wojny z Rosją odbyłby się możliwie najbezpieczniejszy transport wojsk NATO. Jako szczególnie narażone na rosyjskie ataki rakietowe oceniono porty w Europie północnej, głównie w Holandii, Niemczech i państwach bałtyckich<sup>5</sup>.

W świetle powyższego należy podkreślić, że transport i ruch wojsk to jeden z kluczowych komponentów operacyjnych zdolności logistycznych, który w bezpośrednio wpływa na sprawność sił zbrojnych i zdolność do osiągnięcia przez nie zakładanych celów<sup>6</sup>. Bez sprawnie funkcjonującego podsystemu transportu i ruchu wojsk, zarówno narodowe jak i sojusznicze siły zbrojne mogą napotykać trudności w szybkim i skutecznym przemieszczaniu się, dostarczaniu zaopatrzenia oraz wsparciu logistycznym dla operacji wojskowych. Dlatego też, ciągle doskonalenie i modernizacja infrastruktury wszystkich gałęzi transportu oraz procesów zarządzania mobilnością wojsk są niezbędne dla zachowania wymaganej gotowości operacyjnej pododdziałów i oddziałów wojskowych. Nieustanny rozwój zdolności transportowych i ruchu wojsk nie tylko przekłada się na zwiększenie ich efektywności, ale także umożliwia osiągnięcie celów operacyjnych oraz zapewnia warunki do wspierania sojuszniczej współpracy w ramach międzynarodowego systemu bezpieczeństwa.

## **2. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej Polski w wymiarze podwójnego zastosowania (cywilno-wojskowego)**

Wybuch wojny w Ukrainie wymusił między innymi na organach Unii Europejskiej intensyfikację działań na rzecz wspólnego bezpieczeństwa. Uprzednio podejmowane inicjatywy nie do końca osiągnęły zakładane cele pomimo, że powszechnie wskazywano, że założenia planu działania na rzecz mobilności wojskowej z 2018 r. zostały zrealizowane, a rozbudowa infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania (cywilno-wojskowej) odbywała się z uwzględnieniem wymogów dotyczących tras wojskowych i specyfikacji technicznych, które Rada zatwierdziła w 2019 r. (na ten cel w latach 2021–2027

---

<sup>5</sup> <https://www.rp.pl/konflikty-zbrojne/art40546711-wojna-z-rosja-nato-planuje-korytarze-przerzutu-wojsk-na-wschodnia-flanke> - 14.06.2024.

<sup>6</sup> *Koncepcja zarządzania transportem Sił Zbrojnych RP po śródlądowych drogach wodnych*, MON, SG WP, Warszawa 2021, s. 4.

z instrumentu Łącząc Europę przewidziano 1,69 mld euro). Zgodnie z wytycznymi uproszczono wówczas procedury celne w zakresie transportu wojskowego dzięki wprowadzeniu jednolitego formularza, zharmonizowano przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, a działania obronne w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony zwolniono z VAT i akcyzy, co przyniosło państwom członkowskim wymierne oszczędności<sup>7</sup>.

W konsekwencji podjętych po wybuchu wojny w Ukrainie inicjatyw w Strategicznym Kompasie na rzecz bezpieczeństwa i obrony z marca 2022 r.<sup>8</sup> potwierdzono, że znaczne zwiększenie mobilności wojskowej ma kluczowe znaczenie dla europejskiego bezpieczeństwa i obronności, w szczególności w kontekście wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie. Dzięki niej siły państw członkowskich UE są w stanie szybko i na wymaganą skalę reagować na kryzysy powstałe na granicach zewnętrznych UE i poza jej granicami, w tym poprzez jak najszybsze i najsprawniejsze przesyłanie sprzętu wojskowego. Zgodnie ze Strategicznym Kompasem unijny Plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0<sup>9</sup> zapewnia kompleksowe ramy rozwoju dobrze połączonej sieci mobilności wojskowej, charakteryzującej się krótszym czasem reakcji oraz wydolną, bezpieczną, zrównoważoną i odporną infrastrukturą transportową i zdolnościami transportowymi. Przyjęty plan działania ma zapewnić strategiczne podejście mające na celu skuteczne zaangażowanie szerokiego grona zainteresowanych stron, w tym w państwach członkowskich. W ten sposób ułatwia zapewnienie spójności i powiązań między działaniami państw członkowskich – w tym za pomocą różnych odpowiednich projektów PESCO, w szczególności dotyczących mobilności wojskowej i centrów logistycznych – a aspektami pracy na szczeblu UE obejmującymi pełen zakres zagadnień. Jak przewidziano w Planie działania, pierwsze „coroczne wydarzenie” dotyczące mobilności wojskowej odbyło się w czerwcu 2023 r. pod auspicjami szwedzkiej prezydencji w Radzie, gromadząc ekspertów z instytucji Unii, odpowiednich projektów PESCO i partnerów, takich jak NATO<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> <https://pism.pl/publikacje/rozwój-mobilności-wojskowej-w-europie> - 16.06.2024.

