



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis stenograficzny

z posiedzenia
Komisji Obrony Narodowej (36.)

4 października 2022 r.

Porządek obrad:

1. Informacja ministra obrony narodowej na temat stanu obecnego i kierunków rozwoju transportu wojskowego.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 05)

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący
Jarosław Rusiecki)*

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Czas na rozpoczęcie posiedzenia senackiej Komisji Obrony Narodowej.

Witam państwa bardzo serdecznie.

Dzisiaj będziemy realizować jeden z tematów przyjętych w planie pracy.

Witam bardzo serdecznie na dzisiejszych obradach pana ministra Michała Wiśniewskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej. Witam serdecznie, Panie Ministrze. Witam bardzo serdecznie obecnego wśród nas pana płk. Tomasza Chołuja, zastępcę szefa Zarządu Logistyki-P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Witam serdecznie, Panie Pułkowniku. Witam pana płk. Piotra Szeflera, szefa Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Bardzo serdecznie witam, Panie Pułkowniku. Zdalnie uczestniczy w pracach pan kmdr Jarosław Wypijewski, szef zespołu w Departamencie Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego. Witam państwa jeszcze raz bardzo serdecznie.

Jak powiedziałem, temat dzisiejszy, czyli informacja ministra obrony narodowej na temat stanu obecnego i kierunków rozwoju transportu wojskowego, jest tematem, który został zaplanowany w naszych tegorocznych pracach.

Myślę, że tytułem dotychczasowych doświadczeń najpierw poproszę pana ministra o słowo wprowadzenia, a później, jeśli pan minister tak zdecyduje, panowie pułkownicy uzupełnią i będziemy dyskutowali.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**PODSEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
MICHAŁ WIŚNIEWSKI**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Bardzo serdecznie dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie senackiej Komisji Obrony Narodowej i możliwość przedstawienia stanu obecnego oraz kierunków rozwoju transportu wojskowego.

Szczegółowa informacja zostanie za chwilę przedstawiona, tak jak tu pan przewodniczący wspominał, przez pana płk. Piotra Szeflera, czyli szefa Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk.

Ze swojej strony w odniesieniu do tematu posiedzenia chciałbym podkreślić, że kierunki rozwoju w podsystemie transportu i ruchu wojsk skupiają się na wieloaspektowych działaniach obejmujących kwestie wojskowe i cywilne zapewniające Siłom Zbrojnym jak najszerszą swobodę przemieszczania się, czyli mobilność. Ta mobilność wojskowa czy też zdolność do szybkiego przemieszczania się wojsk jest warunkiem ich efektywnego działania, a w aspekcie sojuszniczym stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na skuteczność sił szybkiego reagowania, takich jak grupy bojowe Unii Europejskiej czy połączone siły zadaniowe w wysokiej gotowości NATO, świadcząc o wiarygodności poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej i NATO.

Chciałbym tu przedstawić 4 zasadnicze obszary z perspektywy narodowej, które zapewniają i zwiększają swobodę przemieszczania się wojsk własnych i sojuszniczych.

Pierwszym obszarem, punktem jest rozwój infrastruktury we wszystkich jej domenach, czyli lądowej, powietrznej i morskiej. Z perspektywy wojskowej będzie to obejmowało opiniowanie

i uzgadnianie inwestycji podwójnego przeznaczenia oraz działań zmierzających do uwzględnienia wymagań wojskowych, w tym określonych parametrów techniczno-eksploatacyjnych przy budowie, rozbudowie czy też modernizacji istniejącej infrastruktury transportowej o znaczeniu obronnym. Tutaj do najistotniejszych przykładów należy projekt Via Carpatia, który łączy Europę północną z południową, terminal kontenerowy w Świnoujściu czy też program Connecting Europe Facility, który zastąpił dotychczasowy program transformacji sieci transportowej.

Drugi z tych punktów to jest uproszczenie procedur, w tym prawnych. Obejmuje to znieszenie szeroko pojętych ograniczeń prawnych i proceduralnych związanych z przekraczaniem granic państwowych oraz wymianą i przepływem informacji. Do najważniejszych przykładów tutaj należy stworzenie sieci narodowych punktów kontaktowych dla koordynacji i wsparcia nagłych i krótkoterminowych potrzeb przemieszczania wojsk sojuszniczych, skrócenie czasu wymaganego do uzyskania zgód na przekroczenie granic na każdy rodzaj transportu, skrócenie czasów na uruchomienie operacyjnych transportów kolejowych, w tym dla szybkiego reagowania na sytuacje kryzysowe oraz celem zapobiegania lub likwidacji skutków klęsk żywiołowych i katastrof.

Trzecim punktem jest optymalizacja struktur podsystemu TiRW. Opracowano koncepcję usytuowania tych organów, której celem jest wprowadzenie systemowych i organizacyjnych rozwiązań dotyczących podsystemu, w szczególności obejmujących zdolności do zarządzania transportem i ruchem wojsk, które w możliwie największym stopniu zaspokoją bieżące i perspektywistyczne potrzeby operacyjne Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej. Podmiotowy dokument został już zatwierdzony przez wiceprezesa Rady Ministrów, ministra obrony narodowej, pana Mariusza Błaszczaka w dniu 27 września 2022 r., a w najbliższym czasie rozpocznie się wdrażanie przyjętych w nim rozwiązań.

