

Wojciech PUSZKIEWICZ

TRANSPORT KOLEJOWY WOJSK WŁASNYCH I SOJUSZNICZYCH

W artykule omówiony został wojskowy transport kolejowy sił własnych i sojuszniczych. Przedstawione zostały podstawowe zasady planowania przewozów wojsk transportem kolejowym. Scharakteryzowano kolejowy proces przewozu ładunków. Przybliżono czytelnikowi podstawowe pojęcia oraz parametry w wojskowych przewozach kolejowych. Przedstawiono plan przewozu jednostki wojskowej. Wyszczególniono obowiązującą dokumentację w transporcie kolejowym. Omówiono zadania i kompetencje jednostki wojskowej oraz przybliżono terminy składania zapotrzebowań na wojskowe przewozy kolejaję.

WSTĘP

Kolej będąca jedną z kluczowych gałęzi transportu w gospodarce narodowej położyła nieocenione zasługi dla rozwoju przemysłu, handlu i kształtowania się współczesnych gospodarek. Transport kolejowy czasy swojego rozkwitu i świetności ma już za sobą. Przypadały one na drugą połowę XIX w. i pierwszą połowę XX w. Współcześnie, czyli na początku XXI w., kolej znalazła się na etapie, w którym musi walczyć o pozycję na rynku i o przetrwanie.



a)



b)

Rys. 1. Przykłady transportu kolejowego w przewozach ładunków: a) transport cywilny ładunków sypkich b) transport kolejaję – czołgi. Źródło: www.defence24.pl [18]

Transport kolejowy cechuje nierównomierność w przestrzennym rozmieszczeniu sieci dróg i punktów transportowych. Najłatwiejszy dostęp do tej gałęzi transportu występuje w Europie, gdzie jeszcze nadal występuje gęsta sieć szlaków kolejowych i punktów transportowych.

Obszarami, na których wykonuje się najwięcej przewozów transportem kolejowym, są USA i Europa. Koleje w Polsce są 15 razy mniej wydajne niż w USA i w Europie.

W transporcie kolejowym organizacja o największym znaczeniu i światowym zakresie działania jest **Międzynarodowy Związek Kolejowy – UIC** (ang. International Union of Railways). Jest to organizacja zrzeszająca przedsiębiorstwa zajmujące się transportem kolejowym i reprezentująca je na arenie międzynarodowej. Związek powołały do życia europejskie przedsiębiorstwa kolejowe. Należą do niego: przewoźnicy kolejowi, operatorzy infrastruktury kolejowej, organizacje zrzeszające przewoźników kolejowych, instytuty badawcze. Koordynacja współpracy między przedsiębiorstwami kolejowymi w celu zwiększenia spójności systemów kolejowych w różnych krajach oraz promocja transportu kolejowego to główne zadania organizacji, w celu zwiększenia konkurencyjności tej gałęzi transportu.

Na gruncie europejskim największą organizacją jest **Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej – CER**, zrzeszająca przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury z większości państw Unii Europejskiej.

1. TRANSPORT KOLEJOWY ŁADUNKÓW

W Polsce stosunki prawne między załadowcą a przewoźnikiem kolejowym reguluje Ustawa z 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (z późn. zm.) [3]. Kwestie związane z prowadzeniem ruchu kolejowego w Polsce reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003r. (z późn. zm.) o transporcie kolejowym [2].

Transport kolejowy odgrywa dużą rolę w przewozach ładunków masowych. Niektórzy specjaliści w tej dziedzinie wróżą tej gałęzi transportu stagnację, inni z kolei w polityce UE promującej ekologiczny i bezpieczny transport upatrują dla tej formy przewozów szansę i dużą konkurencję dla dominującego obecnie transportu drogowego.

Przewozy wykonywane transportem kolejowym są zdominowane przez ładunki masowe: przeważają tradycyjne towary takie jak, np.: węgiel, zboża, nawozy, ruda żelaza, wyroby stalowe i metalowe, materiały budowlane, produkty przetwarzania ropy naftowej. Stanowią one ponad 90% ładunków obsługiwanych przez transport kolejaję. Udział ładunków drobnicowych w przewozach kolejaję, w tym kontenerowych, jest niewielki - kilkuprocentowy.

Tabor kolejowy charakteryzuje się uniwersalnością, umożliwiającą przewóz wielu ładunków. Zaliczamy do niego: wagony kryte (służą do przewozu ładunków wymagających zabezpieczenia przed wpływem negatywnym warunków atmosferycznych), platformy kolejowe: służą do przewozu różnego rodzaju maszyn i urządzeń, pojazdów, ładunków dłuźycowych, drewna, ładunków nietypowych ze względu na kształt i gabaryty oraz węglarki, służące do przewozu różnego rodzaju ładunków masowych.

Specjalizacja wagonów powoduje, że w przewozach kolejaję wyróżniamy: wagony cysterny do przewozu ładunków płynnych, wagony chłodnie, wagony do przewozu samochodów osobowych, wagony do przewozu cementu, wapnia, wagony do przewozu zwierząt, platformy do przewozu kontenerów.

W towarowym transporcie kolejowym pojazdy trakcyjne, tj. lokomotywy są oddzielone od wagonów. Oddzielenie jednostek trakcyjnych od przewozowych odgrywa dużą rolę i ma zaletę, że można tworzyć pociągi o zróżnicowanej liczbie wagonów i ładowności, a przez to można tworzyć określoną długość składu pociągu w zależności od potrzeb. Rzutuje to na masowość tej gałęzi transportu, którą możemy określić, jako dużą. Wpływają na to czynniki tj. ładowność wagonów i ładowność pociągów. Współcześnie

używa się najczęściej wagonów czteroosiowych, które mogą jednocześnie zabierać od 40 do 60 t ładunku. Występują również w przewozach wagony o ładowności 90 t i więcej, nawet do 120 t ładunku. Z wagonów formuje się składy pociągów, których masa netto (masa ładunku) może być bardzo zróżnicowana i mieścić się w granicach od 300 do 1200 t, a nawet więcej. W USA można spotkać pociągi przewożące jednorazowo od 2000 do 3000 t (skład jest wówczas ciągnięty przez 3 lokomotywy). W Polsce i Unii Europejskiej często zauważamy składy ciągnięte przez dwie lokomotywy. Transport kolejowy można więc uznać za masową gałąź transportu.