<sup>8</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/pl/pdf> - 15.06.2024.

<sup>9</sup> *Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady - Plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0*, Bruksela 10.11.2022.

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52023JC0037#footnote4>  
15.06.2024.

Z perspektywy prowadzonych rozważań należy podkreślić, że właściwe służby Komisji wraz z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych (ESDZ), w tym Sztab Wojskowy Unii Europejskiej (EUMS - European Union Military Staff), przekazały państwom członkowskim notę wyjaśniającą dotyczącą metodologii podejścia i harmonogramu badania mającego na celu określenie możliwości dokonywania przemieszczeń na dużą skalę w krótkim czasie w celu zwiększenia odporności pod względem dostaw paliw, poprawy długoterminowego planowania infrastruktury oraz zapewnienia optymalnego wykorzystania tej infrastruktury. Zgodnie z założeniami prace nad badaniem zostały rozpoczęte i powinny zakończyć się w 2024 r. W pierwszym etapie, który rozpoczął się w lipcu 2023 roku i jest obecnie realizowany w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, zostały określone główne korytarze do przemieszczania personelu i sprzętu wojskowego na dużą skalę w krótkim czasie w przypadku konfliktu lub ćwiczeń wojskowych. Drugim etapem będzie zidentyfikowanie braków w infrastrukturze na głównych korytarzach określonych jako priorytetowe dla przemieszczeń wojskowych. Na trzecim etapie konieczne będzie określenie działań mających na celu zmniejszenie tych braków i zapewnienie sprawnego przemieszczania się personelu i sprzętu wojskowego. Mając na uwadze ogólny cel polegający na nadaniu wyższego priorytetu niezbędnym inwestycjom wspierającym przemieszczanie się wojsk na dużą skalę w krótkim czasie, badanie wspiera cel polegający na zbudowaniu dobrze zorganizowanej sieci, w tym zdolności do transportu i przechowywania towarów niebezpiecznych oraz zapewnienia dostępności paliwa w odpowiednich ilościach. Prace te zwiększą synergii między polityką TEN-T a mobilnością wojskową UE, przy jednoczesnym wykorzystaniu ograniczonych zasobów w najbardziej efektywny sposób. Zidentyfikowane działania mające na celu zmniejszenie braków i wzmocnienie mobilności wojskowej posłużą jako ważny wkład w przyszłe współfinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, a także w krajowe priorytety inwestycyjne państw członkowskich. Analiza posłuży również Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu jako podstawa do identyfikacji, w ścisłej współpracy z Komisją, projektów podwójnego zastosowania o wysokiej wartości dodanej dla obronności<sup>11</sup>.

Pierwsze efekty można już zaobserwować także w naszym kraju, bowiem dotychczas łącznie po trzech naborach Polska uzyskała wsparcie dla największej liczby

---

<sup>11</sup> Tamże.

projektów dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania (pod względem kwoty dofinansowania Polska zajmuje drugie miejsce). Finansowane w ramach przedmiotowego programu zwycięskie projekty będą przyczyniać się do rozwoju mobilności wojskowej w sektorach transportu kolejowego i drogowego. Dofinansowanie przyznano m.in. na budowę<sup>12</sup>:

- terminala intermodalnego w centrum logistycznym Portu Gdynia;
- multimodalnego kolejowego węzła przeładunkowego na półwyspie Otrów Grabowski w Porcie Szczecin;
- infrastruktury drogowej podwójnego zastosowania w ciągu drogi ekspresowej S12 na odcinku: koniec obwodnicy Chełma – miejsce obsługi podróźnych Teosin;
  - prace na linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków (C-E20), most na rzece Wiśle.

Warto przy tym zauważyć, że tylko projekty najważniejsze w skali całej Unii Europejskiej, mają szansę otrzymać dofinansowanie. Priorytet mają inwestycje, które eliminują wąskie gardła tak, aby umożliwić osiągnięcie niezbędnych parametrów oraz zwiększyć możliwości przeładunkowe towarów wojskowych oraz cywilnych. Poza znaczeniem stricte wojskowym ważne jest, że przedmiotowe projekty przyniosą także znaczące korzyści w ruchu pasażerskim.

Podjęmowane w UE działania w obszarze mobilności wojskowej odpowiadają na potrzeby wojskowe państw, które w większości są także członkami NATO. Spójność działań obu organizacji jest więc przedmiotem stałych konsultacji między nimi, a mobilność wojskowa stanowi jeden z flagowych tego przykładów. Lista wspólnych priorytetów zawarta w siódmym sprawozdaniu z postępów współpracy UE i NATO z czerwca 2022 r. obejmuje m.in. standaryzację wymogów wojskowych, budowę infrastruktury transportowej i wzmacnianie jej odporności, a także upraszczanie procedur w zakresie ceł, ruchu transgranicznego i transportu towarów niebezpiecznych. Odpowiada to działaniom podejmowanym w UE, a przykładem skutecznego wdrażania są wymogi dotyczące infrastruktury transportowej, które w 95% pokrywają się z określonymi w NATO<sup>13</sup>. Ponadto kluczowe jest, że cyfryzacja procesów administracyjnych czy nadanie priorytetów łańcuchowi dostaw paliw dla transportu wojskowego to tylko niektóre

---

<sup>12</sup> <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/ponad-129-mln-euro-na-polskie-inwestycje-transportowe-z-zakresu-mobilnosci-wojskowej> - 16.06.2024.