I czwarty z elementów to jest zapewnienie środków transportowych do realizacji zadań. Niniejsze obejmuje uzupełnienie Sił Zbrojnych w środki transportowe oraz sprzęt przeładunkowy niezbędne do realizacji zadań z wojennym przeznaczeniem, ale także utrzymanie zdolności do transportu strategicznego w ramach

międzynarodowych inicjatyw oraz umów ramowych przy uwzględnieniu zdefiniowanych potrzeb zapewnienia transportowego sił wydzielonych w NATO, Unii Europejskiej, co stanowi kluczowy element naszej wiarygodności w Sojuszu.

Tak jak wspomniałem, są to bardzo ważne aspekty, niemniej musimy pamiętać o tym, że dla osiągnięcia efektu końcowego niezbędna jest strategiczna, strukturalna i zsynchronizowana praca zarówno wewnątrz kraju, jak i w ramach NATO oraz Unii Europejskiej. Tyle tytułem wstępu.

Za pozwoleniem pana przewodniczącego i państwa senatorów poproszę pana płk. Szefflera o przedstawienie szczegółowej informacji w temacie niniejszego spotkania.

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Dziękuję bardzo.
Tak jak...
(Brak nagrania)

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Bardzo proszę.

SZEF SZEFOSTWA TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK –
CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK
PIOTR SZEFLER

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Panie i Panowie Senatorowie!

Podsystem transportu i ruchu wojsk jest częścią systemu funkcjonalnego logistyki Sił Zbrojnych stanowiącym wieloszczeblowy układ sił i środków oraz przedsięwzięć organizacyjno-technicznych związanych z planowaniem, koordynowaniem przemieszczeń wojsk własnych, sojuszniczych oraz przygotowaniem i wykorzystaniem infrastruktury transportowej na potrzeby obronne państwa we współdziałaniu z jednostkami wojskowymi, jednostkami organizacyjnymi resortu obrony narodowej, jednostkami organizacyjnymi innych resortów oraz

dowództwami. Celem podsystemu transportu i ruchu wojsk jest zapewnienie sprawnego oraz terminowego przemieszczenia wojsk, sprzętu wojskowego, środków zaopatrzenia w czasie pokoju, w sytuacjach kryzysowych i w czasie wojny w układzie narodowym, sojuszniczym i wielonarodowym.

Organy transportu i ruchu wojsk rozmieszczone są na następujących poziomach i szczeblach organizacyjnych resortu obrony narodowej. Na poziomie polityczno-wojskowym: podsekretarz stanu, szef Zarządu Logistyki-P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego zarządzający systemem funkcjonalnym logistyki Sił Zbrojnych oraz komórka wewnętrzna właściwa do spraw transportu i ruchu wojsk. Na poziomie strategiczno-operacyjnym w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych, w Dowództwie Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych, w Dowództwie Wojsk Obrony Terytorialnej, w Dowództwie Garnizonu w Warszawie funkcjonują komórki wewnętrzne dedykowane sprawom transportu i kierowania ruchem wojsk oraz Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, który jest jedyną komórką, w której strukturach dzisiaj nie ma podsystemu transportu i ruchu wojsk. Na poziomie taktycznym: szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, dowództwa komponentów i rodzajów Sił Zbrojnych i dowództwa związków taktycznych, Centrum Kierowania Ruchem Wojsk na Teatrze, 4 regionalne bazy logistyczne, w których skład wchodzi wydziały transportu i ruchu wojsk oraz Host Nation Support, wojskowe komendy transportu, kompanie regulacji ruchu oraz potencjał wykonawczy podsystemu transportu i ruchu wojsk do operacji ładunkowych zlokalizowanych w 1 i 10 Brygadzie Logistycznej. Ponadto Komenda Obsługi Lotniska Wrocław-Strachowice, zespoły transportu i przeładunków lotniczych przy lotniskach wojskowych Powidz i Kraków-Balice, ograniczone pododdziały ochrony i regulacji ruchu drużyny, plutonu i kompanie pododdziałów i oddziałów dowodzenia rodzajów Sił Zbrojnych.

Zasadnicze zadania organów transportu, realizowane na poziomie polityczno-wojskowym, związane są głównie z programowaniem rozwoju zdolności do zabezpieczenia logistycznego Sił Zbrojnych w podsystemie transportu i ruchu wojsk. Na poziomie strategiczno-operacyjnym zadania wynikają z operacyjnego użycia Sił Zbrojnych. Na poziomie taktycznym

jednostki transportu i ruchu wojsk dokonują niezbędnych uzgodnień z właściwymi komórkami wojskowymi oraz organami administracji publicznej w zakresie zasad i warunków korzystania z infrastruktury transportowej kraju, przejazdu transportów wojskowych, przewozów nienormatywnych, towarów niebezpiecznych, realizacji czynności ładunkowych oraz spraw związanych z organizacją przekraczania granicy państwowej.

Szanowni Państwo, transport kolejowy charakteryzuje się największą zdolnością przewozów masowych oraz ciężkiego sprzętu wojskowego w ruchu lądowym. Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej wykorzystują transport kolejowy do zaspokojenia potrzeb przemieszczania ciężkiego sprzętu wojskowego, personelu oraz środków zaopatrzenia na duże odległości. Siły Zbrojne nie posiadają własnych zdolności w zakresie realizacji przewozu transportem kolejowym. Potrzeby przemieszczania transportem kolejowym zaspokaja narodowy przewoźnik towarowy, PKP Cargo, we współdziałaniu z PKP Polskie Linie Kolejowe zarządzającym infrastrukturą kolejową oraz PKP Intercity, kolejowym przewoźnikiem pasażerskim.