Dużą rolę w przewozach kolejowych odgrywa rozwój i modernizacja infrastruktury punktowej i liniowej. W obecnych czasach w Polsce położono nacisk na rozbudowę i modernizację tej gałęzi transportu, wykładając na ten cel olbrzymie środki z Unii Europejskiej. Kwota ta wyniesie 66 miliardów złotych [16].

Na infrastrukturę punktową w tej gałęzi transportu składa się sieć stacji towarowych i punktów przeładunkowych, które można klasyfikować według ich wielkości lub specjalizacji, np. stacje węzłowe i pośrednie, stacje kontenerowe (nazywane terminalami kontenerowymi), stacje przeznaczone dla obsługi ruchu lokalnego, krajowego i międzynarodowego. Większe stacje mają plac składowy, ewentualnie magazyny, sprzęt manipulacyjny. Wielu załadowców, np. huty czy kopalnie, mają własne punkty załadunkowo-wyładunkowe, zlokalizowane przy zakładowych bocznicach kolejowych. Wiele również zakładów produkcyjnych korzysta z własnych lub z wdzierżawionych od innych zakładów bocznic kolejowych, które ułatwiają proces przewozowy ładunków.

Specjalną rolę w transporcie kolejowym odgrywają stacje rozrządowe, na których są formowane i rozformowywane składy pociągów, a także dołączane i odłączane wagony i składy wagonów.

Linie kolejowe, czyli tory kolejowe wraz z budynkami i urządzeniami przeznaczonymi do prowadzenia ruchu kolejowego możemy różnicować według różnych kryteriów, np. na jedno-, dwu- i wielotorowe, magistralne, pierwszorzędne i lokalne, publiczne i prywatne. Wyróżnia się też linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Drogi magistralne, czy pierwszorzędne powinny umożliwiać pociągom poruszanie się z prędkością, co najmniej 120 km/h. Według zapewnienia urzędników Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa pociągi na koniec 2022 roku będą mogły poruszać się z prędkością do 230 km/h [15]. Sytuacja na kluczowych liniach towarowych pozostaje dramatyczna. Według Urzędu Transportu Kolejowego w pierwszym kwartale 2016 r. punktualna była tylko nieco ponad jedna trzecia pociągów towarowych. Średni czas opóźnień składów wyniósł 412 minut, a 40 % niepunktualnych pociągów miało spóźnienie o przeszło dwie godziny [16].

W transporcie kolejowym mamy do czynienia wyłącznie z przewozami całowagonowymi, co oznacza, że jeden załadowca wypełnia swoim ładunkiem wagon. Natomiast pojęcie przewóz zbiorowy ma w transporcie kolejowym inne znaczenie niż w transporcie drogowym czy w morskim. Dotyczy ono w tym przypadku nie pojedynczych środków transportu, ale całych pociągów. Może on się składać z wagonów:

- Zapełnionych przez jednego załadowcę (np. przez kopalnię węgla, która ekspeduje cały skład pociągu do portu morskiego),
- Zapełnionych przez kilku załadowców; w tym przypadku przewoźnik musi sformować skład pociągu na wyjazdowej stacji rozrządowej i albo wysłać go w całości do punktu końcowego, albo też rozformować pociąg na poszczególnych wagonach na przyjazdowej stacji rozrządowej i dostarczyć je indywidualnie do poszczególnych odbiorców.

Transport kolejowy jest najbardziej opłacalny na duże i średnie odległości.

Kolejowy proces przewozu ładunków

Przemieszczanie ładunków z miejsca produkcji do miejsca przeznaczenia i konsumpcji, wymaga realizacji zespołu różnorodnych czynności, które występują w określonej kolejności i harmonogramie, są ze sobą ściśle powiązane i składają się na cały proces transportowy. Proces przewozowy jest pojęciem węższym od pojęcia procesu transportowego i obejmuje tylko ten zakres czynności, który powoduje czynne i bierne zaangażowanie taboru danej gałęzi transportu w nim uczestniczących, może obejmować jeden lub kilka procesów przewozowych. Proces transportowy może być bezpośredni i tak w przypadku z udziałem kolei może być pośredni, gdy, zarówno nadawca ładunku, jak i jego odbiorca posiadają własne bocznicę kolejowe. We wszystkich innych przypadkach proces przewozowy wchodzi w skład procesów transportowych kombinowanych.

Proces przewozu ładunków w transporcie kolejowym jest bardziej złożony niż w innych gałęziach transportu. Spowodowane jest to głównie tym, że wagony, jako środki transportu nie mają własnego napędu i ich przemieszczanie pomiędzy stacjami odbywa się za pomocą lokomotyw, w zestawionych według określonych zasad pociągach towarowych oraz relacje przewozu poszczególnych partii ładunków pomiędzy stacjami nadania i odbioru w znacznej mierze nie pokrywają się z relacjami kursujących pociągów. Sposób przewozu ładunków w transporcie kolejowym uwarunkowany jest natężeniem strumieni i potoków ładunkowych. Strumień tworzą ładunki przemieszczane pomiędzy konkretnymi stacjami nadania i odbioru, potok natomiast jest wynikiem pokrywania się grupy strumieni na określonym odcinku drogi przewozu ładunków. Z punktu widzenia przepływów masy towarowej można wyróżnić cztery podstawowe układy przewozów, a mianowicie:

- Przewozy ładunków masowych między użytkownikami kolei o dużej skali produkcji i konsumpcji,
- Przewozy ładunków masowych od jednego nadawcy do wielu odbiorców o małej skali konsumpcji,
- Przewozy od nadawców małych partii ładunków masowych lub nie masowych do odbiorcy o dużej skali konsumpcji,
- Przewozy ładunków między użytkownikami kolei o niewielkiej skali produkcji i konsumpcji.