<sup>13</sup> <https://pism.pl/publikacje/rozwoj-mobilnosci-wojskowej-w-europie> - 16.06.2024.

z wyzwań, przed którymi w nadchodzących latach staną infrastruktury promowane przez CEF Transport Military Mobility<sup>14</sup>.

Podsumowując, należy w sposób szczególny docenić inicjatywy podejmowane w ostatnim czasie zarówno w wymiarze narodowym oraz europejskim ukierunkowane na rozwój infrastruktury transportowej w formule podwójnego zastosowania (wojsko-cywilnej). Po raz pierwszy w historii UE jednoznacznie dostrzeżono, że inwestycja w przedmiotowym obszarze jest nie tylko istotna dla sił zbrojnych, ale także służyć będzie całemu społeczeństwu, zapewniając warunki priorytetowe dla bezpieczeństwa poszczególnych państw oraz całej europejskiej społeczności.

### **Podsumowanie**

Rozwój infrastruktury transportowej w wymiarze poszczególnych państw oraz całej Europy to proces nie tylko wymagający znacznych funduszy, ale także niezwykle złożony i wielowymiarowy. Wydarzenia ostatnich lat, a w sposób szczególny konsekwencje pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie uwypukliły znaczenie infrastruktury wszystkich gałęzi transportu dla zagwarantowania realizacji określonych procesów zarówno w czasie pokoju, kryzysu, jak i wojny. Obecnie wiele przesłanek wskazuje, że najwyższy czas, aby zmienić perspektywę działań ukierunkowanych na rozwój polskiej i europejskiej infrastruktury transportowej w kierunku uznania większości sieci transportowej państwa jako obszaru podwójnego zastosowania (wojskowo-cywilnego). Realna komplementarność transportu w wymiarze wojskowym i cywilnym jest bowiem warunkiem koniecznym zapewnienia bezpieczeństwa jako nadrzędnej potrzeby poszczególnych narodów oraz wielomilionowej społeczności zintegrowanej w ramach Unii Europejskiej, która stanęła obecnie przed wyzwaniami najtrudniejszymi w swojej historii.

### **Bibliografia:**

1. <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/oto-plany-nato-na-wypadek-wojny-z-rosja/117fmjg>
2. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/pl/pdf> -
3. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52023JC0037#footnote4>
4. <https://kaila.eu/blog/cef-transport-military-mobility-23/>

---

<sup>14</sup> <https://kaila.eu/blog/cef-transport-military-mobility-23/> - 17.06.2024.

5. <https://pism.pl/publikacje/rozwoj-mobilnosci-wojskowej-w-europie>
6. <https://pism.pl/publikacje/rozwoj-mobilnosci-wojskowej-w-europie>
7. <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/ponad-129-mln-euro-na-polskie-inwestycje-transportowe-z-zakresu-mobilnosci-wojskowej>
8. <https://www.rp.pl/konflikty-zbrojne/art40546711-wojna-z-rosja-nato-planuje-korytarze-przerzutu-wojsk-na-wschodnia-flanke>
9. *Koncepcja zarządzania transportem Sił Zbrojnych RP po śródlądowych drogach wodnych*, MON, SG WP, Warszawa 2021.
10. Krzykowski P., Piotrowski S., Żyła M., *Konsolidacja wschodniej flanki NATO*, ASzWoj, Warszawa 2020.
11. *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2020.
12. *Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady - Plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0*, Bruksela 10.11.2022.

### **COMPLEMENTARITY OF TRANSPORT MILITARY AND CIVILIAN DIMENSIONS**

#### **Abstract:**

One of the priority areas guaranteeing the proper functioning of both national economy entities and military units and institutions is transport. Providing proper conditions for the movement of goods, it is an indispensable element of the execution of tasks in times of peace, crisis and war. Furthermore, it should be remembered that within the framework of the state security system, undertakings related to the preparation and maintenance of the necessary potential for transport and movement of troops are carried out on a continuous basis in order to ensure the possibility of carrying out strategic, operational and tactical movements and the continuity of supplying the armed forces. This potential can be used for the performance of tasks by the armed forces in the framework of military operations and non-military activities conducted in the national, allied or multinational (coalition) system both on the territory of the state and beyond its borders. In accordance with strategic and doctrinal documents, the state's security system should furthermore provide favourable conditions for the implementation of transport tasks for the benefit of allied reinforcing forces supporting the organic military potential within the framework of a defence operation conducted on the territory of Poland, which is becoming particularly important today.

**The aim of the study is** to identify and assess the dimensions of transport complementarity from a military and civilian perspective and to identify directions for transport development relevant to guaranteeing state security.

**Key words:** transport, armed forces, complementarity, infrastructure.