W czasie pokoju wojskowy transport kolejowy jest realizowany na podstawie umów komercyjnych, zawieranych na podstawie umowy ramowej w sprawie świadczenia usługi transportu kolejowego, w których określone są warunki świadczenia odpłatnych usług transportu kolejowego na potrzeby Sił Zbrojnych. W warunkach zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa i wojny minister właściwy do spraw transportu przygotowuje w ramach świadczeń obronnych niezbędne ilości pojazdów kolejowych do zabezpieczenia przewozów Sił Zbrojnych i przyjęcia sojuszniczych sił. Na potrzeby zabezpieczenia przewozu sprzętu ciężkiego w ramach Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych zakupiono i utrzymywane jest przez PKP Cargo 180 sztuk wagonów, w tym 100 sztuk wagonów o ładowności do 90 t oraz 80 sztuk wagonów o ładowności do 60 t. PKP Intercity ma 8 sztuk wagonów specjalnych do przewozu żołnierzy. W celu zwiększenia możliwości ładunkowych zakupiono również 20 sztuk mobilnych ramp kolejowych przeznaczonych do czołowego załadunku lub wyładunku kołowych i gąsienicowych pojazdów wojskowych na odkryte wagony kolejowe.

Transport lotniczy. W przypadku realizacji transportu lotniczego potrzeby w zakresie transportu strategicznego wynikają z konieczności zapewnienia przerzutu personelu, sprzętu wojskowego oraz zaopatrywania bieżącego do rejonów operacyjnego przeznaczenia poza granice kraju oraz wycofania sił i środków z rejonu operacji. Środki transportu lotniczego zapewniane są z 5 źródeł: organiczne środki transportu, samoloty An-28, CASA, C-130 oraz udział w programach wielonarodowych agencji NSPA, tj. SALIS i SAC, umowy ramowe w sprawie świadczenia usług przewozu transportem lotniczym z przewoźnikami komercyjnymi, a także porozumienia bilateralne Sił Zbrojnych. Transport strategiczny polskich Sił Zbrojnych opiera się aktualnie na 2 programach wielonarodowych, jak już wspomniałem, SAC C-17 oraz SALIS.

Transport morski. Transport morski może być realizowany w oparciu o okręty organicznych jednostek Sił Zbrojnych, okręty i statki transportowe Sił Zbrojnych innych państw udostępnione na podstawie dwustronnych porozumień lub umów, okręty wojenne lub cywilne statki transportowe pozyskiwane w drodze udziału Sił Zbrojnych w wielonarodowych programach MCCE, Movement Coordination Centre Europe, oraz komercyjne statki cywilne czarterowane od polskich lub zagranicznych przewoźników morskich. W czasie pokoju wykorzystanie transportu morskiego do przerzutu jednostek Sił Zbrojnych jest stosunkowo niewielkie. Biorąc powyższe pod uwagę, Siły Zbrojne zawarły wieloletnie umowy ramowe w sprawie świadczenia kompleksowej usługi przewozu ładunków transportem morskim w ruchu międzynarodowym.

Jeżeli chodzi o obszar infrastruktury na potrzeby obronne państwa w zakresie przemieszczania wojsk, wytypowano i utrzymuje się infrastrukturę drogową i kolejową. W ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg koordynowano przedsięwzięcia modernizacyjno-inwestycyjne wytypowanej infrastruktury drogowej o znaczeniu obronnym dla kraju. Koordynowane są również prace związane z rozpoczęciem, prowadzeniem oraz zakończeniem inwestycji poprawiającej zdolności do przemieszczania wojsk transportem kolejowym w ramach Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych.

W zakresie kierunku rozwoju transportu wojskowego, tak jak już pan minister wspomniał, zaproponowane zmiany w funkcjonowaniu podsystemu transportu i ruchu wojsk polegają na ewolucyjnej reformie struktur organizacyjnych organów transportu i ruchu wojsk, właściwym ich usytuowaniu na poszczególnych poziomach oraz utworzeniu prostych relacji dowodzenia umożliwiających sprawne przejście z funkcjonowania czasu P na czas W. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Bardzo dziękuję.

Szanowni Państwo, po tych informacjach wstępnych chciałbym rozpocząć dyskusję czy też zadawanie pytań, jeśli państwo senatorowie mają takowe do pana ministra i panów pułkowników. Chcę tylko nadmienić, że poza senatorami, którzy są tutaj, na sali, w posiedzeniu komisji uczestniczą również senatorowie poprzez sieć internetową, zdalnie.

Teraz jest czas na dyskusję. Jeśli państwo senatorowie mają pytania, to bardzo, bardzo proszę.

(Senator Bogdan Zdrojewski: Można krótkie pytanie?)

Pan senator Zdrojewski, jeśli dobrze słyszę. Tak?

(Senator Bogdan Zdrojewski: Tak, tak jest.)

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**SENATOR
BOGDAN ZDROJEWSKI**

Bardzo dziękuję za tę informację.