Struktura procesu przewozowego

Proces przewozowy w transporcie to proces związany z załadunkiem, przeładunkiem i wyładunkiem. Z punktu widzenia operacji wykonywanych z ładunkiem, wyróżnić więc można fazę załadunku, przemieszczenia i wyładunku. W przypadku, gdy przewóz ładunku jest wykonywany po liniach różnej szerokości toru, pojawia się dodatkowo faza przeładunku, przedzielająca fazę przemieszczania. Według zaangażowania taboru wagonowego w przewozie, proces przewozu ładunków dzieli się na następujące elementy:

- Podstawienie wagonu na punkt załadunkowy,
- Załadunek wagonu,
- Zabranie wagonu z punktu załadunkowego,
- Włączenie wagonu w skład pociągu,
- Przemieszczanie w składzie pociągu, łącznie z jego postojami na stacjach pośrednich,
- Pobyt wagonu na stacjach zmiany składu pociągu,
- Wyłączenie wagonu z pociągu na stacji przeznaczenia,
- Podstawienie na punkt ładunkowy,
- Wyładunek ładunku.

W kolejowym procesie przewozowym ładunków nie należy zapominać o przewozie ładunków należących do Sił Zbrojnych RP. Proces ten jednak musi być odpowiednio zorganizowany i przeprowadzony zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi (krajowymi

i międzynarodowymi – cywilnymi i wojskowymi), zachowując bezpieczeństwo na najwyższym poziomie.

2. KOLEJOWY TRANSPORT WOJSKOWY

Transport kolejowy w Siłach Zbrojnych jest wykorzystywany w zależności od potrzeb operacyjnych, szkoleniowych i logistycznych. W czasie pokoju transport kolejowy wykorzystywany jest głównie do przewozu wojsk na ćwiczenia i szkolenia poligonowe oraz do realizacji przewozu środków materiałowych i zaopatrzenia. Natomiast w czasie kryzysu i wojny transport kolejowy może być użyty do przemieszczenia sił i środków w ramach przeprowadzanej operacji sojuszniczej Sojuszu NATO lub Unii Europejskiej.

Planowanie wojskowych przewozów transportem kolejowym realizowanych na terenie kraju wykonuje się zgodnie z :

1. Instrukcją o przewozach wojsk transportem kolejowym [1];
2. Regulaminem przewozu przesyłek towarowych PKP Cargo S. A.;
3. Regulaminem przewozu przesyłek wojskowych przez PKP Cargo S.A.



Rys. 2. Rodzaje transportów kolejowych

Źródło: Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym [1]

Wojskowe przewozy kolejowe realizowane na obszarze kraju pod względem zasięgu dzielą się na:

- centralne – planowane dla jednostek wojskowych Sił Zbrojnych RP oraz państw sojuszniczych, a droga przewozu przebiega między obszarami odpowiedzialności regionalnych baz logistycznych. Organem planującym dla tych przewozów jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk –Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk;
- regionalne – planowane dla przewozu na obszarze jednej regionalnej bazy logistycznej. Organami planującym dla tych przewozów są właściwe komórki do spraw transportu i ruchu wojsk RBLog.

Podstawowe pojęcia przewozów kolejowych wojskowych

Przewóz wojsk transportem kolejowym realizuje się w składzie odrębnego pociągu, jeżeli masa brutto wynosi 800 ton i więcej lub jeżeli liczba osi użytych wagonów wynosi minimum 60. Maksymalna masa pociągu wojskowego uzależniona jest od warunków technicznych – eksploatacyjnych linii kolejowych na trasie przewozu. W przypadku szczególnym skład pociągu może być mniejszy [1]. Masa brutto pociągu składa się z masy przewożonego stanu osobowego, sprzętu, środków materiałowych oraz masy własnej wagonów kolejowych. Ogólną masę sprzętu wojskowego, ładunków i stanu osobowego przewidzianego do przewozu oblicza organ planujący – jednostka wojskowa. Długość pociągu wojskowego nie powinna przekraczać 600 mb (wraz z lokomotywą).

Minimalna odległość przewozu transportem kolejowym wynosi:

- a) Przy przewozie przesyłek ładowanych lub wyładowywanych na wojskowych bocznicach kolejowych i ciężkiego sprzętu gaśnicowego – 50 km,

- b) Przy przewozie przesyłek wagonowych ładowanych na torach ogólnego użytku – 100 km.

Przewóz na krótsze odległości wykonuje się w przypadku braku możliwości zabezpieczenia innych rodzajów gałęzi transportu.

Całopociągowe wojskowe transporty operacyjne i zaopatrzenia uruchamia się według specjalnie opracowanych rozkładów jazdy. Przewóz sprzętu wojskowego i środków zaopatrzenia realizuje się wojskowymi transportami operacyjnymi i wojskowymi transportami zaopatrzenia (rys.3).

- Wojskowy transport operacyjny całopociągowy skład, grupa wagonów użyte do przewozu oddziału lub pododdziału wojskowego wraz z wyposażeniem.
- Wojskowy transport zaopatrzenia całopociągowy skład wagonów, grupa wagonów lub wagony pojedyncze, użyte do przewozu środków zaopatrzenia, a w szczególności: uzbrojenia, amunicji, żywności, materiałów pędnych i smarów lub innych ładunków będących własnością wojska.