Zapytam o to, co dla mnie jest zawsze najważniejsze, o to, gdzie są problemy, tzn. gdzie mamy w tej chwili niedostatki logistyczne, to po pierwsze, po drugie, gdzie mamy luki dotyczące ewentualnych środków transportu lub zadań związanych z transportem. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Bardzo dziękuję za krótkie i jasne pytanie.

Czy pan płk Szeffler odpowie?

Bardzo proszę.

**SZEF SZEFOSTWA TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK –
CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK
PIOTR SZEFLER**

W mojej ocenie na dzień dzisiejszy, tak jak próbowałem scharakteryzować poszczególne rodzaje transportu, mamy zapewnione zdolności w przypadku każdego rodzaju transportu, jak wspominałem, i w transporcie lotniczym, i w transporcie morskim. Może bezpośrednio Siły Zbrojne nie posiadają tych zdolności, ale mamy je zapewnione poprzez podpisane umowy ramowe, które umożliwiają nam realizację zadań po złożeniu określonego zapotrzebowania przy użyciu każdego rodzaju środka transportu.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Bardzo dziękuję.

Czy są kolejne pytania?

Bardzo proszę, pan wiceprzewodniczący Rafał Ślusarz. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

**SENATOR
RAFAŁ ŚLUSARZ**

Pierwsze pytanie dotyczy przejazdu autostradami, bo są 2 odcinki płatne, mówię o prywatnych autostradach. Czy mamy tutaj jakąś umowę z właścicielami? Jak ta kwestia wygląda? Ponadto chciałbym wiedzieć, czy w tych planach jest uwzględnione bardzo duże obciążenie autostrad. Korzystam prawie codziennie z autostrady A4, z odcinka od Wrocławia na zachód i widzę, że ten odcinek jest praktycznie trudno przejezdny, tzn. praktycznie codziennie jest tam jakiś korek utrudniający przejazd, opóźniający przejazd.

I druga kwestia. Pojawił się wątek partycypacji w utrzymaniu infrastruktury strategicznej. Znam taką sytuację z okolic Bolesławca ze względu na obecność jednostek wojskowych. W ostatnim czasie rzeczywiście istniała tam współpraca, jeśli chodzi o budowę dróg, dopasowywanie tych dróg. Odnoszę wrażenie, że w tej chwili jest więcej zaangażowania pieniędzy z Ministerstwa Obrony Narodowej na tę infrastrukturę. Jak to rzeczywiście wygląda? Czy teraz jest więcej tych

środków? Czy samorządy, bo to samorządy muszą tam współpracować, są niejako włączane w ten udział? Tutaj zawsze była taka kwestia, że konkretną drogę trzeba było wykazać jako taką, która wymaga specjalnego zabezpieczenia i specjalnej infrastruktury, poszerzenia pobocza itd., i samorządy bardzo często występowały o te środki, choć nie wszystkie je dostawały. Jakie są kryteria stosowane do tego, żeby taki odcinek uznać za istotny strategicznie czy wojskowo? Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Dziękuję bardzo.

Ja może pójde tym tropem, który wyznaczył pan senator Ślusarz, i dopytam szerzej w tym kontekście, chociaż pan pułkownik wspominał o współpracy w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i współpracy z samorządami. Jeśli dobrze pamiętam, to z budżetu to jest kwota ok. 500 milionów, która była wskazana jako ta do współdziałania. Jak to wygląda – to, o co pytał pan senator – współpraca z samorządami tam, gdzie są drogi podwójnego przeznaczenia? Szczególnie dotyczy to transportu kołowego, bo trudno, żeby samorządy partycypowały w przypadku transportu lotniczego czy nawet kolei żelaznych. To wymaga już zupełnie innego działania.

Bardzo proszę.

**SZEF SZEFOSTWA TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK –
CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK
PIOTR SZEFLER**

Panie Przewodniczący! Panie Senatorze!

Pierwsze pytanie dotyczyło autostrad. Oczywiście pojazdy Sił Zbrojnych zwolnione są z opłat za przejazd autostradami. Doprowadziliśmy do porozumienia z akcjonariuszami autostrad, również płatnych odcinków, i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, i pojazdy wojskowe są weryfikowane na bramkach za pomocą litery „u”, która jest wyróżnikiem na tablicy rejestracyjnej. Praktycznie tylko na tej podstawie odbywa się przejazd. Zatem Siły Zbrojne nie ponoszą żadnych opłat z tego tytułu. Dotyczy

to również wojsk sojusznicznych, tyle że pojazdy wojsk sojusznicznych wymagają wcześniejszego zgłoszenia, ponieważ jest większy problem z wyróżnikiem, mają po prostu inne rejestracje. To tyle, jeżeli chodzi o odpowiedź na pierwsze pytanie.

Jeżeli chodzi o obciążenie na A4, to muszę powiedzieć, że tego niestety nie zmniejszymy, oczywiście przemieszczamy się tymi odcinkami dróg.

Nawiązuję już do kolejnego pytania. Jest zarządzenie, które jest niestety niejawnie, zawierające wykaz dróg znaczenia obronnego. Tam wskazane są konkretne drogi, konkretne odcinki.

Jeżeli chodzi o rządowe ustawy, Rządowy Funduszu Rozwoju Dróg, to – tak jak już pan przewodniczący powiedział – z budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej co roku przeznaczane jest 500 milionów na drogi znaczenia obronnego. Te drogi znaczenia obronnego muszą mieć odpowiednie parametry, tak aby kolumny wojskowe mogły się tam swobodnie poruszać. Ze szczegółów podam, że na chwilę obecną podpisano 43 umowy na realizację zadań obronnych w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i są to są blisko 3 miliardy zł. Te zadania są realizowane wraz Ministerstwem Infrastruktury, w ścisłej współpracy, ponieważ te pieniądze są niejako przekazywane do Ministerstwa Infrastruktury i jeśli droga zakwalifikowana jest jako droga znaczenia obronnego, to może być finansowana na podstawie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Dziękuję.

Pan minister Michał Wiśniewski. Bardzo proszę.

**PODSEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
MICHAŁ WIŚNIEWSKI**

Chciałbym tu doprecyzować. Tak jak tu pan pułkownik powiedział, te drogi są w specjalnym wykazie klauzulowanym. Sukcesywnie rok do roku pieniądze z Ministerstwa Obrony Narodowej są przekazywane do Ministerstwa

Infrastruktury, a Ministerstwo Infrastruktury przekazuje je bezpośrednio samorządom. To samorzady same wykonują prace na danym odcinku, który ma to podwójne znaczenie. Tych dróg, a zatem i tego przekazywania środków, że się tak wyrażę, pieniędzy do Ministerstwa Infrastruktury z roku na rok jest coraz więcej. Tyle że, tak jak tutaj pan pułkownik wspominał, są to drogi, które są w wykazie niejawnym.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś jeszcze z państwa senatorów ma pytania?

Pan senator Mamątow i później pan senator Jerzy Czerwiński.

Bardzo proszę, pan senator Mamątow.

**SENATOR
ROBERT MAMAŃTOW**

Ja bym chciał wrócić do pytania, które zadał pan senator Zdrojewski, bo pan odpowiedział dość krótko, ale ja bym chciał może inaczej zadać to pytanie. Czy gdzieś w strukturach wojska są miejsca, gdzie byście państwo potrzebowali większego wsparcia, żeby ten transport, tę łączność jeszcze lepiej zorganizować?

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Pan płk Chołuj. Bardzo proszę.

**ZASTĘPCA SZEFA ZARZĄDU LOGISTYKI-P4
SZTABU GENERALNEGO WP
W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
TOMASZ CHOŁUJ**

Jeśli mogę...

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie Senatorze!

Dziękuję za to pytanie, bo odpowiedź kolegi była w zasadzie dość syntetyczna. Czy są obszary, w których moglibyśmy chcieć więcej czy mieć więcej? Nie da się ukryć, że na pewno. Świat idealny nie istnieje.

(*Senator Robert Mamątow: Tak podejrzewam.*)

Zatwierdzona, wypracowywana w Sztabie Generalnym z udziałem wszystkich komórek organizacyjnych koncepcja rozwoju transportu i ruchu wojsk zakłada na razie skromnie tylko tę kwestię transformacyjną, jeżeli chodzi o zmianę podporządkowania struktur organizacyjnych, ale zakłada również – i to zostało zatwierdzone przez pana premiera, pana ministra Błaszczaka – że w obecnym cyklu programowania rozwoju Sił Zbrojnych wypracowane zostaną kierunki dalszych zmian. Dlatego że naszą intencją – mówię tu o Sztabie Generalnym oraz podporządkowanych komórkach i jednostkach – jest wzmocnienie potencjału na poziomie taktycznym. To się wiąże z wieloma czynnikami. Oczywiście sytuacja na Ukrainie, przepraszam, w Ukrainie, też się muszę ciągle uczyć, zawsze jest wytłumaczeniem...

(*Głos z sali:* Tak, i pozwalamy na naukę.)

...ale musimy też patrzeć na postępujący rozwój Sił Zbrojnych, wzmacnianie potencjału. A jeżeli wzmacniamy potencjał operacyjny, w ślad za tym – logistyka jest systemem nadążnym – musimy rozwijać logistykę. Tak więc nie jest to tajemnicą. Oczywiście w miarę możliwości, w miarę posiadanych środków. Tak że ten problem jest widziany i ogólna odpowiedź pana płk. Szefflera nie wynika z faktu, że coś ukrywamy. Po prostu w obecnym cyklu planowania rozwoju takie mamy polecenie pana premiera i zostanie to zaprogramowane.

(*Senator Robert Mamątow:* To było moje pytanie. A w związku z tym, że to się rozwija, jest wiele zakupów... To po prostu jedno z drugim się wiąże.)

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Bardzo dziękuję.

No cóż, Siły Zbrojne mają kilka różnych poziomów, powiedzielibyśmy, nerwów, a logistyka jest tym nerwem szczególnym, prawda?

Bardzo proszę, pan senator Jerzy Czerwiński, a później będzie zdalnie pan senator Jerzy Wcisła.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

**SENATOR
JERZY CZERWIŃSKI**

Państwo Oficerowie! Panie Ministrze!