Rys. 3. Przykład transportu operacyjnego jednostki wojskowej

Źródło: zasoby własne

3. PLANOWANIE WOJSKOWYCH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH

Planowanie przewozów wojskowych transportem kolejowym jest integralną częścią planowania logistycznego w zakresie zaspokojenia potrzeb transportowych Sił Zbrojnych RP oraz przemieszczania się wojsk obcych na obszarze RP, wynikających z założeń planów operacyjnych, zaopatrywania oraz ćwiczeń i programów szkolenia wojsk.

W układzie sojuszniczym główną rolę na terenie RP spełnia na szczeblu centralnym - STiRW-CKRW w połączeniu z jednostkami wykonawczymi, jakimi są Wojskowe Komendy Transportu (WKTr). Zadaniem STiRW – CKRW jest; planowanie i przemieszczanie wojsk własnych i sojuszniczych na obszarze kraju, przemieszczanie wydzielonych kontyngentów poza granicami kraju, planowanie przygotowania infrastruktury transportowej kraju w sprawach związanych z obronnością oraz dla wojsk sojuszniczych, pełnienie funkcji gestora sprzętu przeładunkowego, zabezpieczenia ruchu wojsk.

Planowanie i organizacja wojskowych przewozów kolejowych odbywa się według Regulaminów i Ustaw [1,4,8,9]

Cel planowania przewozów kolejowych

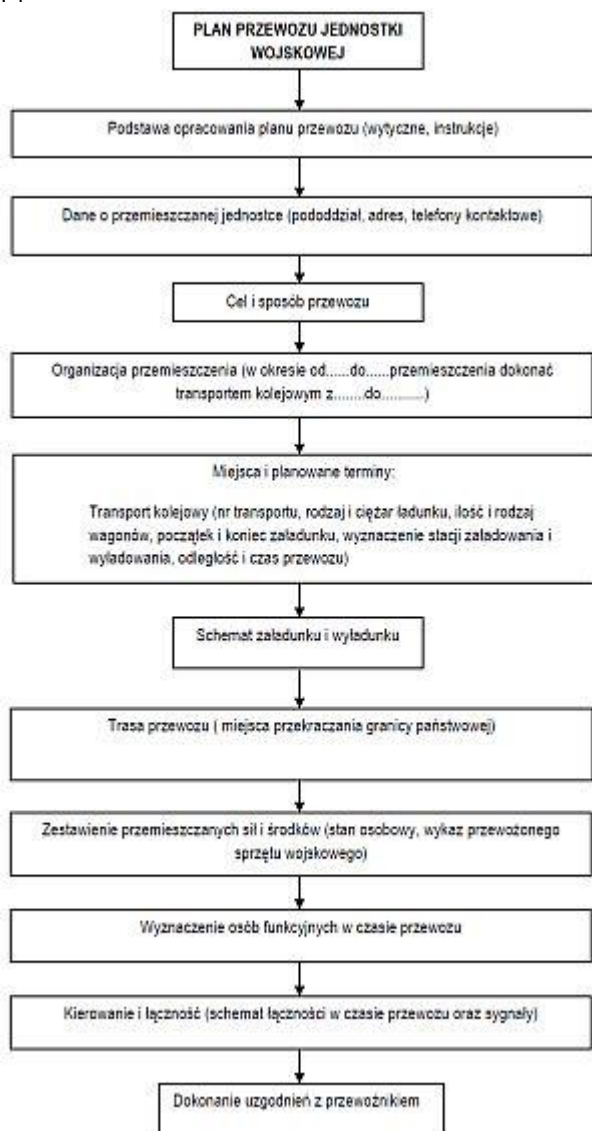
Główną rolę w przemieszczeniu sił i środków jest odpowiednie zaplanowanie przebiegu transportu od punktu rozpoczęcia do punktu zakończenia zgodnie z „Planem przemieszczenia”. W tym celu ustala się zasady organizacji przemieszczania sił i sprzętu wojskowego z organami administracji publicznej, przedsiębiorstwami, spółkami i agencjami transportowymi, zarządcami linii kolejowych, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, Policją oraz Służbą

Celna. W przypadku przemieszczeń międzynarodowych następują ustalenia ministerialne.

Dowódcy przewożonych jednostek wojskowych ponoszą odpowiedzialność za organizację i przemieszczenie podległych wojsk i sprzętu transportem kolejowym.

Ważnym, więc elementem w planowaniu przemieszczenia wojsk transportem kolejowym jest wykonanie planu przewozu jednostki wojskowej. W planach przewozów wyznacza się miejsca przekraczania granicy państwowej (w przypadku transportu międzynarodowego).

Przykładowy plan przewozu jednostki wojskowej przedstawia rys. 4



Rys. 4. Plan przewozu jednostki wojskowej
Źródło: Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym [1]

Celem planowania przewozów kolejowych jest:

- Wyznaczenie stacji za/wyładowania,
- Ustalenie ilości i rodzaju pojazdów kolejowych potrzebnych do wykonania przewozu,
- Ustalenie terminów realizacji oraz dokonanie stosownych uzgodnień w tym zakresie z przewoźnikiem.

Plany przewozów należy sporządzać w sposób przejrzysty i prosty.

W planowaniu należy uwzględnić:

- wymagany termin osiągnięcia przez wojska, uzbrojenie i sprzęt wojskowy lub środki zaopatrzenia rejonów przeznaczenia;
- możliwości przewoźników w zabezpieczeniu odpowiednich pojazdów kolejowych oraz dostęp do infrastruktury transportowej, w tym punktów za/wyładowania;
- warunki techniczno-eksploatacyjne infrastruktury kolejowej, aktualne ograniczenia w ruchu kolejowym oraz możliwości użycia sprzętu i prowadzenia prac przeładunkowych;
- przepisy regulujące przewóz ładunków niebezpiecznych i z przekroczoną skrajnią ładunkową;
- efektywność ekonomiczną realizacji przewozu transportem kolejowym;
- najkrótszą dostępną odległość przewozu transportem kolejowym.

Planowanie przemieszczenia z MSD (miejsca stałej dyslokacji) do stacji załadowania odbywa się na zasadach zorganizowania przemieszczenia sił i wyposażenia na punkt ładunkowy, zachowując warunki bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W tym celu należy wykorzystać mobilne elementy regulacji ruchu (Żandarmeria Wojskowa, pododdziały regulacji ruchu) w celu zabezpieczenia przejazdu. Dogodniejsze warunki posiadają jednostki wojskowe, które posiadają na swoim terenie wojskowe bocznicę kolejowe.

Dla ustalenia potrzebnej ilości wagonów należy posługiwać się:

- „Normami ładunkowymi”
- „Katalogiem skrajni pojazdów i sprzętu wojskowego” zwanego „Szkicownikiem”
- Charakterystyką techniczno-eksploatacyjną wagonów stosowanych w przewozach kolejowych.

Przy przewozie ładunków nieobjętych normami ładunkowymi należy wykonać odrębną kalkulację załadunku, dążąc do maksymalnego wykorzystania możliwości ładunkowych wagonów.

Plany wojskowych przewozów kolejowych opracowuje się na podstawie zapotrzebowań składanych drogą służbową przez dowództwa przewożonych jednostek wojskowych do organów planujących.

Planowanie szczegółowe

Planowanie szczegółowe jest to przedstawienie w określonym terminie zapotrzebowań na wojskowe przewozy kolejowe organom planującym, które po przeprowadzeniu analizy wykonują plany, nadają transportom numery i dokonują uzgodnień z przewoźnikami. Planowanie szczegółowe wykonuje się dekadowo.

Analiza zapotrzebowań przez organ planujący obejmuje sprawdzenie:

- Poprawności wyboru stacji za/wyładowania;
- Terminów realizacji;
- Wykorzystania możliwości ładunkowych wagonów oraz zgodności z ustalonymi normami ładunkowymi i przepisami o przewozie kolejami;
- Możliwości techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych;
- Ekonomicznego uzasadnienia przewozu.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości organ planujący uzgadnia ze składającym zmiany i wnosi stosowne poprawki lub poleca złożyć nowe zapotrzebowanie.

Organizacja transportu wojskowego

Dokumenty wykonywane przez jednostkę wojskową w czasie organizacji kolejowych przewozów krajowych:

- zapotrzebowanie na wojskowe przewozy kolejowe
- plan załadunku transportu wojskowego
- zgłoszenie przewozu przesyłki nienormatywnej

- rozkaz dowódcy jednostki wojskowej na przewóz transportem kolejowym
- rysunki sprzętu z przekroczoną skrajnią kolejową
- zamówienie na wagony
- dziennik działania komendanta transportu operacyjnego (dziennik działania dowódcy konwoju)
- dziennik warty
- list przewozowy

Jednostka wojskowa realizująca przewóz (zwana nadawcą) zobowiązana jest przygotować stan osobowy, uzbrojenie, sprzęt wojskowy oraz środki mocowania sprzętu na wagonach kolejowych, a także dokumenty do przewozu transportem kolejowym, zgodnie z otrzymanym planem.

Zadania i kompetencje Jednostki Wojskowej:

- składa, drogą służbową, zapotrzebowanie na wojskowe przewozy kolejowe w komunikacji krajowej,
- uzgadnia z właściwą terytorialnie Wojskową Komendą Transportu plan załadowania transportu – przed złożeniem na stacji załadowania zamówienia na wagony;
- zapewnia udział komendantów transportów w instruktażu organizowanym przez WKTr
- składa na stacji załadowania:
 - zamówienie na wagony oraz w razie potrzeby podaje numer karty z Katalogu skrajni pojazdów i sprzętu wojskowego „Szkicownika” lub rysunki na sprzęt z przekroczoną skrajnią ładunkową i wykaz towarów niebezpiecznych,
 - wniosek na indywidualny rozkład jazdy (IRJ).

Terminy składania zapotrzebowań

Zapotrzebowania na przewozy centralne, właściwe rodzajów sił zbrojnych, związków organizacyjnych lub samodzielnych jednostek wojskowych składają odpowiednio do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, w następujących terminach [1]:

- miesięczne – do 15 dnia miesiąca poprzedzającego miesiąc planowany;
- na II dekadę – do 25 dnia miesiąca poprzedzającego miesiąc planowany;
- na III dekadę – do 5 dnia miesiąca planowanego.

Zapotrzebowania na przewozy regionalne, właściwe dowództwa rodzajów sił zbrojnych, związków organizacyjnych lub samodzielnych jednostek wojskowych składają do komórek ds. transportu i ruchu wojsk RBLog w następujących terminach:

- miesięczne – do 14 dnia miesiąca poprzedzającego miesiąc planowany;
- na II dekadę – do 24 dnia miesiąca poprzedzającego miesiąc planowany;
- na III dekadę - do 4 dnia miesiąca planowanego.

Wysyłając zapotrzebowanie na numer transportu należy szczególnie uważać zwrócić na podanie następujących danych:

- stację załadowania,
- nadawcę (nr J.W. – oddział gospodarczy),
- stację wyładowania,
- odbiorcę (nr J.W.),
- datę i godzinę załadunku,
- rodzaje wagonów,
- rysunek przekroczonej skrajni,
- ilość i rodzaj sprzętu z przekroczoną skrajnią ładunkową,
- wagę ładunku,
- przewożony sprzęt.

Rozdział planów przewozów

Wykonane plany przewozów Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk rozsyła do:

- 1) przewoźnika kolejowego realizującego przewóz;
- 2) dowództw składających zapotrzebowanie;
- 3) dyżurnych służb operacyjnych Sił Zbrojnych RP oraz Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych;
- 4) właściwych terytorialnie komórek wewnętrznych transportu i ruchu wojsk Regionalnych Baz Logistycznych oraz Wojskowych Komend Transportu.;
- 5) Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej – przewozy z udziałem żołnierzy i towarów niebezpiecznych.

Każdy transport wojskowy posiada oddzielny numer nadany mu przez organ planujący transport i ruchu wojsk, który zachowuje przez cały okres przewozu, od stacji załadowania do wyładowania.

Nadawanie przesyłek wojskowych

Nadawca jednostka wojskowa, która nadaje do przewozu (wysłała) stan osobowy, sprzęt wojskowy oraz środki zaopatrzenia zobowiązana jest przygotować stan osobowy, sprzęt wojskowy oraz środki mocowania sprzętu na wagonach kolejowych, a także dokumenty do przewozu transportu wojskowego koleją zgodnie z otrzymanym planem.

Całopociągowe wojskowe transporty operacyjne i zaopatrzenia uruchamia się według specjalnie opracowanych indywidualnych rozkładów jazdy. Są one przewożone za dodatkową opłatą, jako pociągi specjalne.

Jednostka wojskowa:

- a) **składa** do właściwego terytorialnie Zakładu Spółki PKP Cargo S.A [1].:

Wniosek na indywidualny rozkład jazdy (IRJ), w terminie i na zasadach określonych umową z przewoźnikiem tj.:

- **na 15 dni kalendarzowych** do godz. 9.00 przed planowanym odjazdem transportu wojskowego - IRJ **NORMALNA PRZESYŁKA**
- **na 20 dni kalendarzowych** do godz. 9.00 przed planowanym odjazdem transportu wojskowego - IRJ **PRZESYŁKA NADZWYCZAJNA** (towary niebezpieczne, towary ponadgabarytowe, ładunki przewożone na wagonach specjalistycznych, ładunki o masie jednej sztuki ponad 60 ton, inne ładunki).

Jednostka wojskowa:

- b) **uzgadnia** z właściwą terytorialnie Wojskową Komendą Transportu plan załadowania transportu – przed złożeniem na stacji obsługującej miejsce załadunku zamówienia na wagony;
- c) **składa** na stacji obsługującej miejsce załadunku **zamówienie na wagony** (rys.5) oraz w razie potrzeby podaje numer karty ze „Szkicownika” lub rysunki na sprzęt z przekroczoną skrajnią ładunkową i wykaz przewożonych towarów niebezpiecznych.

Zamówienie na dnie

PKP CARGO S.A.

Wzrost: _____ Płeć: _____

na wagon, ostatecznie zamówiony na wagon, ostatecznie zamówiony wagonem

przewoźnik w składzie wagonów

№	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														

PKP CARGO S.A.

Rys. 5. Zamówienie na wagon
 Źródło: Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym [1]

Nadawca zamawia wagon na stacji nadania przez złożenie zamówienia w następujących terminach [1]:

1. Na dziesięć dni przed zamierzonym nadaniem przesyłki do przewozu w wagonie osobowym; do przewozu odpadów, do przewozu towarów strategicznych;
2. Na trzy dni przed zamierzonym nadaniem przesyłki:
 - a) w komunikacji międzynarodowej,
 - b) do przewozu w zwartym składzie,
 - c) w wagonie ze sprawdzoną masą własną,
 - d) w wagonie wmytym lub poddanym dezynfekcji;
 - e) przy użyciu wagonu krytego przystosowanego do przewozu ludzi,
 - f) przy użyciu wagonu platformy do przewozu ciężkiego sprzętu wojskowego,
 - g) w wagonie z zagłębioną podłogą,
 - h) z materiałami i przedmiotami wybuchowymi.
3. Na jeden dzień lub w dniu zamierzonego nadania przesyłki do przewozu, jeżeli PKP Cargo S.A. dysponuje wagonem.

Jeżeli przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa państwa, a w szczególności w przypadku wprowadzenia stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego lub stanu wojennego, dopuszcza się możliwość złożenia zamówienia:

- a) bezpośrednio w dyspozyturze właściwego zakładu Spółki PKP Cargo S.A. po godzinach otwarcia stacji dla czynności ekspedycyjnych,
- b) bez konieczności zachowania określonych terminów.

Zamówienie na wagony należy złożyć w wyznaczonym dniu na stacji nadania najpóźniej do godz. 9:00 z zachowaniem określonych terminów. PKP CARGO S.A. poświadczają złożenie zamówienia na odcinku „Poświadczenie złożenia”. O ile zachodzi taka potrzeba nadawca składając zamówienie na wagony zobowiązany jest do przedłożenia planu zestawienia wagonów (wg kolejności) w zwartym składzie. W zamówieniu na wagony należy określić rodzaj, serię i liczbę wagonów potrzebnych do przewozu, nazwę towaru (w odniesieniu do towarów niebezpiecznych - nazwę zgodną z Regulaminem RID/Załącznikiem 2 do SMGS), pozycję NHM, masę i ilość towarów, datę nadania oraz adres nadawcy i odbiorcy, stację przeznaczenia przesyłki. W przypadku nadania do przewozu towarów niebezpiecznych - należy w kolumnie „Uwagi” wpisać numer towaru UN, a w odniesieniu do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka również skrót TWR.

O przyjęciu lub odmowie przyjęcia do realizacji złożonego zamówienia PKP CARGO S.A. zobowiązana jest powiadomić nadawcę w sposób z nim ustalony, np. telefonicznie, za pomocą faksu, poczty elektronicznej, **nie później niż na 12 godzin przed rozpoczę-**

ciem doby, na którą zamówienie złożono. Jeżeli PKP Cargo S.A. nie dopełni tego obowiązku, zamówienie uważa się za przyjęte do realizacji.

Na żądanie nadawcy PKP Cargo S.A. potwierdza przyjęcie zamówienia do realizacji w kolumnie 12 zamówienia na wagony, którego kserokopię wydaje nadawcy najpóźniej w dniu następnym po dniu, którego dotyczyło zamówienie.

Składanie zamówienia na wagony oraz potwierdzania zamówienia przez PKP Cargo S.A. może się odbywać również za pomocą faksu lub poczty elektronicznej.

Jeżeli zrealizowanie zamówienia w dniu, na który zostało złożone, jest niemożliwe, wówczas PKP Cargo S.A. odmawia realizacji zamówienia, przy czym, o ile zamawiający nie rezygnuje z tego zamówienia, PKP Cargo S.A. może zaproponować nowy termin podstawienia i/lub inny rodzaj/serię wagonu.

Ustalenie nowego terminu podstawienia i/lub innego rodzaju/serii wagonu powinno nastąpić jednocześnie z powiadomieniem nadawcy **o odmowie przyjęcia** do realizacji zamówienia.

Jeżeli zrealizowanie zamówienia przyjętego do realizacji nie jest możliwe z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, PKP Cargo S.A. za zgodą zamawiającego ustala nowy termin podstawienia i/lub inny rodzaj/serię wagonu.

Ustalenie nowego terminu podstawienia i/lub innego rodzaju/serii wagonu powinno nastąpić jednocześnie z powiadomieniem nadawcy **o braku możliwości** realizacji zamówienia.

Fakt ustalenia nowego terminu podstawienia i/lub innego rodzaju/serii wagonu zamawiający potwierdza pisemnie w sposób uzgodniony z PKP Cargo S.A.

Zamówienie niezrealizowane w dniu, na który zostało złożone - jeżeli nie uzgodniono nowego terminu podstawienia i/lub innego rodzaju/serii wagonu - oraz zamówienie, które nie zostało zrealizowane pomimo dokonanego uzgodnienia, uważa się za nieaktualne.

Jeżeli zamawiający złoży rezygnację z zamówionego wagonu **po godzinie 12:00 w dniu poprzedzającym dzień**, na który zamówienie zostało przyjęte do realizacji i wagon nie jest podstawiony na punkt ładunkowy lub nie załaduje zamówionego wagonu, **pobiera się opłatę** określoną w Taryfie towarowej PKP CARGO S.A.

Nadawca bez względu na liczbę wagonów wystawia jeden list przewozowy na przesyłkę obejmującą wagony [8]:

- ładowne,
- ochronne,
- z dozorcami,
- osobowe.

Liczba wagonów nadanych na podstawie jednego listu przewozowego nie może przekroczyć dopuszczalnej długości i dopuszczalnej masy brutto składu pociągu określonej dla danej drogi przewozu i danego pociągu.

Nie później niż w trakcie przekazania towaru do przewozu nadawca powinien złożyć na każdą przesyłkę oddzielny list przewozowy.

W przypadku nadawania na podstawie jednego listu przewozowego więcej niż dwóch wagonów nadawca sporządza załącznik do listu przewozowego w czterech egzemplarzach.

List przewozowy (rys.6) składa się z czterech części [8]:

- a) oryginału listu przewozowego, który towarzyszy przesyłce na całej drodze przewozu i jest wydawany odbiorcy na stacji przeznaczenia łącznie z przesyłką,
- b) ceduły listu przewozowego przeznaczonej dla PKP CARGO S.A., która towarzyszy przesyłce łącznie z oryginałem listu przewozowego na całej drodze przewozu i stanowi dokument będący podstawą do rozliczania należności,
- c) grzbietu listu przewozowego pozostającego na stacji nadania,
- d) wtórnika listu przewozowego wydawanego nadawcy przesyłki.

mentów, wraz z instrukcją ich wypełniania. Na wniosek jednostek wojskowych prowadzą również szkolenie i udzielają pomocy w zakresie ich wypełniania (sporządzania).

4. DANE STATYSTYCZNE Z PRZEWOZÓW TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Na podstawie danych statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego [13,14] przewozy ładunków w tysiącach ton w roku 2016 wyniosły ogółem 1 836 652, transportem kolejowym 222 523 (w tym przesyłki handlowe 221 519). Wykonana praca przewozowa w milionach tonokilometrów w 2016 roku wyniosła ogółem 385 678, w tym w transporcie kolejowym 50 650. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wyniosła 228 km. Odnotowano spadek przewozów ładunków transportem kolejowym w stosunku do 2015 roku o 0,8 %. Przewóz ładunków w transporcie międzynarodowym kształtował się na poziomie 68 198 tysięcy ton i był niższy do roku 2015 o 0,6 %. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunków w transporcie międzynarodowym wyniosła 323 km. Natomiast przewozy kolejowe w kontenerach wielkich wyniosły 12 105 tys. ton i odnotowały wzrost do roku 2015 o 23,9 %. Średnia odległość przewozów kontenerowych transportem kolejowym wyniosła 353 km, a praca przewozowa kontenerów w milionach ton wyniosła 4277,3 i była wyższa do roku poprzedniego o 19,8 %.

Tabor kolejowy w przewozach ładunków w 2016 roku przedstawia tabela nr 1.

Tab. 1. Tabor kolejowy w 2016 r. w przewozach kolejowych

Lp.	Rodzaje wagonów	2015	2016	Uwagi
	ogółem [szt]	86 364	87 598	
1.	kryte	3 947	3 897	
2.	węglarki	57 955	59 004	
3.	platformy	11 752	11 871	
4.	cysterny	8 466	8 379	
5.	pozostałe	4 244	4 447	

Źródło: Transport, wyniki działalności w 2016 roku [14]

Przewozy ładunków wg grup ładunków w tysiącach ton w 2016 roku przedstawia tabela nr 2

Tab. 2. Przewozy ładunków wg grup ładunków transportem kolejowym w 2016 r.

Lp.	Rodzaje ładunków	ilość	Uwagi
1.	Węgiel kamienny i brunatny	91 560	
2.	Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	57 004	
3.	Kamienie, piasek, żwir, gliny	43 790	
4.	Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	27 014	
5.	Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	15 828	
6.	Chemikalia i produkty chemiczne	8 909	
7.	Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	2 122	

Źródło: Transport, wyniki działalności w 2016 roku [14]

Według danych statystycznych przewozy ciekłych produktów rafinacji ropy naftowej oraz drewna i wyrobów z drewna wzrosły w

stosunku do roku 2015 o 5,7 %, natomiast przewóz chemikaliów i produktów chemicznych zmalały o 7,8 %.

W analizowanym okresie sprzętu transportowego przewieziono transportem kolejowym 693 sztuki i odnotowano spadek w przewozach do roku poprzedniego o 5,3 %.

Przewozy kontenerów wielkich ogółem przedstawia tabela nr 3

Tab. 3. Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym w 2016 r.

Lp.	Przewóz kontenerów ogółem	2015	2016	Uwagi
1.	sztuk	715 555	921 451	
2.	TEU	1 098 698	1 353 936	
3.	ton	9 773 215	12 105 420	

Źródło: Transport, wyniki działalności w 2016 roku [14]

Przewozy kontenerów w komunikacji krajowej i międzynarodowej przedstawia tabela nr 4

Tab. 4. Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym w komunikacji krajowej i międzynarodowej w 2016 r.

Lp.	Przewóz kontenerów	Komunikacja krajowa	Komunikacja międzynarodowa	Uwagi
1.	sztuk	323 014	598 437	
2.	ton	4 228 768	7 876 652	

Źródło: Transport, wyniki działalności w 2016 roku [14]

Przewóz kolejowy pojazdów samochodowych w latach 2015 i 2016 przedstawia tabela nr 5

Tab. 5. Przewozy pojazdów samochodowych transportem kolejowym w 2015 i 2016 r.

Lp.	Rodzaj pojazdu	2015	2016	Uwagi
	ogółem [szt]			
1.	Samochody ciężarowe	633	62	
2.	Naczepy ciężarowe	27 230	25 816	
3.	Nadwozia samochodowe	1 472	6 532	

Źródło: Transport, wyniki działalności w 2016 roku [14]

PODSUMOWANIE

W przewozach kolejowych obserwujemy oprócz przewozów ładunków masowych i drobnicowych, również coraz większą ilość transportów kolejowych wojskowych. Spowodowane jest to między innymi zmieniającą się sytuacją militarną na świecie oraz szkoleniem wojsk odbywającym się w ośrodkach szkolenia i na poligonach. Przewóz przesyłek wojskowych sprowadza się przede wszystkim do przewozu wojsk i sprzętu wojskowego, w postaci ciężkiego sprzętu gąsienicowego, inżynierskiego, pojazdów samochodowych, towarów niebezpiecznych i kontenerów. Zastosowanie tej gałęzi transportu spowodowane jest potrzebami szkolenia oraz potrzebami logistycznymi. Przewóz przesyłek wojskowych jest znikomy w stosunku do przewozów w gospodarce narodowej i wynosi około 0,5 %. Dobrym rozwiązaniem dla jednostek wojskowych jest planowanie przewozów kolejowych, gdy jednostka wojskowa ma własną bocznicę kolejową. Ułatwia to proces przewozowy związany z aspektami technicznymi i przyczynia się do większego bezpieczeństwa przewozów. Jeżeli jednostka wojskowa nie dysponuje własną bocznicą kolejową, należy dodatkowo zorganizować

wać transport kolumn na punkty ładunkowe na stacjach kolejowych, wykorzystując mobilne elementy pilotujące w postaci Żandarmerii Wojskowej lub pododdziałów regulacji ruchu. Dużą rolę w planowaniu przewozów kolejowych wojskowych odgrywają Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk Regionalnych Baz Logistycznych oraz Wojskowe Komendy Transportu, które biorą czynny udział w przemieszczaniu wojsk na terenie odpowiedzialności swojego działania.

BIBLIOGRAFIA

1. Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym. DU - 4.4.1(B) Szef Kom.183/2014,
2. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789 z późn. zm.),
3. Ustawa z 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. nr 53 poz. 272 z późn. zm.),
4. Ustawa z dnia 23 września 1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium (Dz. U. z 2016 r. poz. 1108 z późn. zm.),
5. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 143),
6. Ir – 10 „Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych” – PKP PLK S.A. z dnia 29 września 2004 roku z późn. zm.,
7. „Taryfa PKP Cargo S.A.”- PKP Cargo S.A. z dnia 1 stycznia 2002 r.,
8. „Regulamin przewozu przesyłek towarowych (RPT)” – PKP Cargo S.A.;
9. „Regulamin przewozu przesyłek wojskowych przez PKP Cargo S.A. (RPW)”
10. „Wytyczne postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych” – Warszawa 31 marca 2005 r.;
11. Porozumienie w sprawie zasad realizacji i sposobu rozliczeń finansowych za usługi przewozowe świadczone przez PKP Cargo S.A. na rzecz jednostek organizacyjnych resortu Obrony Narodowej z dnia 1 grudnia 2009 r.;
12. „Taryfa dla przesyłek wojskowych (TPW)” PKP Cargo S.A.,
13. Opracowanie GUS z dnia 30.05.2017 r. w sprawie przewozu ładunków i pasażerów w 2016 roku.
14. Opracowanie GUS z lipiec 2017 r.- *Transport, wyniki działalności w 2016 roku*,
15. www.rynek-kolejowy.pl,
16. www.rp.pl/Koleje/,
17. www.pkp-cargo.eu,
18. www.defence24.pl.

Autorzy:

mgr inż. **Wojciech Puszkiewicz** – Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Pile, Instytut Politechniczny, Zakład Transportu.

JEL: L92 DOI: 10.24136/atest.2018.236

Data zgłoszenia: 2018.05.28 Data akceptacji: 2018.06.15