Mam pytanie związane z transportem kolejowym, bo – jak sami panowie tu stwierdziliście – to jest niejako główny rodzaj transportu, najbardziej efektywny. Otóż, po pierwsze, została podana liczba, a przede wszystkim nośność, bodajże 90 t, platform kolejowych. Czy to wystarcza, czy zaspokaja w tej chwili nasze potrzeby? Pytam o to także w związku z tym, że jesteśmy w NATO i być może będziemy musieli transportować także NATO-wskie środki bojowe, nie tylko nasze. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia. Są pewne linie kolejowe, które w pewnym sensie są używane wyłącznie przez wojsko. Koło mnie, koło mojego miejsca zamieszkania jest taka linia Prudnik – Krapkowice. Do czego to służy? Prowadzi do magazynów, panowie wiedzą, do których magazynów. I pytanie. Bo na ogół jest tak, że linie, które są z punktu widzenia cywilnego peryferyjne, z punktu widzenia wojskowego są dość ważne. Co z linią... Czy państwo moglibyście się zaangażować w odbudowę, a właściwie w budowę od nowa, bo tam pozostały tylko nasypy, linii kolejowej Raclawice Śląskie – Racibórz? Ta linia idzie wzdłuż granicy z Czechami.

I następna kwestia, też szczegółowa. Dużo w tej chwili remontujemy, także na kolei. Czy państwo narzucacie jakieś obowiązki np. w zakresie budowy co jakiś odcinek bocznic kolejowych z rampami wyniesionymi, tak aby nie używać tych chyba czołowych ramp mobilnych do rozładunku wojska? Dawniej to było powszechne, praktycznie na każdej stacji można było zjechać z platformy kolejowej, ale w tej chwili ja tego nie widuję, przynajmniej tam, gdzie obserwuję te remonty. To tyle, jeśli chodzi o kolej.

A jeśli chodzi o transport drogowy, to mam pytanie, czy są jakieś wąskie gardła. Pytam, bo aby przetransportować np. z zachodu na wschód jakiś oddział, to albo trzeba to zrobić koleją, albo sam musi przejechać, nazwijmy to, kołowo. Czy są takie wąskie gardła, np. na dużych rzekach, mosty, wiadukty, nie wiem, może tunele? Pytam, bo to też jest możliwe. Mogą być takie miejsca, które po prostu wymagają przebudowy czy też wzmocnienia. Czy wszystko mamy drożne w tym znaczeniu, że można przejechać Polskę z zachodu na wschód w sposób ciągły? Czy nie ma jakichś punktów, które są niemożliwe, np. ze względu na nośność wiaduktu czy mostu, do pokonania przez pojazdy wojskowe?

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Bardzo dziękuję panu senatorowi.
 Pan płk Szefler. Bardzo proszę.

SZEF SZEFOSTWA TRANSPORTU
 I RUCHU WOJSK –
 CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK
PIOTR SZEFLER

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, czyli transport kolejowy i nośność platform, które zostały zakupione, to chcę powiedzieć, że zrobiliśmy w tym roku warsztaty z udziałem sojuszników sił amerykańskich i na nasze platformy z wykorzystaniem mobilnych ramp kolejowych wjeżdżaliśmy czołgiem Abrams. Tak że te nośności na pewno są wystarczające, jeżeli chodzi o czołgi Abrams, a to jest najcięższy sprzęt, który jest czy będzie eksploatowany w Siłach Zbrojnych.

Jeżeli chodzi o linię kolejową Prudnik – Krapkowice, jak rozumiem, to trudno mi jest tu odpowiedzieć w szczegółach. Uczestniczymy... Są różne linie kolejowe wskazane jako linie znaczenia obronnego. W ramach Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych jest obecnie prowadzona rewitalizacja linii kolejowych nr 410 i nr 283. Nr 410 to jest stacja Złocieniec, a nr 283 to jest linia Zebrzydowa – Żagań. Jeżeli chodzi o ten konkretny odcinek, to przepraszam najmocniej, ale nie jestem w stanie teraz odpowiedzieć.

Jeżeli chodzi o wojskowe bocznic kolejowe, to oczywiście – jak wspominałem – jest również wykaz wojskowych bocznic kolejowych, które przez cały czas podlegają rewitalizacji, i te zadania również realizowane są w ramach Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych.

Jeżeli chodzi o wąskie gardła, to oczywiście są wąskie gardła. Z tym że chciałbym podkreślić, że jeżeli chodzi o sprzęt ciężki, to do jego przewozu wykorzystywany jest transport kolejowy. Jeśli chodzi o transport drogowy, to przywołam tu przykład jednego takiego wąskiego gardła na autostradzie A2, na odcinku Września – Konin, gdzie rzeczywiście należy zwiększyć parametry obiektów inżynierskich. Tam są 2 obiekty inżynierskie i razem z Ministerstwem Infrastruktury pracujemy nad likwidacją tych wąskich gardeł.

ZASTĘPCA SZEFA ZARZĄDU LOGISTYKI-P4
 SZTABU GENERALNEGO WP
 W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
TOMASZ CHOŁUJ

Jeśli mogę, to uzupełniłbym ostatnią wypowiedź na temat wąskich gardeł drogowych. Tu kolega był łaskaw wskazać ten dość istotny *show stopper* na autostradzie, który powoduje to, że wojska muszą nadrabiać 300 km, mówię o wojskach sojuszniczych, żeby objechać ciężkim transportem ten akurat odcinek autostrady.

Chciałbym szanownej komisji przedstawić krótką informację. Otóż oprócz tego, że w Polsce buduje się dużo dróg i dużo infrastruktury komunikacyjnej, to część z projektów ubiega się o finansowanie z Unii Europejskiej w ramach tego instrumentu „Łącząc Europę” dla mobilności wojskowej, CEF 2021–2027. Jednym z takich projektów, bo my jako wojsko bardzo mocno uczestniczymy w tych projektach *dual-use*, niejako lobbujemy, ja bym powiedział, za tym, żeby polskie projekty były jak najbardziej, w jak największej mierze dofinansowywane z funduszy Unii Europejskiej w ramach tego projektu... Dla państwa informacji powiem, że zakończył się pierwszy nabór konkursowy i wśród polskich beneficjentów kwota, o którą wnoszono z naszej strony, sięgnęła 121 milionów euro, przy czym w całej Unii Europejskiej to było 417 milionów, więc kwota ze strony polskiej jest znacząca. W wyniku konkursu aż 5 polskich projektów otrzymało dofinansowanie w kwocie ponad 60 milionów euro, czyli mamy skuteczność na poziomie 50%, a wśród nich znalazł się właśnie obiekt wspomniany przez pana płk. Szeflera, czyli wzmocnienie obiektów mostowych na koncesyjnej autostradzie A2. Pozostałe projekty – to tak dla zilustrowania – w większości dotyczą portów lotniczych, w tym Rzeszów-Jasionka, Goleniów czy Wrocław. I już słowo na koniec, żeby nie zanudzić. Obecnie trwa druga tura tego konkursu, znów my jako wojsko aktywnie współpracujemy ze stroną cywilną narodową i tym razem złożonych zostało 8 wniosków projektowych, które oczywiście dotyczą również dróg krajowych, autostrad i lotnisk. Tak że to jest niejako uzupełnienie wypowiedzi pana płk. Szeflera. Dziękuję bardzo.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Michał Wiśniewski: Mogę jeszcze?)

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Bardzo dziękuję.
Pan minister Michał Wiśniewski.

PODSEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
MICHAŁ WIŚNIEWSKI

Doprecyzowując odpowiedź na pierwsze pytanie pana senatora, chcę powiedzieć, że oprócz tych ilości, które zostały tu przez pana pułkownika przedstawione w odniesieniu do zakupów na rzecz wojska i tego tonażu, bardzo mocno zostało tu wyakcentowane przez pana pułkownika to, że mamy podpisane umowy ramowe z PKP Cargo czy też z PKP Intercity. I tutaj chciałbym mocno, bardzo mocno podkreślić, że jeżeli chodzi o PKP Cargo, to może ono wydzielić 6 tysięcy 800 sztuk wagonów towarowych do przewozu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a jeżeli chodzi o PKP Intercity, to jest w stanie w ramach tej umowy ramowej wydzielić 2 tysiące 100 sztuk wagonów pasażerskich do przewozu żołnierzy i zaopatrzenia.

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Bardzo dziękuję za tę szczegółową informację.

Pan senator Jerzy Wcisła i później pan senator Krzysztof Brejza.

Bardzo proszę.

SENATOR
JERZY WCISŁA

Dzień dobry. Witam państwa.
Mam nadzieję, że mnie słyhać.

Ja chciałbym zapytać o kanał przez Mierzeję, ponieważ cel budowy tego kanału został zmieniony z transportowego i gospodarczego na znaczący dla bezpieczeństwa Polski. Dlatego prosiłbym o informację, jakie znaczenie, jaką rolę ten kanał będzie pełnił w sieciach transportowych wojskowych i czemu ten kanał ma służyć. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Bardzo dziękuję.

PODSEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
MICHAŁ WIŚNIEWSKI

Panie Senatorze, odpowiedź na to pytanie prześlemy pisemnie.

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Bardzo dziękuję.
(*Senator Jerzy Wcisła: Dziękuję bardzo.*)
Pan senator Krzysztof Brejza. Proszę bardzo.

SENATOR
KRZYSZTOF BREJZA

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, ja mam takie pytanie. W marcu doszło do awarii, jak się ostatecznie okazało, kilkunastu, większości z lokalnych centrów sterowania w PLK, było podejrzenie ataku hakera. Czy po tej awarii dokonany został przegląd tego systemu tak, żeby sprawdzić, czy on jest bezpieczny, jeśli chodzi o ewentualne ataki, cyberataki hakerów z państw zewnętrznych? To pierwsza rzecz.

Druga rzecz dotyczy samych wagonów platform. Wiem, że Cargo ma chyba 3 tysiące sztuk, a inni przewoźnicy w sumie mają ponad 13 tysięcy wagonów platform. Czy państwo poza PKP Cargo dokonaliście jakiegoś przeglądu i macie w ewidencji albo w jakiejś bazie takie dane, w wyniku tego przeglądu rozeznanie co do stanu technicznego tych wagonów?

I trzecia rzecz. W zeszłym roku odebraliście chyba 8 wagonów pasażerskich przystosowanych do przewozu wojska od Cegielskiego. Czy jakieś inne zamówienia zostały złożone w tym zakładzie w związku z aktualną sytuacją na Wschodzie?

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Dziękuję bardzo.

Pan minister Michał Wiśniewski. Bardzo proszę.

**PODSEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
MICHAŁ WIŚNIEWSKI**

Ja pozwolę sobie odpowiedzieć na pierwsze pytanie pana senatora, jeżeli chodzi o cyberataki. Według ustawy o KSC jurysdykcja, jeżeli chodzi o PKP, nie leży w domenie CSIRT MON, leży w domenie CSIRT GOV, czyli ABW. Ja na takie pytanie w tej chwili nie umiem panu odpowiedzieć, nie umiem powiedzieć, czy zostało to zbadane, czy zostało to po tych atakach zaudytowane, ale na pewno to sprawdzę.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Ja w tym kontekście chciałbym tylko nadmienić, że mamy posiedzenie jawne, więc dostępny poziom informacji może być dopasowany tylko do tej formuły organizacji posiedzenia komisji.

Bardzo proszę, dalsze odpowiedzi, pan płk Szeffler.

**SZEF SZEFOSTWA TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK –
CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK
PIOTR SZEFLER**

Panie Senatorze, mamy informację z PKP Cargo, tak jak pan minister już wspomniał, o 6 tysiącach 800 wagonach towarowych różnego rodzaju. Posiadamy informacje od przewoźnika na temat stanu tych wagonów. Te informacje są wymieniane na podstawie porozumienia podpisanego pomiędzy przewoźnikiem a ministerstwem reprezentowanym przez moją osobę. Tak że te informacje posiadamy.

Jeżeli chodzi o wagony, tak jak już wspomniałem, rzeczywiście zostało kupione 8 wagonów pasażerskich i obecnie nie planuje się pozyskania dodatkowych wagonów do przewozu osób.

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś pytania z sali?

Pan senator Jerzy Czerwiński.
A czy zdalnie ktoś się zgłasza? Nie.
Dziękuję bardzo.
I bardzo proszę.

**SENATOR
JERZY CZERWIŃSKI**

Ja tylko chciałbym doprecyzować jedno z pytań, otóż to o linii kolejowej, o której mówiłem, a która jest używana właściwie tylko przez wojsko, o linii Prudnik – Krapkowice. Ja chciałbym, mówiąc wprost, pochwalić sposób prowadzenia remontu tej linii, bo on był bardzo szybki i konkretny, było widać, że to wojsko się za to zabrało, a nie cywile, chociaż cywile teraz też dobrze remontują.

No i w pewnym sensie prywatnie, chodzi o tę linię Racibórz – Raclawice Śląskie. Ona, jak mówiłem, z punktu widzenia cywilnego jest w pewnym sensie marginalna, ale z punktu widzenia wojskowego na pewno nie. I czy państwo moglibyście, nie wiem, niejako przyjrzeć się tej linii, strategicznemu jej znaczeniu?

I takie pytanie już na koniec, ono jeszcze nie padło, a mianowicie chodzi o transport kołowy, drogowy. Czy w ogóle jeszcze są używane takie urządzenia, nie wiem, miejsca jak brody, przejścia przez rzekę w postaci brodu? Jeśli tak, to kto za nie odpowiada. Pytam, bo jedno takie znam, przez Odrę. W sytuacjach krytycznych, gdyby nie było innej możliwości, to taki bród na pewno byłby rozwiązaniem. Czy brody są jeszcze używane do przekraczania cieków, głównie tych szerokich?

**PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI**

Bardzo dziękuję panu senatorowi.
Jak widać, wojsko może działać solidnie, ale dyskretnie.

Bardzo proszę.

**SZEF SZEFOSTWA TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK –
CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK
PIOTR SZEFLER**

Oczywiście są wskazane osie przepraw, tak, są one wskazane i takie ćwiczenia się odbywają,

również z wojskami sojusznicznymi, Są także wskazane tzw. tymczasowe rejonny przeładunkowe przez duże przeszkody wodne. Niestety ten dokument również jest niejawnym, ale ćwiczymy i to utrzymujemy, prowadzimy również rekonesans w zakresie osi przeprawowych.

PRZEWODNICZĄCY
JAROSŁAW RUSIECKI

Bardzo dziękuję panu pułkownikowi.

Czy ktoś jeszcze z państwa ma pytania? Nie. A zdalnie? Też nie ma.

Jeśli nie ma więcej pytań, to właściwie, Panie Ministrze, chciałbym podziękować żołnierzom z kompanii ruchu rozmieszczonej na terenie Polski w różnych miejscach, bo takie też mam sygnały. Ja mam takie osobiste doświadczenie, że np. w bardzo patriotycznym przedsięwzięciu, jakim jest bieg Tropem Wilczym, uczestniczą

sami żołnierze, nie tylko w tym, w ogóle w tego rodzaju przedsięwzięciach, nie przelewając krew, ale przelewając pot, biegnąc, co jest, myślę godne uznania i jest też jakimś świadectwem, ale właśnie żołnierze z kompanii ruchu – odbieram takie sygnały od moich kolegów, którzy współuczestniczą w organizacji biegu Tropem Wilczym – służą pomocą i wsparciem. Ja miałem okazję korzystać z pomocy kompanii ruchu w Nisku, za co panu pułkownikowi, panom pułkownikom bardzo serdecznie dziękuję, a panu ministrowi – za wyrażenie zgody na realizację takich przedsięwzięć.

Niniejszym, Szanowni Państwo, dziękuję bardzo za podjęcie tego tematu na naszym posiedzeniu, posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej. Dziękuję panu ministrowi, dziękuję panom pułkownikom.

Zamykam posiedzenie senackiej Komisji Obrony Narodowej.

Bardzo dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 49)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy