

Państwowa Uczelnia Zawodowa im. Ignacego Mościckiego w Ciechanowie
Filia w Mławie
Wydział Nauk Technicznych i Społecznych



Współczesne uwarunkowania logistyki i bezpieczeństwa w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym

Redakcja naukowa

Renata Dzik

Rafał Bartłomiej Panfil



**Współczesne uwarunkowania
logistyki i bezpieczeństwa
w środowisku lokalnym,
regionalnym i globalnym**

**Państwowa Uczelnia Zawodowa im. Ignacego Mościckiego w Ciechanowie
Filia w Mławie
Wydział Nauk Technicznych i Społecznych**

**Współczesne uwarunkowania
logistyki i bezpieczeństwa
w środowisku lokalnym,
regionalnym i globalnym**

**Redakcja naukowa
Renata Dzik
Rafał Bartłomiej Panfil**



Poznań 2023

Projekt okładki
Wydawnictwo Rys

Recenzja:
dr hab. inż. Norbert Chamier-Gliszczyński, Politechnika Koszalińska
dr hab. Sławomir Władysław Bylina, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II

Copyright by:
Autorzy

Copyright by:
Wydawnictwo Rys

Wydanie I, Poznań 2023

ISBN 978-83-67287-55-5

DOI 10.48226/978-83-67287-55-5

Wydanie:



Wydawnictwo Rys
ul. Kolejowa 41
62-070 Dąbrówka
tel. 600 44 55 80
e-mail: tomasz.paluszynski@wydawnictworys.com
www.wydawnictworys.com

Spis treści

Wstęp	9
-------------	---

Część 1. Współczesne uwarunkowania logistyki w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym	11
--	-----------

Wacław Szymanowski

Ryzyko a bezpieczeństwo jako nowe wyznaczniki kierunków rozwoju konkurencyjności organizacji i łańcuchów dostaw w XXI w.	13
1. Wstęp – rola czynników globalizacyjnych w zmianie celów w skali makro i mikro.....	13
2. Skutki zmian w makro- i mikrootoczeniu na procesy decyzyjne we współczesnej organizacji.....	14
3. Pojęcia ryzyka i niepewności w organizacjach konkurujących na rynku... 17	
4. Wpływ zasobów wewnątrz organizacji na relacje z interesariuszami we współczesnej organizacji	19
5. Cechy narzędzi informacyjno-technologiczne we współczesnej organizacji	21
6. Upływ czasu i jego oddziaływanie na poziom konkurencji we współczesnej organizacji i łańcuchu dostaw	25
7. Zarządzanie ryzykiem we współczesnych organizacjach i łańcuchach dostaw	29
8. Podsumowanie – przyszła kultura organizacyjna	33
Bibliografia	33

Renata Dzik

Ocena efektywności procesu transportowego na wybranym przykładzie przedsiębiorstwa z branży TSL	35
1. Pojęcie efektywności w świetle literatury	35
2. Proces logistyczny w przedsiębiorstwie transportowym	37
3. Mierniki i wskaźniki oceny efektywności procesu transportowego w przedsiębiorstwie	40
4. Analiza i ocena procesu transportowego w przedsiębiorstwie na wybranym przykładzie	47
5. Podsumowanie	55
Bibliografia	56

Lucyna Szacillo

Wybrane aspekty analizy zdarzeń niepożądanych w transporcie kolejowym 57

1. Charakterystyka transportu kolejowego..... 57
2. Zdarzenia niepożądane w systemie transportu kolejowego 62
3. Organy gromadzące oraz analizujące dane o zdarzeniach niepożądanych..... 70
4. Analiza zdarzeń niepożądanych w systemie transportu kolejowego 73
5. Podsumowanie 87

Bibliografia 88

Stanisław Ejdys, Renata Dzik, Andrzej Lasota, Piotr Balicki

Funkcjonowanie polskiego sektora transportu drogowego w aspekcie Pakietu Mobilności 91

1. Wstęp 91
2. Geneza Pakietu Mobilności 93
3. Pakiet Mobilności – harmonogram zmian 97
4. Wpływ Pakietu Mobilności na funkcjonowanie transportu drogowego..... 103
4. Podsumowanie 107

Bibliografia 108

Katarzyna Jabłonowska

Rola logistyki wojskowej w zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego ... 111

1. Wstęp..... 111
2. Definicja logistyki 112
3. Logistyka wojskowa..... 113
4. Zabezpieczenie logistyczne w wojsku 114
5. Rodzaje zabezpieczeń 116
6. Podsumowanie 120

Bibliografia 121

Część 2. Współczesne uwarunkowania bezpieczeństwa w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym..... 123

Sylwia Walasik

Teoretyczne podstawy debaty bezpieczeństwa..... 125

1. Wprowadzenie..... 125
2. Identyfikacja, postrzeganie i wyjaśnianie bezpieczeństwa 125
3. Zakończenie 133

Bibliografia 134

<i>Rafał Bartłomiej Panfil, Sławomir Gromadzki, Grzegorz Grabowski</i>	
Homo im periculum si homo periculosus? W poszukiwaniu	
antropologicznych kontekstów bezpieczeństwa	137
1. Wstęp – źródła koncepcji	137
2. Rekonstrukcja koncepcji	139
3. Podsumowanie – kierunki rozwoju koncepcji	143
Bibliografia	147

<i>Tomasz Michalczak</i>	
Przeciwdziałanie radykalizacji postaw w zapobieganiu islamskiemu	
terroryzmowi w przededniu wielkiego kryzysu migracyjnego	
Unii Europejskiej	149
1. Wprowadzenie	149
2. Zrozumieć odmienność świata islamu	152
3. Islam jako religia islamskiego pokoju a islam polityczny	155
4. Przeciwdziałanie radykalizacji postaw muzułmanów	161
5. Podsumowanie	164
Bibliografia	165

<i>Andrzej Józef Kozłowski, Iwona Z. Czaplicka-Kozłowska</i>	
Bezpieczeństwo lokalne – diagnoza oraz pakiet działań (rozwiązań)	
tworzących system bezpieczeństwa w różnych obszarach	
1. Wstęp.....	167
2. Obszary bezpieczeństwa	168
3. Bezpieczeństwo w stanie wojny.....	170
4. Studium przypadku	172
5. Bezpieczeństwo w wymiarze domowym	175
6. Propozycje rozwiązań w obszarze bezpieczeństwa gospodarstw domowych	176
7. Rola nauki i oświaty w kształtowaniu bezpieczeństwa i wiedzy o bezpieczeństwie.....	178
8. Wnioski i rekomendacje.....	179
Bibliografia	180

<i>Paweł Machalski</i>	
Zapewnianie bezpieczeństwa energetycznego jako wyzwanie dla	
społeczności lokalnych	
1. Wstęp	183
2. Bezpieczeństwo energetyczne a bezpieczeństwo ekologiczne	184
3. Ustrojowe zasady decentralizacji i subsydiarności a bezpieczeństwo energetyczne	187

4. Wyzwania bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym ...	189
5. Potencjał energetyczny polskiej wsi.....	197
6. Energetyka obywatelska i rozproszona	200
7. Podsumowanie	204
Bibliografia	205
Podsumowanie	209

Wstęp

Z ogromną przyjemnością oddajemy w ręce Czytelników rezultat działalności naukowej uczestników konferencji pt. „Współczesne uwarunkowania bezpieczeństwa i logistyki w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym”, która odbyła się 10 maja 2022 roku w Auli im. Kom. Apoloniusza Strzeleckiego na Wydziale Nauk Technicznych i Społecznych Państwowej Uczelni Zawodowej im. Ignacego Mościckiego w Ciechanowie – Filii w Mławie. Konferencja została zorganizowana pod patronatem Burmistrza Miasta Mława i Polskich Kolei Państwowych S.A.

Wśród obszarów tematycznych konferencji znalazły się następujące zagadnienia: bezpieczeństwo w obszarze wojskowym, politycznym, ekonomicznym, ekologicznym i społecznym, bezpieczeństwo i porządek publiczny w wymiarze lokalnym, państwowym i międzynarodowym, logistyka w systemie bezpieczeństwa państwa i zarządzaniu kryzysowym, zabezpieczenie logistyczne służb mundurowych, bezpieczeństwo w ruchu drogowym i transporcie, edukacja dla bezpieczeństwa, implementacja innowacji technologicznych na rzecz bezpieczeństwa oraz normalizacja i jakość w logistyce, zrównoważony rozwój w logistyce, nowoczesne koncepcje zarządzania logistycznego, procesy logistyczne w transporcie i produkcji, ryzyko w działalności przedsiębiorstwa logistycznego, metody oceny efektywności procesów logistycznych, stosowanie nowoczesnych systemów informatycznych w logistyce, innowacje w logistyce przedsiębiorstw, koszty logistyczne w działalności przedsiębiorstw.

Uzasadnieniem podjęcia powyższej problematyki było przekonanie o tym, że środowisko lokalne, regionalne i globalne znajduje się pod wpływem wewnętrznych i zewnętrznych czynników, a organizacje funkcjonujące w tych przestrzeniach mierzą się z licznymi wyzwaniami, które wynikają z dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości. Owe wyzwania wyróżnia społeczno-

-ekonomiczny kontekst, który reaguje na otoczenie prawne, stan finansów publicznych, politykę, system społeczno-kulturowy, style zarządzania, rozwój technologiczny i wiele innych czynników charakteryzujących tę złożoną i różnorodną rzeczywistość. Ze względu na dynamiczny charakter tejże rzeczywistości podkreślenia wymaga obszar dbałości o bezpieczeństwo w trakcie realizacji procesów logistycznych, w skład którego wchodzi szeroko wykorzystywane rozwiązania organizacyjne, umiejętności (know-how), technologie, maszyny i wiele innych komponentów. Wdrażanie prawidłowych mechanizmów w powyższym zakresie przez lokalne, regionalne i globalne podmioty znacząco wpływa na rozwój we właściwie wszystkich obszarach życia społecznego. W sposób szczególnie przywołane mechanizmy służą zatem zapewnieniu sprawnemu funkcjonowaniu administracji publicznej, przedsiębiorstw, społeczności lokalnych i całego społeczeństwa. Z tego powodu przedmiotowe zagadnienia stanowią jedno z najważniejszych wyzwań współczesności. Akceptacja powyższych wniosków pozwoliła sformułować nie tylko obszary tematyczne organizowanej konferencji, ale także jej cel.

Ze względu na powyżej przedstawione determinanty celem konferencji była interdyscyplinarna dyskusja skupiona wokół problematyki działań na rzecz trwałego rozwoju w wymiarze lokalnym, regionalnym i globalnym w kontekście głównych zagadnień przedmiotowego przedsięwzięcia: logistyki i bezpieczeństwa.

Przejawiamy przekonanie, że treść niniejszej monografii stanowi potwierdzenie osiągnięcia powyżej określonego celu, ale także inspirację do podejmowania podobnych przedsięwzięć.

dr Renata Dzik
dr Rafał Bartłomiej Panfil

Część 1.

Współczesne uwarunkowania logistyki w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym

Ryzyko a bezpieczeństwo jako nowe wyznaczniki kierunków rozwoju konkurencyjności organizacji i łańcuchów dostaw w XXI w.

(prof. zw. dr. hab. Wacław Szymanowski)

1. Wstęp – rola czynników globalizacyjnych w zmianie celów w skali makro i mikro

Artykuł ma na celu przedstawienie zmian warunków zachodzących w otoczeniu i ich wpływu na procesy podejmowania decyzji menedżerskich w podmiotach gospodarczych, zarówno działających w skali lokalnej, jak i globalnej. Określenie, jakie czynniki spowodowały zmiany źródeł konkurencyjności i rekonstrukcję priorytetów zasobów wykorzystywanych w procesie decyzyjnym w skali: strategicznej, taktycznej czy operacyjnej w różnych przekrojach działalności, mają wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny przedsiębiorstw czy ich grup (łańcuchów dostaw). Proces podejmowania decyzji polega na ***gromadzeniu, przetwarzaniu i klasyfikacji informacji*** i jest uzależniony od charakteru, źródeł informacji i stopnia ich szczegółowości. Decyzje menedżerskie zależne są od zmieniającej się specyfiki etapów procesu decyzyjnego. ***Na specyfikę zmian procesów decyzyjnych*** mają wpływ ***procesy globalizacyjne realizowane za pomocą instrumentów ich regulowania w przestrzeni rzeczywistej i geograficznej***. Są nimi ***uwarunkowania polityczne, gospodarcze, finansowe, klimatyczne, społeczno-kulturowe, migracyjne i demograficzne, technologie cyfrowe, regulacje prawne (instytucje w skali globalnej podejmujące arbitralne decyzje w permanentnie zmiennym, nieprzewidywalnym, oraz interaktywnym otoczeniu oddziaływujące na zysk w skali-mikro***. Przedsiębiorstwo funkcjonuje w coraz bardziej turbulentnym otoczeniu, co wynika z nasilenia się konkurencji w przestrzeni ***ryнку globalnego***, który staje się ***rynkiem pozbawionym reguł i arbitra ustalającego te reguły***. Instytucje nadzorujące, szczebla międzynarodowego, regionalnego czy krajowego, tracą zdolności monitorowania

rynku (czego przykładem może być ograniczoność wpływu instytucji nadzoru finansowego na zmienność wskaźników rynku bankowego czy walutowego). To korporacje ponadnarodowe narzucają warunki działania tym rynkom, ponieważ instytucje tych rynków nie są w stanie pełnić swoich dotychczasowych funkcji ochrony przed działaniami korporacji. ***Globalizacja mikroekonomiczna (oparta na zysku) podporządkowuje sobie globalizację makroekonomiczną, mającą realizować cele makro, odmienne od zysku. Wykorzystanie technik informacyjnych i internetu ułatwia spekulacyjny przepływ pieniądza i innych zasobów***, szukających nowych źródeł zysku. Stwarza to nowe zagrożenia w postaci szybkiego rozprzestrzeniania się kryzysów (niepewności) na regiony rozmieszczone w różnych częściach globu. Te ogólne zmiany nakładają się na zmiany zjawisk mających istotne znaczenie w poszczególnych etapach procesu decyzyjnego przedsiębiorstwa (organizacji). Nasilają się procesy zmian w makro- i mikrootoczeniu, ulegają one istotnym **rekonfiguracjom** – dzięki zmianom relacji bariery geopolitycznej, prawnej, koniunkturalnej, klimatycznej, imigracyjnej, demograficznej, cen energii i żywności. ***Dzięki technologiom informacyjnym i internetowi następują istotne zmiany w źródłach i relacjach zasobów organizacji***, umożliwiające ich analizowanie i monitorowanie. Najważniejszym źródłem wartości przedsiębiorstwa stają się ***technologie innowacyjne***.

2. Skutki zmian w makro- i mikrootoczeniu na procesy decyzyjne we współczesnej organizacji

Proces decyzyjny, składający się z poniższych 4 etapów, ulega istotnym zmianom:

1. FORMUŁOWANIE DECYZJI;
2. PRZYGOTOWANIE DECYZJI DO WDROŻENIA;
3. MONITOROWANIE REALIZACJI DECYZJI;
4. POMIAR I OCENA WDRAŻANEJ DECYZJI.

Zarówno przy analizie ***stanu wejściowego i docelowego*** (celu) (etap 1), jak i przy ***ocenie wyników podjętych decyzji np. ich pomiaru*** (etap 4) odwołujemy się do otoczenia dalszego i bliższego, w którym uczestniczą ***interesariusze***, tj.: instytucje działające w tym otoczeniu, wpływające na wzrost ***procesów globalizacyjnych, a przez to na procesy***

niepewności, jak i na działalność organizacji. Aby ograniczyć te zjawiska w skali makro w pierwszej dekadzie XXI w., nastąpiło **zwiększenie roli procesów regionalnych, np. Tworzenia Jednolitego Rynku Usług Cyfrowych**, dotyczącego rozwoju sektora *Technologii Informacyjno-Komunikacyjnych w Unii Europejskiej*¹, co **zmieniło relacje pomiędzy interesariuszami**, wpływając **na poziom niepewności. Interesariuszami** zwykle są w otoczeniu makro i mikro: oprócz wspomnianych wyżej instytucji ograniczających działania: dostawcy, odbiorcy, konkurenci, także instytucje administracji różnego szczebla, substytuty, pracownicy i menedżerowie. W **przygotowaniu wyboru decyzji (etap 2)**, oraz w **monitorowaniu jej realizacji (etap 3)**, następuje wzrost roli **technologii cyfrowych**, pozwalający na pozyskanie **nowych źródeł informacji i nowych relacji pomiędzy zasobami**. Przy ocenie wyników decyzji (**etap 4**) analizujemy otoczenie dalsze i bliższe, które **ulega zmianie np. zmian warunków** przygotowania wyboru wariantu decyzji (**ETAP 2**), oraz monitorowania realizacji decyzji (**ETAP 3**). Najważniejszym źródłem **wartości przedsiębiorstwa** i zasobem wspomagającym podejmowanie decyzji staje się **wiedza (kapitał intelektualny) jako produkt rynkowy** oraz **technologie cyfrowe** jako **narzędzia interesariuszy**. Do czynników polaryzujących warunki działania **otoczenia finansowego i kadrowego organizacji**, a które wpływają na podejmowane decyzje w przedsiębiorstwie i w mikro-otoczeniu należą²:

- uniezależnienie się **popytu globalnego od siły nabywczej rynków lokalnych oraz rewolucja informatyczna**, powodująca ucieczkę kapitału spekulacyjnego do rynków o wyższej zyskowności, której towarzyszy wzrost liczby bankructw firm i instytucji finansowych;
- **załamanie się roli instytucji regulacyjnych: nadzoru właścicielskiego, wiarygodnościowego, generującego w sposób chaotyczny papiery dłużne, a przez to podwyższające koszty monitoringu i ryzyka giełdowego;**

¹ W. Szymanowski, *Uwarunkowania tworzenia jednolitego rynku usług cyfrowych w Unii Europejskiej*, w: A. Kobyliński, W. Szymanowski, Grzywińska-Rąbca (red.), „Roczniki Kolegium Analiz Ekonomicznych”, nr. 45, wyd. SGH, Warszawa 2017, s. 145-157.

² M. Bojańczyk, *Teoria agencji a niestabilność rynków kapitałowych*, w: R. Sobieski, P. Pietrewicz (red.), *Przedsiębiorstwo a kryzys globalny*, wyd. SGH, Warszawa 2010; W. Szymański, *Czy globalizacja musi być irracjonalna*, wyd. SGH, Warszawa 2007.

- **skrócenie horyzontu inwestycyjnego jako wyniku walki konkurencyjnej**, co powoduje wybór inwestycji na podstawie kryterium zysku krótkookresowego, kosztem zysku długoterminowego;
- **urynkowanie przedsiębiorstwa jako całości czy jego części poprzez jego sprzedaż na rynku** innemu podmiotowi gospodarczemu w formie: przejęć, fuzji, czy zakupu, powodujące: koncentrację, specjalizację i konsolidację kapitału i **osłabienie nadzoru właścicielskiego, a przez to wzrost niepewności**;
- **zmiany w związkach pomiędzy interesariuszami**, a zwłaszcza pomiędzy **własnością prywatną, menedżerską i instytucjonalną**, determinujące warunki podejmowania decyzji inwestycyjnych. Zjawiska te powodują **wzrost niepewności, umożliwiających przewidywanie zmian** oraz **brak skutecznych narzędzi** przeciwstawiania niekorzystnym zmianom w otoczeniu, za pomocą monitoringu rynku przez instytucje do tego powołane.

Wykorzystywanie **specyficznych zasobów wiedzy (rozwiązań know-how)** prowadzi do polaryzacji sposobów regulacji pomiędzy **koordynacją hierarchiczno-administracyjną a rynkową**³, a także do zachowań ludzkich o **charakterze oportunistycznym** (egoistycznym), zgodnych z **zasadą ograniczonej racjonalności**. Powoduje to ograniczoną zdolność do przewidywania i rozwiązywania złożonych problemów, prowadząc także do **wzrostu niepewności i kosztów transakcyjnych**⁴.

Tak więc nowe formy regulacji i działania organizacji na rynku, powodują podejmowanie **decyzji w przedsiębiorstwie w warunkach niepewności**, obciążonych „**falszywymi informacjami**” występującymi w bazach informacyjnych przedsiębiorstw, na podstawie których są podejmowane **złe decyzje**. Ich skutki powodują zmiany w warunkach konkurencji globalnej, **narastanie zjawisk polaryzacji** (m.in. podejmowania decyzji poza kontrolą i wiedzą części interesariuszy), a przez to

³ W. Szymanowski, *Zarządzanie łańcuchami dostaw żywności. Kierunki zmian*, wyd. Difin, Warszawa 2008, s. 54.

⁴ Pod pojęciem **kosztów transakcyjnych** rozumiemy koszty funkcjonowania podmiotów rynkowych związane z: poszukiwaniem informacji, jej przetwarzaniem, podejmowaniem decyzji, ich monitorowaniem oraz egzekwowaniem. Williamson wyróżnia dwa rodzaje kosztów transakcyjnych: koszty **ex ante**, tj. koszty: przygotowania, negocjowania, zabezpieczania decyzji, oraz koszty **ex post**, tj. koszty monitorowania decyzji, rozstrzygania sporów, dochodzenia swoich praw (sądownie) oraz renegecji decyzji i zabezpieczenia ich wykonania.

zwiększających ryzyko, zarówno w otoczeniu zewnętrznym (koszty środowiskowe), jak i wewnątrz przedsiębiorstwa, wynikających, jak już powiedziano, ze zmiany relacji pomiędzy własnymi zasobami i ich **rekonfiguracją**. W konsekwencji skutki negatywnych decyzji przerzucane są na dostawców czy klientów, a w skrajnym przypadku na podatników. Zmiany w źródłach i relacjach wewnątrz zasobów i pomiędzy nimi, umożliwiające ich analizowanie i monitorowanie, powodują, że **najważniejszym źródłem wartości jako przedsiębiorstwa** stają się zasoby wspomagające podejmowanie decyzji, tj. **wiedza o produkcji rynkowej** oraz **technologie informacyjne i internet** jako **narzędzia tworzenia przewag konkurencyjnych**, oraz pozwalające w sposób innowacyjny uzyskać **rentę pierwszeństwa – efektywności działania firmy**.

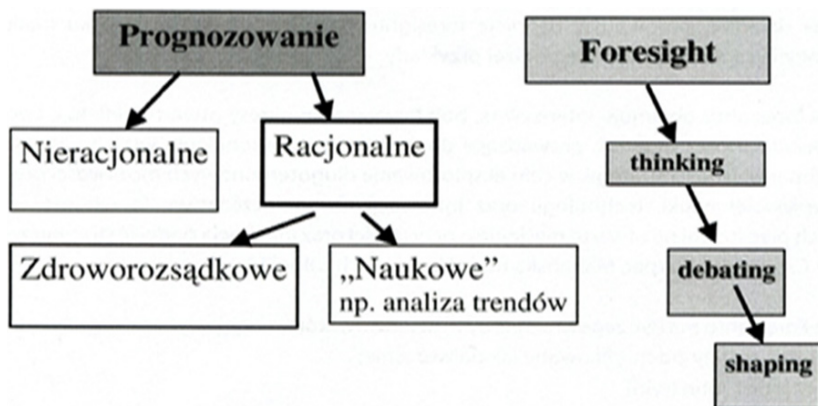
3. Pojęcia ryzyka i niepewności w organizacjach konkurujących na rynku

Peter Drucker w pracy *The Age of Discontinuity*⁵ podał powód pojawienia się w latach 60. XX wieku zjawiska **nieciągłości** podstawowych trendów i niemożności mierzenia ich za pomocą **metod ekstrapolacyjnych**. Powstawanie **społeczeństwa informacyjnego** w gospodarce generuje i dostarcza informacje wykorzystujące techniki cyfrowe, oparte na zjawisku nieciągłości (systemy zero-jedynkowe). Istnieją czynniki, które mają istotny wpływ na wzrost gospodarczy, a jednocześnie zmieniają struktury społeczno-ekonomiczne. Powoduje to konieczność **szukania nowych narzędzi do pomiaru tych trendów**, które byłyby akceptowane przez uczestników procesu produkcji i wymiany informacji. Takim narzędziem jest **Foresight**, który realizuje 3 warunki:

1. Generowania, gromadzenia, przetwarzania **zbiorów informacji w nowy zasób – wiedzę (kapitał intelektualny)**;
2. Konieczność tworzenia **zespołów badawczych** w ośrodki podejmowania decyzji w niepewnym, złożonym i zglobalizowanym świecie;
3. **Tworzenie nowych narzędzi przewidywania (nieopartych na przeszłości)** wraz z określeniem nowej roli **interesariuszy** i doboru wybranych **rozwiązań** oraz **zaleceń ich wdrażania** (por. rys. 1).

⁵ P. Drucker, *The Age of Discontinuity*, 2003.

Rys. 1. Foresight jako narzędzie prognozowania przyszłości



Źródło: W. Szymanowski, *Foresight jako podejście do przewidywania przyszłości*, „Roczniki Analiz Ekonomicznych”, nr 48, wyd. SGH, 2018, s. 21.

Objaśnienia zaprezentowanych na rys. 1 pojęć są następujące:

RYZIKO to mierzalna NIEPEWNOŚĆ⁶, tj. możliwość określenia prawdopodobieństwa wystąpienia przyszłych zdarzeń w **ORGANIZACJI: POZYTYWNYCH (szans)** czy **NEGATYWNYCH (zagrożeń)**, realizujących jej **CELE**. Natomiast **NIEPEWNOŚĆ** rozumiana jest jako podejmowanie **RACJONALNYCH DECYZJI**, przy braku informacji o warunkach, w jakich te decyzje są podejmowane. Przeciwnością tego stanu jest **PEWNOŚĆ**, tj. taki stan **BEZPIECZEŃSTWA**, gwarantujący jego zachowanie i możliwość doskonalenia. Tak więc przedstawione na rys. 1. metody *foresightowe realizowane są w warunkach niepewności i ryzyka*. Podejmowanie decyzji w organizacjach następuje w zmieniających się warunkach konkurencji. Przy czym przez **KONKURENCYJNOŚĆ** rozumiemy „zdolność organizacji do: projektowania, wytwarzania, sprzedaży towarów i usług po bardziej atrakcyjnych warunkach niż konkurencja na rynku”⁷. Pojmowana jest jako: atrybut, cecha, wynik, rezultat lub proces. **Konkurencja** najczęściej jest rozumiana jako „zjawisko, w którym uczestnicy rywalizują

⁶ F. Knight, *Risk uncertainty and profit*, Marx Boston 1921, r. VII.

⁷ *Global Competitiveness Report*, World Economic Forum, 2019.

między sobą w dążeniu do osiągnięcia podobnych lub identycznych celów”⁸. Zjawisko konkurencji może dotyczyć zarówno pojedynczej organizacji lub grupy organizacji –tworzących łańcuch dostaw. Przy czym przez łańcuch dostaw rozumiemy wzajemnie powiązaną grupę podmiotów dostarczających za pomocą *przepływów materialnych i informacyjnych (finansowych)*, w sposób efektywny produkty i usługi – odbiorcom (klientom i konsumentom).

4. Wpływ zasobów wewnątrz organizacji na relacje z interesariuszami we współczesnej organizacji

Od początku XXI w. nastąpił znaczący wzrost roli *zjawisk innowacyjnych*, stanowiących katalizator *zmian i rozwoju organizacji*, tworzący **PRZEWAGI KONKURENCYJNE**. Przez *innowację* rozumiemy: „wdrożenie nowego lub istotnie ulepszanego **produktu** (wprowadzonych do produkcji i na rynek **wyrobów lub usług o nowych cechach lub istotnie ulepszonych**), lub **procesu, nowej metody organizacyjnej lub nowej metody marketingowej w praktyce gospodarczej, organizacji miejsca pracy, stosunków z otoczeniem**”, wprowadzony przez Główny Urząd Statystyczny oraz Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju⁹. Podobnie, choć w kontekście biznesu cyfrowego innowację definiuje Nowicka: „**INNOWACJA jest to proces tworzenia wartości** poprzez wykorzystanie odpowiedniej **wiedzy – zasobów w celu** przekształcenia idei w: **NOWY PRODUKT, PROCES LUB PRAKTYKĘ albo ich ulepszenie**”¹⁰. **ŹRÓDŁEM INNOWACJI W FIRMACH:** jest *planowanie zmian, których wyniki wiążą się z ich niepewnością, transferem wiedzy, gdyż innowacje są wynikiem relacji z otoczeniem. DYFUZJA NOWYCH TECHNOLOGII CYFROWYCH W ZARZĄDZANIU* postępuje bardzo szybko, wprowadzając zmiany w szerokim zakresie i głębokie w oferowanych: produktach, procesach, czy w całych

⁸ M.J. Stankiewicz, *Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Badanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*, TNOiK Dom Organizatora 2005, s. 1.

⁹ Podręcznik Oslo, *Zasady gromadzenia i interpretacji danych dotyczących innowacji*, OECD, Eurostat 2005, s. 48.

¹⁰ K. Nowicka (red.), *Biznes cyfrowy. Perspektywa innowacji cyfrowych*, wyd. SGH, Warszawa 2019, s. 20.

modelach biznesu. Przez *modele biznesu* rozumiemy: zdolności i zasoby do tworzenia i dostarczania wartości klientom i generowania trwałych strumieni przychodów przez organizacje¹¹. **Innowacje modeli biznesu** oparte są na technologiach cyfrowych o charakterze strategicznym i są źródłem rekomendacji prowadzenia działalności gospodarczej, tworzenia i dostarczania **wartości oraz nowym źródłem** innowacji. Określają te innowacje za pomocą szerokiego wachlarza zintegrowanych narzędzi cyfrowych i infrastruktury (tj.: czujniki, drony, druk 3D i 4D, wirtualizacja, blockchain, czy cloud computing) sposobów współpracy firmy z **interesariuszami** pozwalających uzyskać efekty, które mogą być: rozpowszechniane, adaptowane lub dostosowane do konkretnych zastosowań tj. do zmieniającego się modelu biznesu¹².

Wspólnymi cechami innowacji są¹³:

- konsekwencje zmian, które powinny powodować określone korzyści: techniczne, ekonomiczne, społeczne;
- środkiem realizacji celów rozwojowych organizacji gospodarczych w postaci **modeli biznesowych**¹⁴;
- **nośnikiem postępu technicznego**, jeśli przynoszą korzystne **efekty ekonomiczne**;
- ▶ skutkiem występowania **zasobów wiedzy**: technicznej, rynkowej, ekonomicznej i socjo-psychologicznej.

Intensywność procesów innowacyjnych powoduje wzrost ryzyka i trudności sterowania nimi we współczesnych organizacjach. Aby przeciwdziałać zjawiskom **niepewności i wzrostowi kosztów transakcyjnych**, należy zastosować działania prowadzące do wzrostu: **przejrzystości, otwartości, spójności, standaryzacji i zaufania, oraz etyki** w relacjach rynkowych. Odbywa się to przez tworzenie struktur sieciowych, wykorzystujących techniki cyfrowe. Zróżnicowanie źródeł i charakteru narzędzi informatycznych poprzez wzrost: **CIĄGŁOŚCI, ELASTYCZNOŚCI, WIRTUALIZACJI, MINIATURYZACJI, ROBOTYZACJI, ZMIANY STRUKTURY KAPITAŁU, WIEDZY,**

¹¹ Tamże, s. 29.

¹² Tamże, s. 37.

¹³ J. Schumpeter, *Teoria rozwoju gospodarczego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1960, s. 104.

¹⁴ Przykładem takich zastosowań modeli biznesowych są na poziomie firm: Netflix, Facebook, Google, Ebay, Apple, Tesla, Uber i inne, por.: K. Nowicka (red.), *Biznes cyfrowy...*, wyd. cyt., s. 39.

ANALIZY BAZ DANYCH, BIZNESU CYFROWEGO powinien prowadzić do wzrostu bezpieczeństwa działania organizacji.

5. Cechy narzędzi informacyjno-technologiczne we współczesnej organizacji

Ocena wpływu technologii informacyjnych na koszty przygotowania decyzji menedżerskich jest niejednoznaczna. Możemy wyróżnić *mechanizmy obniżające, jak również podwyższające koszty przygotowania i monitorowania decyzji menedżerskich, tj. transakcyjnych*. Do mechanizmów obniżających te koszty należą m.in.¹⁵:

- **obniżanie kosztów** przygotowania, monitorowania decyzji menedżerskich, które związane są z działalnością instytucji państwa regulujących prawnie ich działalność;
- **akty prawne** umożliwiające zwiększenie przejrzystości i spójności działań stron przygotowujących decyzje poprzez: wzrost wzajemnego informowania się, doradztwa, dowolności miejsca i czasu podejmowania decyzji, dzięki miniaturyzacji i automatyzacji technik nadawania, przesyłania, odbierania i przechowywania informacji w narzędziach informatycznych (bazach danych). Niestety, generowana i zmienna ich ilość i brak spójności powodują wzrost ryzyka i niepewności;
- **wzrost standaryzacji** informacji (produktów) oraz procedur i działań prowadzących do obniżania kosztów transakcyjnych i innych; Do ich wzrostu przyczyniają się:
 - **złożoność instytucji** i relacji pomiędzy podmiotami w otoczenie przedsiębiorstwa, która przyczynia się do powstawania nadmiaru informacji, powoduje konieczność wzrostu kosztów jej selekcji;
 - **asymetria informacji** utrudniająca decyzje menedżerskie i konsumenckie;
 - **brak środków finansowych** do przygotowania i monitorowania decyzji;
 - **wzrost liczby podmiotów** i powiązań między nimi.

¹⁵ Por. G. Sobieski, *Technologie informacyjne telekomunikacyjne a zmiany kosztów transakcyjnych*, w: R. Sobieski, P. Pietrewicz (red.), *Uwarunkowania zmian kosztów transakcyjnych*, wyd. SGH, Warszawa 2011, s. 135-155.

Analizę wykorzystania narzędzi informatycznych możemy rozpocząć od ich zastosowania w mega- i makrootoczeniu.

Do czynników utrudniających tworzenie spójnego rynku cyfrowego, należą m.in. *fragmentaryczność rynku cyfrowego* oraz brak działań mających na celu *stworzenie przezroczystości przepływu produktów i usług*, a także brak umiejętności zastosowania technologii cyfrowych w nowe obszary tworzenia elektronicznego rynku usług w Unii Europejskiej.

Stworzenie *społeczeństwa cyfrowego* wymaga skutecznej *interoperacyjności*. Skłania to głównych uczestników rynku cyfrowego do licencjonowania informacji w zakresie *interoperacyjności technicznej*. *Normalizacja i standaryzacja informacji* prowadzą do zjawiska **ujednociania informacji** w zakresie usług. Powoduje to zmniejszenie czasu i kosztów, a przez to wzrost konkurencyjności usług i ich sprzedaży. Jednym ze sposobów zabezpieczania tej standaryzacji jest *licencjonowanie informacji*, co stanowi jeden z warunków tworzenia *bezpieczeństwa informacyjnego i warunków płatności*. Pozwoli ono na zbudowanie systemu wykorzystującego technologie informacyjne w obszarze bezpieczeństwa dla jednolitego elektronicznego rynku usług.

Wymaga to *wystandaryzowania informacji, określenia źródeł* jej powstawania, w otoczeniu bliższym i dalszym, zasad jej transmisji oraz zasad budowy rejestrów-baz danych instytucji nadawczo-odbiorczych oraz komunikacji wewnątrz przedsiębiorstwa. Dotyczyć to będzie także standaryzacji zasad komunikacji pomiędzy interesariuszami (zewnętrznymi i wewnętrznymi) za pomocą systemów *elektronicznej komunikacji i kontroli*. Stanowi to istotę *automatycznej identyfikacji AI*, umożliwiającej śledzenie i monitorowanie produktów i usług (informacji) oraz ich przezroczystości. W konsekwencji utworzone zostają obszary przezroczystości wyposażane w informacje za pomocą nowoczesnych narzędzi do identyfikacji i śledzenia zdarzeń. Dotyczy to *wielkich zbiorów danych (big data)*. Przekazywanie tych masowych informacji odbywać się będzie za pomocą Web-EDI – *Elektronicznej Wymiany Informacji za pomocą internetu* i. służyć będzie do kontroli przepływu produktów i informacji przez internetowe kanały dystrybucji. Umożliwi to także obniżkę kosztów¹⁶.

¹⁶ Przykładem takiej działalności jest firma Wal-Mart, w której dzięki rozbudowie infrastruktury logistycznej polegającej na: zakupach w dużych ilościach i negocjowaniu maksymalnie niskich cen, budowie 20 skomputeryzowanych hurtowni,

Dzięki rozwojowi baz danych i wiedzy oraz technik udostępniania na przykładzie *modelu chmury obliczeniowej* (Cloud computing), rozumianego, najogólniej rzecz biorąc, jako *model usług w środowisku informatycznym*, który umożliwia dostęp do usług informacji o: produktach, rozwiązaniach internetowych w czasie rzeczywistym. Jest to „*chmura obliczeniowa*”, tj. *model biznesowy*, umożliwiający dostęp przez internet do współdzielonej puli zasobów obliczeniowych. Służy zarówno firmom dużym, jak: Coca-Cola, Nestle, Proctel & Gamble, i małym oraz mikro. W firmach mikro pozwalają ograniczyć początkowe koszty prowadzenia działalności gospodarczej oraz inwestycji w poprawę jakości funkcjonowania własnej infrastruktury informatycznej, poprawiając jej elastyczność, a przez to pozycję konkurencyjną¹⁷. Dzięki takiemu modelowi biznesowemu następuje przyspieszenie odbioru i *potaniecie informacji* dla podejmowania i monitorowania decyzji menedżerskich, korzystających z zasobów informacyjnych z otoczenia.

Na przełomie stuleci powstała nowa koncepcja *rozszerzonego przedsiębiorstwa: o dostawców – zarządzanie relacjami z dostawcami – SRM* oraz *zarządzanie relacjami z odbiorcami – CRM*. Ich informatyczne aplikacje spowodowały znaczny spadek kosztów komunikacji z otoczeniem przedsiębiorstwa.

Nastąpił *wzrost różnorodności kanałów dystrybucji* o powiązaniach bezpośrednich i pośrednich, w których wbudowane są coraz bardziej *kompleksowe platformy biznesowe*, wykorzystujące systemy *aukcyjne i przetargowe*. Zjawiska te będą także przyczyniać się do ***kompresji czasu i wzrostu przezroczystości*** podejmowanych decyzji¹⁸.

Kompleksowość skutków wdrożenia wspomnianych wyżej narzędzi oraz ich miniaturyzacja powoduje ***wzrost zaufania*** w podejmowaniu decyzji menedżerskich na poziomie przedsiębiorstwa i w jego bliższym

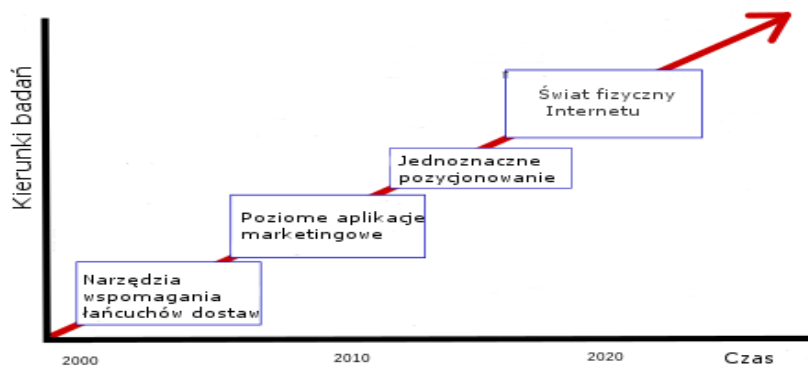
połączonych satelitarne z własnymi sklepami koszty funkcjonowania względem głównego konkurenta spadły o 14,5%, a ogólnie o 22%. Por. J. Imiołek-Kosowska, *Wpływ korporacji transnarodowych na obniżanie kosztów transakcyjnych*, w: *Uwarunkowania zmian kosztów komparatywnych*, wyd. SGH, Warszawa 2011, s. 63-85.

¹⁷ K. Nowicka, *Cloud computing a koszty transakcyjne*, w: R. Sobiecki, J.W. Pietrewicz (red.), *Uwarunkowania zmian kosztów transakcyjnych*, wyd. SGH, Warszawa 2011, s. 231-253.

¹⁸ W. Szymanowski, *Zarządzanie łańcuchami dostaw żywności. Kierunki zmian*, wyd. Difin, Warszawa 2008, s. 378-383.

i dalszym otoczeniu. Wspomniane procesy zostały przedstawione na rys. 2.

Rys. 2. Mapa drogowa rozwoju technik cyfrowych w dwudziestoleciu XXI w.



Źródło: Internet of Things, Wikipedia (dostęp: 3.08.2017).

Droga rozwoju technik i technologii cyfrowych w dwudziestoleciu XXI obejmuje:

ETAP I (2000-2005) rozwój techniki RFID wykorzystywanej w logistyce dla potrzeb śledzenia drogi ładunków-informacji;

ETAP II (2005-2010) rozwój technologii śledzenia bezpieczeństwa żywnościowego, oraz dokumentów, zmniejszające koszty zastosowania tych technologii;

ETAP III (2010-2015) lokalizacja ludzi i obiektów codziennego użytku, z miniaturyzacją, z pełnym wykorzystaniem efektywności urządzeń w ich identyfikacji przestrzennej;

ETAP IV (2015-2020) możliwość monitorowania i kontroli obiektów na odległość, poprzez wykorzystanie dowolnych narzędzia video.

6. Upływ czasu i jego oddziaływanie na poziom konkurencji we współczesnej organizacji i łańcuchu dostaw.

Przeprowadzona analiza otoczenia i relacji pomiędzy interesariuszami przedsiębiorstwa prowadzi do wniosku, że *zmianie i rozszerzeniu* ulegają *reguły konkurencji*, co powoduje wzrost *nieprzewidywalności otoczenia*, a więc **NIEPEWNOŚCI PODEJMOWANIA I WDRAŻANIA DECYZJI w ORGANIZACJACH**. Ponadto zmiany relacji pomiędzy interesariuszami i wzrost znaczenia wiedzy jako zasobu powodują **ZMIANY ZASAD GENEROWANIA I POMIARU – OCENY WARIANTÓW DECYZYJNYCH**. Słuszne staje się stwierdzenie R. Kaplana i D. Nortona „nie można skutecznie zarządzać tym, czego nie można zmierzyć”¹⁹.

W latach 80. i 90. rozwinięto *zasobowe koncepcje konkurencyjności przedsiębiorstw*, a identyfikujące pierwotne źródła przewagi konkurencyjnej oraz zasady ich zmian w długim okresie. Należały do nich: konkurowanie oparte na: *czasie* (*time-based management*), *zdolnościach firmy* (*capabilities-based competition*), *kluczowych kompetencjach* (*core competence of the corporation*), *na wyróżniających się zdolnościach firmy* (*distinctive capabilities*). Z punktu widzenia efektywności możemy określić następujące mierniki:

- *kompresja czasu* i poziom obsługi klienta (*responsiveness*);
- koszty funkcjonowania podmiotu (*minimalizacji kosztów transakcji*);
- priorytetowe traktowanie *jakości* (*zaufania* traktowanego jako poszerzoną *jakość* produktów i usług), badanych za pomocą: *przezroczystości* (*traceability-visibility*);
- *reeingineeria procesów* (koncepcja biznesowa wdrażająca *fundamentalne zmiany procesowe* w sposób *radykalny*, bądź *ewolucyjny*)²⁰.

Do tradycyjnych wymiarów efektywności (*czas – koszt – jakość*) w latach 80. XX w., dochodzą nowe: *elastyczność* (*flexibility, agility*), *reaktywność* (*responsivness*), a w latach 90. XX w. *optymalne wykorzystanie zasobów* (*leanness*), a przede wszystkim *zasoby czasu* (por. rys. 3).

¹⁹ R.S. Kaplan, D.P. Norton, *The balanced Scorecard-measures that drive performance*, „Harvard Business Review”, Vol. 70, no. 1, s. 71-79.

²⁰ W. Szymanowski, *Zarządzanie łańcuchami dostaw żywności. Kierunki zmian*, wyd. Difin, Warszawa 2008, s. 73-74.

Efektywność. R. Tarasewicz traktuje ją jako *zdolność organizacji do kreowania wartości przedsiębiorstwa, zarówno dla właścicieli, jak i wszystkich interesariuszy*²¹, a w szczególności do:

- przewyższania dylematu decyzji o krótkim i długim horyzoncie czasu;
- budowania specyfiki strategii przewagi konkurencyjnej firmy;
- bieżącego i strategicznego przystosowania się do zmian w otoczeniu;
- wydajnego i oszczędnościowego wykorzystania posiadanych zasobów do realizacji przyjętych celów;
- zachowania norm etycznych i dbałości o środowisko.

Tak więc w latach 90. XX w. dochodzą wspomniane wyżej atrybuty, tworząc *nowy model konkurencyjności oparty na dostosowaniu struktur organizacji do specyfiki segmentacji otoczenia tj. kastomizacja* (por. rys. 3.).

W pierwszej dekadzie XXI w. *zjawiska globalizacji* zmuszały przedsiębiorstwa *do przystosowania się do zmian w otoczeniu*, poprzez *umiejętność minimalizacji zużycia zasobów, ich wykorzystania i dostosowania się do otoczenia (agility) procedur cyfrowych* dla osiągnięcia swoich celów. Staje się to możliwe dzięki szukaniu dodatkowych szans w integracji z dostawcami i klientami za pomocą procedur cyfrowych (por. rys. 3).

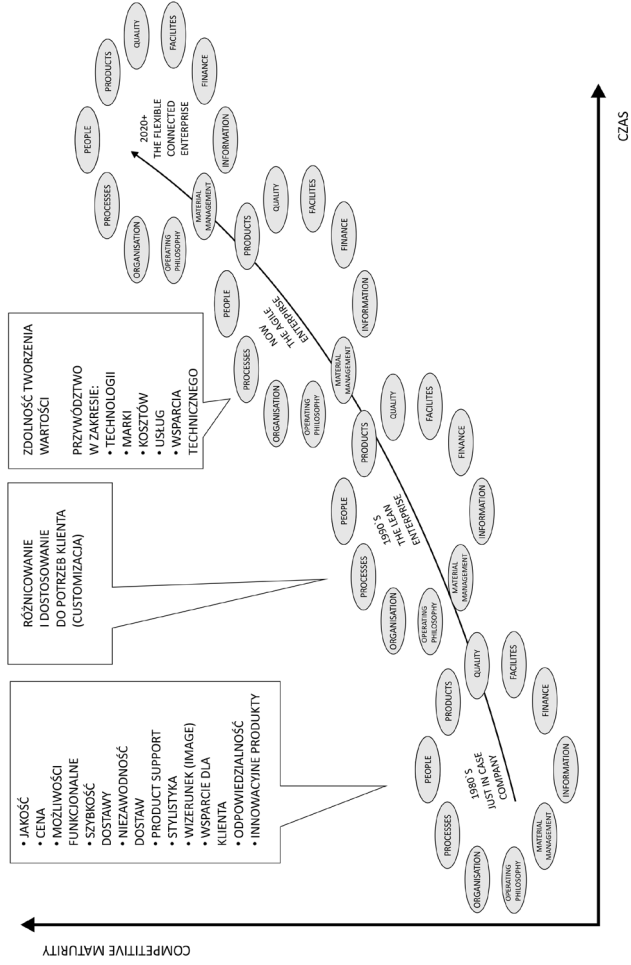
W drugiej dekadzie XXI w., w wyniku zmiany grup atrybutów modelu organizacji, zaczyna dominować *model organizacji elastycznej o powiązaniach sieciowych. Zmiana relacji i poziomu celów, stanowiących istotny komponent organizacji*, wynika ze zmiany wejść transformacji zasobów na wyjścia, ich struktury potęgującej efektywność procesów oraz uwarunkowań bezpieczeństwa systemu w wymiarze: finansowym, informacyjnym, czy materiałowym, co prowadzi do zmiany *procesów zarządzania ryzykiem* poprzez ich *wirtualizację*. Na zmienny poziom relacji pomiędzy celami mają wpływ 4 obszary atrybutów współczesnej organizacji: *elastyczność struktur, potencjał wewnętrzny, wpływ na otoczenie*, oraz *zwinność organizacyjną*²², stanowiące *zintegrowany wzorzec zarządzania współczesną organizacją*.

²¹ R. Tarasiewicz, *Jak mierzyć efektywność łańcuchów dostaw*, wyd. SGH, Warszawa 2014, s. 43.

²² J. Woźniak, W. Wereda (red.), *Mapa ryzyka w zarządzaniu organizacją. W kierunku organizacji opartej na innowacjach i kulturze ryzyka*, CeDeWu, Warszawa 2021, s. 30.

Rys. 3. Zmieniający się charakter (dojrzałość) organizacji i łańcucha dostaw z upływem czasu

ZMIENIAJĄCY SIĘ SCHEMAT KONKURENCJI



LEGENDA:

CECHY ORGANIZACJI: produkty, procesy, ich jakość, kapitał rzeczowy, finansowy, intelektualny, informacyjny.

Przedstawione na rys. 3 **modele** to:

LATA 80. – AKURAT NA CZAS; (minimalizacja czasu dostawy);

LATA 90. – PRZEDSIĘBIORSTWO SZCZUPŁE; (minimalizacja kosztów wytwarzania i sprzedaży);

LATA 2000+ – PRZEDSIĘBIORSTWO ZWINNE; (lider w zakresie: kosztów, jakości, dostosowania do indywidualnych potrzeb)

LATA 2020+ – PRZEDSIĘBIORSTWO: ZWINNE I USIECOWIONE
dostosowanie technik cyfrowych do celów firmy i interesariuszy;

OBSZARY ATRYBUTÓW WSPÓLCZESNEJ ORGANIZACJI I ŁAŃCUCHA²³ DOSTAW:

1. **ELASTYCZNOŚĆ STRUKTUR;**
2. **OTWARTOŚĆ NA ZMIANY;**
3. **WPŁYW NA OTOCZENIE;**
4. **ZWINNOŚĆ ORGANIZACJI.**

Wspomniane atrybuty współczesnej organizacji kształtują także podejście interesariuszy do **zarządzania ryzykiem**. Dotyczy to zwłaszcza „wyjścia” analizy poza współczesną organizację i „sięgnięcie” do otoczenia bliższego. Takie atrybuty, jak: *wewnętrzna różnorodność, innowacyjność, kreatywność, heterarchia, rozmycie granic wyjścia poza klasyczne podejście do interpretacji czynników ryzyka i skoncentrowaniu się na kapitale intelektualnym organizacji* oraz wzrastającej roli *czynnika ludzkiego*. Jest to w **zarządzaniu ryzykiem**, wraz z wpływem czasu, jeden z najbardziej **nieprzewidywalnych elementów**. Wynika to z holistycznego podejścia na zmiany uwarunkowań funkcjonowania współczesnej organizacji, związanego z **upływem czasu i wzrostem więzi organizacji z otoczeniem**, powodującego wzrost ryzyka i stanów niepewności. Ich poziom staje się niski w krótkim horyzoncie czasu, średni i wreszcie wysoki w długim horyzoncie czasu, o wzrastającym udziale interesariuszy w tworzeniu mechanizmów: operacyjnych, taktycznych, i strategicznych, a także wewnętrznych i zewnętrznych, względem zasobów nowoczesnej organizacji²⁴.

²³ Tamże, s. 30-31.

²⁴ Tamże, s. 57-60.

7. Zarządzanie ryzykiem we współczesnych organizacjach i łańcuchach dostaw

Sterowanie poziomem ryzyka i jego monitorowanie należy do jednego z najtrudniejszych zadań, o wzrastającym znaczeniu, we współczesnej organizacji. Przez **zarządzanie ryzykiem** rozumiemy maksymalizację korzyści osiągniętych przez organizację lub sekwencję organizacji-łańcuch dostaw, przy *jednoczesnej minimalizacji ewentualnej straty*. **Zarządzanie ryzykiem** realizowane jest w następujących etapach:

Rys. 4. Etapy zarządzania ryzykiem

**1. IDENTYFIKACJA => 2. POMIAR => 3. STEROWANIE =>
4. MONITORING => 5. KONTROLA**

Źródło: M. Kulińska, M. Dendera-Gruszka, *Zarządzanie ryzykiem łańcuchów dostaw*, Difin, Warszawa 2019, s. 35.

ETAP 1. – ROZPOZNANIE I. IDENTYFIKACJA pozwala przejść do szczegółowej analizy pod kątem: cech, obszaru oddziaływania i potencjalnych skutków. Każdy czynnik przynosi efekty pozytywne lub negatywne. Należy także dokonać wyboru i usystematyzować wybrane *strategie, narzędzia i metody usprawniające zarządzanie ryzykiem*;

ETAP 2. – POMIAR RYZYKA ten etap polega na określeniu prawdopodobieństwa zaistnienia sytuacji, gdy ryzyko może być wyższe lub niższe niż dopuszczalny próg. Należy też określić konsekwencje ryzyka i potencjalnych wariantów wszystkich nakładów i kosztów oraz ich skutków. Pomiar ryzyka związany jest z doбором właściwych narzędzi i metod w celu wyboru najlepszej kombinacji decyzji i strategii umożliwiających likwidację negatywnych skutków. *Monitoring zarządzania ryzykiem* związany jest z *ciągłą obserwacją* analizowanych czynników, potencjalnych źródeł bądź rodzajów ryzyka;

ETAP 3. – STEROWANIE RYZYKIEM. Określenie wariantów ryzyka i ich skutków oraz wybór priorytetów realizacji wybranego wariantu. Oddziaływanie na poziom ryzyka, czyli jego pomiar możliwy jest dzięki wykorzystaniu wielu narzędzi i metod ilościowych i jakościowych, Do metod jakościowych należą m.in. metody *analizy portfelowej*, a przede wszystkim *metody wczesnego ostrzegania*, służące *ocenie szans i zagrożeń rozwojowych organizacji* z podaniem z określonym wyprzedzeniem czasowym zjawisk niepożądanych;

ETAP 4. – MONITORING polega na wprowadzeniu zmian w atrybutach wybranego wariantu Proces monitoringu ma charakter *ciągłej i systematycznej analizy obszarów zagrożonych największym ryzykiem*;

ETAP 5. – KONTROLA. Systematyczna kontrola prowadzi do wykrywania **błędów**, a na ich podstawie do **dokonywania zmian**, ze względu na całokształt wpływu ryzyka na organizację z perspektywy nie *jednorazowej kontroli, a działania ciągłej kontroli*. *Identyfikacja ryzyka* następuje w wyniku analizy szans i zagrożeń ze strony *otoczenia zewnętrznego organizacji*, jak również *środowiska wewnętrznego*. Przy wyborze metody decyduje określony zestaw kryteriów **kontroli ryzyka**. Ich ocena pozwala na wyciągnięcie wniosków, co umożliwi kierownictwu organizacji wybór właściwego narzędzia kontroli, która spełnia jedną z podstawowych funkcji zarządzania, integrującą mechanizmy zarządzania ryzykiem z procesami określania i osiągania celów.

KONCEPCJA ZARZĄDZANIA RYZYKIEM ŁAŃCUCHÓW DOSTAW to dobór zintegrowanego podejścia interesariuszy (zewnętrznych i wewnętrznych) do zarządzania ryzykiem (umożliwiającym działania naprawcze krótko okresowe, bądź długookresowe), prowadzące do wzrostu wartości interesariuszy, stanowiące źródło szans i zagrożeń. Ich spójność stanowi podstawę do uzyskania przewagi konkurencyjnej w zmieniających się warunkach działania. Będzie to możliwe dzięki wzrostowi świadomości pracowników na różnych szczeblach struktur organizacyjnych.

ETAPY ZARZĄDZANIA RYZYKIEM W ŁAŃCUCHACH DOSTAW polegają głównie na *określeniu źródeł, które wraz z innymi czynnikami mogą przynieść niekorzystny dla niej efekt, bądź zagrożenie, co prowadzi do tego, że skutek może okazać się korzystny*. W długim okresie rygorystyczne przestrzeganie procedury zarządzania ryzykiem nie zawsze musi przynosić pozytywne efekty, ponieważ realizowana jest

przez ludzi, a to może „*usypiać czujność menedżerów i kierowników oraz właścicieli, co „osłabia odporność organizacji (łańcuch dostaw) oraz mechanizmy sterowania ryzykiem*”²⁵. Organizacja (łańcuch dostaw) ze względu na zarządzane ryzykiem może przyjąć 3 strategie:

STRATEGIA NR 1 – zmniejszanie siły oddziaływania ryzyka na działanie organizacji, przy założeniu, że skutki podejmowanego ryzyka rosną w formie np. kosztów **ubezpieczeń**, czy też poprzez zmniejszanie wolumenu nakładów bądź ich zakresu na rozwój projektów w organizacji (łańcuchu dostaw);

STRATEGIA NR 2 – zwiększenie udziału skutków podejmowania ryzyka na działania organizacji w formie korzyści (zysków), przy założeniu, że siła oddziaływania na działalność organizacji jest mała, co pozwala **minimalizować koszty ogólne** lub **stałe** w funkcjonowaniu organizacji (łańcucha dostaw), zwiększać wydajność działań zespołów pracowniczych, oferować wyższy poziom funkcjonalności działań, czy też efektywniej wykorzystywać zasoby ludzkie;

STRATEGIA NR 3 – zwiększenie siły oddziaływania ryzyka na organizację (łańcuch dostaw), przy założeniu, że w działaniach dominują skutki podejmowania ryzyka w postaci korzyści (zysków). W tej sytuacji należy **zwiększać liczbę interesariuszy zewnętrznych** o podmioty mające dostęp do **ograniczonych zasobów**, czy też **podwyższać wymogi techniczne (tj. nakłady inwestycyjne)**, przyjmując że **wymagania jakościowe** będą spełnione na wysokim poziomie i **zleceńodawca nie wycofa się z zamówienia**.

We współczesnych organizacjach (łańcuchu dostaw) prawidłowe i świadome postępowanie z ryzykiem może być „narzędziem zwiększania wartości realizowanych działań do różnych grup interesariuszy”. Wybór jednej z 3 strategii powinien być poprzedzony analizą uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych funkcjonowania organizacji (łańcucha dostaw) i być osadzony w **Systemie Zarządzania Ryzykiem**. Zarządzanie ryzykiem zarówno w ujęciu strategicznym, jak i operacyjnym można traktować jako *ramy zasad działania* dopasowanych do *specyfiki organizacji*, mającej swoje odzwierciedlenie w kalkulacji nakładów (kosztów)²⁶. **Dla właścicieli, kierowników i menedżerów współczesnych organizacjach (łańcuchach dostaw) bardziej korzystne jest zarządzanie ryzykiem, źródłem którego jest działalność: podstawowa, pomocnicza**

²⁵ Tamże, s. 60-61.

²⁶ Tamże, s. 62.

wewnątrz organizacji i w jej otoczeniu, prowadząca do podniesienia potencjału i wartości organizacji (łańcucha dostaw).

W zależności od fazy życia zadania w organizacji (łańcucha dostaw) możemy wyodrębnić grup kosztów, które mogą ulec ograniczeniu lub zwiększeniu, a przez to oddziałują na poziom ryzyka:

1. **KONIECZNOŚĆ OBNIŻANIA kosztów logistycznych** poprzez łączenie powtarzających się cyklicznie procesów , o określonym początku i końcu, przez które przepływają towary i informacje, **przynoszące wartość dodaną** zweryfikowaną przez rynek (odbiorców), co decyduje o **wzroście bezpieczeństwa**;
2. **KONIECZNOŚĆ OBNIŻENIA kosztów robocizny** poprzez **standaryzację, eliminację błędów i wypadków** w procesie pracy przez wzrost **automatyzacji**, co prowadzi do **zmniejszenia się ryzyka zawodowego, a dzięki temu do wzrostu bezpieczeństwa**;
3. **KONIECZNOŚĆ OBNIŻKI kosztów finansowych** poprzez kreowanie **własnych i obcych kapitałów**, powodujących zmiany **kultury organizacyjnej i bezpieczeństwa**.
4. **KONIECZNOŚĆ ZACHOWANIA INFORMACJI** jako zasobu tworzącego wiedzę o określonej wartości. Jej **utrzymanie** zależy od **intensywności „wycieku” informacji**, a te wyznaczają poziom ich **bezpieczeństwa**;
5. **KONIECZNOŚĆ LEPSZEGO PRZYSTOSOWANIA SIĘ wirtualnych łańcuchów dostaw** do przemieszczania się w dowolnym momencie czasu: **zasobów, aktywów, ludzi, zapasów produkcji** do miejsc o **największym zapotrzebowaniu** powodujące **zmniejszenie się kosztów** poprzez proaktywne oddziaływanie na **ryzyko produkcyjne i transportowe**;
6. **KONIECZNOŚĆ DOSTOSOWANIA SIĘ zmian kadrowych i kultury organizacyjnej**. Zmiany te umożliwiają określić trendy wzrostu i obniżki **PRZEPISÓW PRAWNYCH** w zakresie **komunikacji zasad i procedur wypracowanych w infrastrukturze sieciowej, w zakresie kosztów rozbudowy, ochrony własności intelektualnej** spowodowanych brakiem **odpowiednich zasobów** kosztów, towarzyszących zmianom w kulturze zarządzania ryzykiem i kulturze zarządzania. Pojęciem szerszym jest *kultura ryzyka*, a węższym *kultura zarządzania ryzykiem*, choć wdrażanie jej ma charakter etapowy²⁷.

²⁷ Tamże, s. 78-83.

8. Podsumowanie – przyszła kultura organizacyjna

W artykule przedstawiono zmianę uwarunkowań: globalnych, makro- i mikroekonomicznych w otoczeniu przedsiębiorstwa, co przyczynia się do zmian w procesie podejmowania decyzji menedżerskich. Koncepcja kosztów transakcyjnych, kosztów poprzedzających decyzje menedżerskie, a po ich podjęciu kosztów monitorowania, pozwala wyjaśnić zmiany zachodzące w tych procesach. Czynniki wpływające na obniżanie i wzrost kosztów wynikają ze wzrostu siły interesariuszy i skrócenia czasu reakcji na zmiany w otoczeniu. W latach 20. XXI w. współczesne organizacje, jak i powstałe z nich łańcuchy dostaw bazują na skłonności do zarządzania ryzykiem i uwypuklania ich strategii. Wielowymiarowa analiza prowadzi do spójnej kultury organizacyjnej i trwałej jego przewagi konkurencyjnej w warunkach rosnących wymagań klientów oraz współzawodnictwa. z innymi podmiotami w sektorze.

Bibliografia

1. Bojańczyk M., *Teoria agencji a niestabilność rynków kapitałowych*, w: Sobieski R., Pietrewicz P. (red.), *Przedsiębiorstwo a kryzys globalny*, wyd. SGH, Warszawa 2010.
2. Drucker P., *The Age of Discontinuity*, 2003.
3. Filipowska A., *Metodologia informatyki ekonomicznej*, referat, I Kongres informatyki ekonomicznej, Podlesice 2015.
4. Gasowska M., *Logistyka i konkurencyjność przedsiębiorstwa*, Difin 2018.
5. Imiołek-Kosowska J., *Wpływ korporacji transnarodowych na obniżanie kosztów transakcyjnych*, w: Sobieski R., Pietrewicz P. (red.), *Uwarunkowania zmian kosztów transakcyjnych*, wyd. SGH, Warszawa 2011.
6. Internet of Things, Wikipedia, 2017.
7. Kaplan R.S., Norton D.P., *The balanced Scorecard-measures that drive performance*, Harvard Business Review, Styczeń-Luty, Vol.70, no.1., 71-79.
8. Knight F., *Risk uncertainty and profit*, Marx Boston 1921.
9. Kulińska E., Dendera-Gruszka M., *Zarządzanie ryzykiem łańcuchów dostaw*, Difin, Warszawa 2019.
10. Nowicka K. (red.), *Biznes cyfrowy. Perspektywa innowacji cyfrowych*, wyd. SGH, Warszawa 2019.

11. Nowicka K., *Cloud computing a koszty transakcyjne*, w: Sobiecki R., Pietrewicz J.W. (red.), *Uwarunkowania zmian kosztów transakcyjnych*, wyd. SGH, Warszawa 2011.
12. *Podręcznik Oslo. Zasady gromadzenia i interpretacji danych dotyczących innowacji*, OECD, Eurostat 2005.
13. Santarek K., *Zmiany modelu konkurencji we współczesnej organizacji*, Prezentacja, Politechnika Warszawska 2013.
14. Schumpeter J., *Teoria rozwoju gospodarczego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1960.
15. Sobieski G., *Technologie informacyjne telekomunikacyjne a zmiany kosztów transakcyjnych*, w: Sobieski R., Pietrewicz P. (red.), *Uwarunkowania zmian kosztów transakcyjnych*, wyd. SGH, Warszawa 2011.
16. Sobieski R., Pietrewicz P. (red.), *Przedsiębiorstwo a kryzys globalny*, wyd. SGH, Warszawa 2010.
17. Sobieski R., Pietrewicz P., *Wstęp do Uwarunkowania zmian kosztów transakcyjnych*, wyd. SGH, Warszawa 2011.
18. Stankiewicz M.J., *Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Badanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*, TNOiK Dom Organizatora 2005.
19. Szymanowski W., Bieńkowska-Lipińska K., Twardowska K., red. Szymanowski W., *Kierowanie operacyjne w przedsiębiorstwie. Metody ilościowe*, wyd. PWSBiA, Warszawa 2001.
20. Szymanowski W., *Foresight jako podejście do przewidywania przyszłości*, „Roczniki Analiz Ekonomicznych”, nr 48, Wyd. SGH, Warszawa 2018.
21. Szymanowski W., *Uwarunkowania tworzenia jednolitego rynku usług cyfrowych w Unii Europejskiej*, w: Kobyliński A., Szymanowski W., Grzywińska-Rąbca (red.), „Roczniki Kolegium Analiz Ekonomicznych”, nr 45, wyd. SGH, Warszawa 2017.
22. Szymanowski W., *Zarządzanie łańcuchami dostaw żywności. Kierunki zmian*, wyd. Difin, Warszawa 2008.
23. Szymański W., *Czy globalizacja musi być irracjonalna*, wyd. SGH, Warszawa 2007.
24. Tarasiewicz R., *Jak mierzyć efektywność łańcuchów dostaw*, wyd. SGH, Warszawa 2014.
25. Tondys B., Sowa M., *Wpływ informatycznego wsparcia procesów logistycznych na konkurencyjność łańcuchów dostaw*, w: Chaberek M., Jezierski A. (red.), *Informatyczne narzędzia procesów logistycznych*, CeDeWu, Warszawa 2012.
26. Woźniak J., Wereda W. (red.), *Mapa ryzyka w zarządzaniu organizacją. W kierunku organizacji opartej na innowacjach i kulturze ryzyka*, CeDeWu, Warszawa 2021.

Ocena efektywności procesu transportowego na wybranym przykładzie przedsiębiorstwa z branży TSL

(dr Renata Dzik)

1. Pojęcie efektywności w świetle literatury

Efektywność stanowi podstawą kategorię, która jest wykorzystywana do opisu stanu, funkcjonowania oraz szans rozwojowych różnego rodzaju organizacji, a w szczególności podmiotów gospodarczych. Dokonując przeglądu literatury w tym zakresie, można stwierdzić, że istnieje szerokie spektrum możliwości definiowania oraz interpretowania efektywności, zwracając uwagę na wielowymiarowość omawianego pojęcia.

Zdefiniowanie efektywności może rodzić pewne problemy z jednoznacznym jej określeniem. Dzieje się tak dlatego, że w literaturze polskojęzycznej można znaleźć pojęcia bliskoznaczne, takie jak skuteczność, sprawność czy wydajność. Taka interpretacja nie jest poprawna, ponieważ wydajność i efektywność nie zawsze mierzą i oznaczają to samo. Efektywność może być rozumiana jako pojęcie bardziej ogólne²⁸.

W teorii ekonomicznej i w praktyce gospodarczej są stosowane różne miary efektywności ekonomicznej, zależnie od tego, co się przyjmuje jako efekt, a co jako nakład. Są uzyskiwane różne relacje efektywnościowe. Mogą one wyrażać stosunek uzyskanych efektów (produkcja, wartość dodana, dochód narodowy, zysk itp.) do poniesionych nakładów (zatrudnienia, majątku trwałego, inwestycji, zużytych surowców i materiałów, energii, paliwa itp.). Efektywność ekonomiczna może być też relacją przewidywaną na przyszłość, czyli wyrażać stosunek spodziewanych efektów do zamierzonych nakładów. Relacje te mają charakter historyczny. Ekonomista może je badać, analizować, wyciągać na ich podstawie wnioski dla polityki gospodarczej. Relacje *ex ante* dotyczą przewidywania. Na relacje te można wywierać wpływ,

²⁸ J. Juzwiszyn, W. Rybicki, A. Smoluk, *O definicji efektywności. Rozważania nad celowością w naturze i rozwoju*, w: T. Dudycz (red.), *Efektywność-rozważania nad istotą i pomiarem*, AE Wrocław, 2005, s. 191-203.

dobierając zestaw środków i zespół instrumentów pozwalający dokonać najbardziej racjonalnego wyboru. Efektywność ekonomiczna rośnie przy maksymalizowaniu efektów przy danych nakładach i przy minimalizowaniu nakładów przy danych efektach²⁹.

Efektywność ekonomiczną można rozpatrywać w mikroskali – w odniesieniu do całego przedsiębiorstwa lub do jednego z czynników produkcji zaangażowanych w jednym przedsiębiorstwie – albo w makroskali, tzn. w odniesieniu do całej gospodarki narodowej. Efektywność ekonomiczna przedsiębiorstwa zależy od optymalnego (tzn. najlepszego z możliwych) wykorzystania zasobów produkcyjnych, którymi ono dysponuje, a także od umiejętności dostosowania się przedsiębiorstwa do warunków zewnętrznych, wymagań rynku, układów konkurencyjnych i od zdolności przewidywania przez kierownictwo przedsiębiorstwa przyszłych warunków produkcji i zbytu oraz podejmowania na tej podstawie trafnych decyzji³⁰.

Efektywność ekonomiczną można wyrazić liczbowo i może ona przybierać postać następujących relacji³¹:

$$We_1 = E/N, \quad (1)$$

$$We_2 = (E - N)/N, \quad (2)$$

$$We_3 = E - N, \quad (3)$$

gdzie:

E – efekt (wynik) działalności przedsiębiorstwa

N – nakłady poniesione na działalność przedsiębiorstwa.

Wskaźniki te łączą w sobie informacje o nakładach i efektach. Są one zbudowane na zasadzie relacji efektywności, czyli³²:

E - N – różnica efektów i nakładów,

N/E – relacja nakładów do efektów,

(E - N)/N – relacja różnicy efektów i nakładów do nakładów.

Efektywność jest jednym z najważniejszych pojęć we współczesnej logistyce, a zarazem jej największym problemem, zarówno na poziomie

²⁹ *Nowa Encyklopedia Powszechna PWN*, tom 2, Warszawa 1995.

³⁰ Tamże.

³¹ J. Adamczyk, *Efektywność Przedsiębiorstw sprywatyzowanych*, AE, Kraków 1995, s. 33-36.

³² *Nowa Encyklopedia Powszechna PWN*, tom 2, Warszawa 1995.

operacyjnym, taktycznym, jak i strategicznym. Ocena efektywności procesów logistycznych powinna podlegać odrębnym badaniom. Podstawowym założeniem przedsiębiorstw prowadzących wszystkie rodzaje działalności powinien być wzrost efektywności, a następnie utrzymanie go na ustalonym, akceptowalnym poziomie. Na efektywność procesów logistycznych wpływa bardzo dużo czynników, które należy przeanalizować, aby mieć pogląd na aktualną efektywność badanego procesu logistycznego³³.

2. Proces logistyczny w przedsiębiorstwie transportowym

Proces logistyczny to uporządkowany oraz uregulowany łańcuch działań powiązanych z przepływem towaru. Jest to fizyczne przemieszczenie produktu w kolejnych etapach pracy firmy w celu zrealizowania zadania. Całokształt procesów logistycznych składa się na system logistyczny, którego elementy stanowią zaopatrzenie, produkcja, transport, magazynowanie i zbyt, a także relacje zachodzące pomiędzy tymi składowymi. Cechą charakterystyczną procesu logistycznego jest nieprzerwane dążenie do zwiększenia stopnia zorganizowania systemu³⁴.

Transport stanowi wyodrębniony zespół czynności mających na celu przemieszczanie dóbr materialnych w płaszczyznach czasu i przestrzeni, przy zastosowaniu właściwych środków technicznych, takich jak samochody, koleje, statki i inne³⁵. Jest ostatnim ogniwem przemysłowym łączącym producenta i konsumentów, a w powiązaniu z produkcją oraz obrotem towarowym składa się na element koncepcji logistycznej³⁶.

W logistyce różnicuje się dwa zasadnicze rodzaje systemów transportowych. Pierwszy z nich, czynny, dotyczy technicznych środków

³³ T. Waściński, P. Zieliński, *Efektywność procesu transportowego*, „Systemy Logistyczne Wojsk”, nr 42/2015.

³⁴ J. Penc, *Encyklopedia zarządzania. Podstawowe kategorie i terminy*, Wyd. WSSM, 2008.

³⁵ W. Grzywacz, *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1972.

³⁶ B. Słowiński, *Wprowadzenie do logistyki*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, Koszalin 2008.

transportu. Z kolei drugi, bierny, obejmuje szlaki transportowe, wielkość i lokalizację ładunków oraz urządzenia wykorzystywane w procesie. W połączeniu systemy te determinują prawidłową pracę środków transportowych. W rozumieniu logistycznym transport musi spełniać następujące kryteria:

- taniść,
- terminowość,
- niezawodność,
- wysoką częstotliwość dostaw,
- bezpieczeństwo,
- serwis małych przesyłek,
- optymalną organizację transportu³⁷.

Prawidłowo zaprojektowany proces logistyczny powinien optymalizować jakość, czas oraz zarządzanie obsługą klienta.

Rola transportu sprowadza się do dostarczenia produktu do punktu docelowego, w określonym czasie, co stanowi podstawowy cel logistyczny. Masowy konsumpcjonizm, a także specjalizacja pracy i ekonomia w skali produkcji wymusiły konieczność usprawnień w dziedzinie transportu, w celu likwidacji luki między nabywcą oraz sprzedawcą. Znaczne odległości, a także działalność gospodarcza na rynkach międzynarodowych sprzyja wydłużeniu dróg transportu, a w konsekwencji kosztów związanych z przemieszczaniem dóbr, ale także ich składowaniem oraz koniecznością utrzymania wyższego poziomu zapasów. Wydłużenie łańcucha dostaw spowodowało wzrost znaczenia funkcji transportu, która łączy usługodawców i usługobiorców bez względu na dzielącą ich przestrzeń³⁸.

Logistyka transportu stanowi jeden z najważniejszych elementów łańcucha logistycznego w większości przedsiębiorstw. Obejmuje planowanie i optymalizację procesu przemieszczania towaru, a także spedycję oraz bazę magazynową³⁹.

Dwoma najważniejszymi aspektami logistyki transportu są sprawność przepływu towaru, którą należy rozumieć jako dostarczenie produktu w odpowiednim czasie, na wskazane przez dyspozytora miejsce oraz minimalizacja związanych z tym kosztów. Wysoka efektywność

³⁷ Tamże, s. 5.

³⁸ B. Słowiński, *Wprowadzenie...*, wyd. cyt.

³⁹ Tamże, s. 5.

oraz niezawodność dostaw jest niezwykle ważna, zarówno ze względu na potrzebę utrzymania procesów logistycznych przedsiębiorstwa na najwyższym poziomie sprawności, jak i z uwagi na minimalizację kosztów, co może zostać osiągnięte poprzez dobór środków transportu oraz optymalizację czasu i tras dostaw⁴⁰.

Znaczenie transportu dla funkcjonowania przedsiębiorstwa podkreśla fakt, iż zgodnie z szacunkami zakłada się, że na około 80% funkcji logistycznych w firmie składają się problemy transportowe, do których należą przewóz materiałów oraz produktów gotowych, lokalizacja ośrodków zaopatrzeniowych oraz dystrybucyjnych, a także dostępność i gospodarowanie środkami transportu, technologie transportowe oraz organizacja przewozów⁴¹.

Z kolei proces transportowy to ciąg określonych wzajemnie skorygowanych działań, które mają na celu dostarczenie towaru do odbiorcy. Na proces ten składają się trzy podstawowe czynności, do których należą organizacja, wykonanie oraz handel. Działania związane z organizacją dotyczą zaplanowania transportu oraz zebranie wymaganej dokumentacji transportowej. Do czynności wykonawczych należy przewóz wraz ze wszystkimi jego elementami, takimi jak załadunek, przejazd oraz wyładunek, czyli działania w których wykonanie zaangażowany jest pojazd. Czynności handlowe obejmują kwestie finansowe, takie jak opłaty transportowe. Proces transportowy dzieli się na etapy, do których zalicza się:

- zaplanowanie procesu związanego z przemieszczeniem dóbr,
- przygotowanie ładunku,
- organizacja przemieszczenia ładunku,
- przemieszczenie ładunku,
- prawno-finansowe elementy przedsięwzięcia,
- analiza pod kątem kosztów i jakości wykonania⁴².

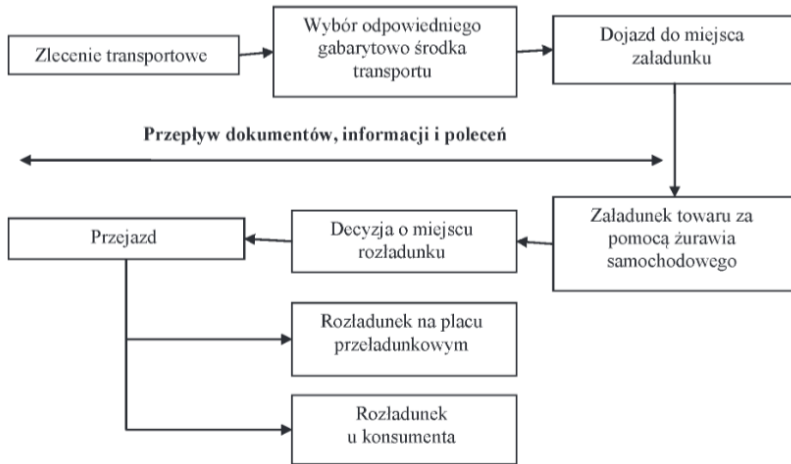
Procesowi transportowemu towarzyszy kilka dodatkowych operacji, co zobrazowano na rysunku nr 5.

⁴⁰ C. Skowronek, Z. Sarjusz-Wolski, *Logistyka w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008.

⁴¹ A. Koźlak, *Transport w logistyce, a logistyka w transporcie*, „Logistyka”, nr 2/2009.

⁴² D. Starkowski, *Analiza procesu transportowego na przykładzie wybranego przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego podczas przewozu truskawek. Część druga – teoretyczne zasady planowania operacji przewozowej*, „Autobusy”, nr 6/2017.

Rys. 5. Przebieg procesu transportowego badanego przedsiębiorstwa



Źródło: T. Waściński, P. Zieliński, *Efektywność procesu transportowego*, „Systemy Logistyczne Wojsk”, nr 42/2015.

Zwiększenie poziomu efektywności procesów logistycznych można osiągnąć na kilka sposobów. Jednym z nich jest podejmowanie decyzji na podstawie skutecznych analiz⁴³.

Chcąc dokonać takiej analizy, należy dokonać przeglądu możliwych wskaźników i mierników służących do oceny efektywności procesu transportowego danego przedsiębiorstwa.

3. Mierniki i wskaźniki oceny efektywności procesu transportowego w przedsiębiorstwie

W ocenie efektywności procesu transportowego może być wykorzystywanych wiele technik, metod oraz narzędzi badawczych, tj. diagram przyczynowo-skutkowy, mapowanie procesu, a także mierniki

⁴³ T. Waściński, P. Zieliński, *Efektywność procesu transportowego*, „Systemy Logistyczne Wojsk”, nr 42/2015

i wskaźniki logistyczne⁴⁴. Należy jednak rozróżnić pojęcie miernika i wskaźnika. Miernik jest to kategoria ekonomiczna i logistyczna. Odzwierciedla on fakty i zdarzenia z zakresu gospodarowania w przedsiębiorstwie i w jego otoczeniu. Mierniki zazwyczaj służą jako podstawa w procesie podejmowania decyzji. Firmy dzięki miernikom otrzymują odpowiednie zbiory informacji i odpowiedzi, których potrzebują dla zwiększania swej konkurencyjności na rynku. Miernik wyrażony jest w odpowiednich jednostkach miary. Mierniki stosowane są, gdy mamy do czynienia z miarami naturalnymi, techniczno-ekonomicznymi lub wartościowymi, które służą do pomiaru zjawisk i zdarzeń ilościowych, oraz liczbami mianowanymi, odnoszącymi się do jakiejś mianowanej podstawy odniesienia i służącymi do oceny zjawisk ilościowych⁴⁵. Miernik efektywności pozwala kwantyfikować efektywność procesu.

Jako miernik ekonomiczny należy rozumieć kategorię ekonomiczną ujmującą ilościowo część lub fragment rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Natomiast wskaźnik to sposób wyrażania dynamiki mierników ekonomicznych, a więc porównywanie w czasie lub przestrzeni. Do wykonania oceny służą wskaźniki, które powinny obejmować zestaw miar obrazujących istotne obszary w przedsiębiorstwie.

W ocenie efektywności procesu transportowego można posłużyć się miernikami, które pozwolą na pomiar w zakresie poszczególnych kategorii, takich jak gospodarność, produktywność, jakość, oraz odnieść się do liczby pracowników, czy kosztów transportu itp.

W tabeli nr 1 zaprezentowano klasyfikację wybranych mierników logistycznych znajdujących zastosowanie w transporcie według J. Twaroga.

⁴⁴ Tamże.

⁴⁵ J. Penc, *Encyklopedia zarządzania...*, wyd. cyt.

Tab. 1. Klasyfikacja mierników transportu

Kategoria	Miernik
Mierniki strukturalne i ramowe	<ul style="list-style-type: none"> – masa wolumenu transportowego, – zlecenie na pojedynczy transport, – liczba przebytych kilometrów, – poziom mechanizacji i automatyzacji, – liczba napraw, – liczba pracowników, – wydajność transportowa pojazdów, – koszty transportu
Mierniki gospodarności	<ul style="list-style-type: none"> – koszty transportu na jedno zlecenie transportowe, – koszty transportu w przeliczeniu na jednostkę ciężaru, – koszty w przeliczeniu na tonokilometr, – koszty zakładowe środków transportu, – udział kosztów transportu w kosztach produkcji, – koszty związane z konserwacją środków transportu w przeliczeniu na jednostkę czasu, – wkład kapitału w utrzymaniu zapasów
Mierniki produktywności	<ul style="list-style-type: none"> – czas transportu w przeliczeniu na jedno zlecenie, – poziom eksploatacji środków transportu, – liczba kilometrów na jeden środek transportu, – wydajność środków transportu, – liczba kilometrów na kierowcę, – czas naprawy
Mierniki jakościowe	<ul style="list-style-type: none"> – poziom obsługi, – terminowość, – częstotliwość wypadków – częstotliwość uszkodzeń

Źródło: J. Twaróg, *Mierniki i wskaźniki logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2003, s. 62.

Jan Twaróg w swoich publikacjach proponuje również zestaw wskaźników do oceny procesu transportowego, co ilustruje tabela nr 2. Należy dodać, że cztery ostatnie wskaźniki odnoszą się do jakościowej oceny procesu transportowego i zostały wyróżnione na końcu tabeli.

Tab. 2. Wskaźniki do oceny procesu transportowego

Lp.	Definicja wskaźnika	Miernik	Wskaźnik	Jm.
1	Czas transportu (Tt)	Czas transportu zewn. surowców (ts) + czas transportu wewn. (tw) + czas transportu zewn. produktów (tp)	$Tt = ts + tw + tp$	dni
2	Koszty logistyki transportu (Klt)	Koszty transportu zewn. surowców (kts) + koszty transportu wewn. (ktw) + koszty transportu zewn. produktów (ktp)	$Klt = kts + ktw + ktp$	zł
3	Udział kosztów logistyki transportu w obrocie (Uklt)	Klt – zł, Obrót (O) – zł	$Uklt = Klt : O \times 100$	%
4	Niezawodność transportu (Nt)	Liczba surowców i produktów (psp); Liczba psp wykonanych terminowo (pt)	$Nt = pt : psp \times 100$	%
5	Elastyczność (Et)	Liczba wymagań transportowych (wt); wt spełnionych (ws)	$Et = ws : wt \times 100$	%
6	Uszkodzenia transportowe (Ut)	Liczba jednostek transportowych (jt); jt uszkodzonych (jtu)	$Ut = jtu : jt \times 100$	%
7	Koszty logistyki transportu na tonokilometr (Klt/t)	klt – zł, liczba tonokilometrów (tkm)	$Klt/t = klt : tkm$	zł
8	Koszty logistyki transportu na przesyłkę (Klt/p)	klt – zł, liczba przesyłek (p)	$Klt/p = klt : p$	zł

Lp.	Definicja wskaźnika	Miernik	Wskaźnik	Jm.
9	Stopień wykorzystania czasu pracy (Wtp)	Roczny czas pracy (rtp); dysponowany czas pracy (dtp)	$Wtp = rtp : dtp \times 100$	%
10	Stopień wykorzystania środka transportu (Wśt)	Ładunek rzeczywisty w t (lt); ładunek możliwy w t (lm)	$Wśt = lt : lm \times 100$	%

Źródło: opracowanie na podstawie J. Twaróg, *Logistyczne wskaźniki oceny transportu w przedsiębiorstwie produkcyjnym*, „Logistyka”, 2/2004; J. Twaróg, *Mierniki i wskaźniki logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2003.

W literaturze przedmiotu podawane są inne zestawy wskaźników, które mogą być stosowane do oceny procesu transportowego. Są one prezentowane przez różnych autorów, jednak bazują na tych podstawowych wymienianych w publikacjach J. Twaroga. Tabela nr 3 przedstawia wskaźniki oceny podsystemu logistycznego „transport”.

Tab. 3. Wskaźniki oceny podsystemu logistycznego „transport”

Lp.	Wskaźnik	Wzór wskaźnika
1	Niezawodność transportu	Liczba terminowo wykonanych przewozów : liczba przewozów ogółem x 100
2	Wskaźnik obciążenia floty transportowej	Liczba przejechanych km : liczba środków transportu
3	Wskaźnik awaryjności środków transportu	Liczba napraw śr. transportu : okres lub ilość przejechanych km
4	Wskaźnik planowania ładunku	Ładunek przewieziony (masa lub objętość) : ładowność śr. transportu
5	Wskaźnik transportochłonności	Czas transportu : liczba dostaw
6	Wskaźnik uszkodzeń ładunku podczas transportu	Liczba uszkodzonych jednostek transportowych : liczba wszystkich przewiezionych jednostek transportowych x 100
7	Wskaźnik terminowości przewozów	Liczba przejazdów wykonanych w terminie : liczba wszystkich przejazdów x 100

Źródło: opracowanie na podstawie B. Śliwczyński, *Controlling w zarządzaniu logistyką. Controlling operacyjny. Controlling procesów. Controlling zasobów*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2007, s. 145; J. Twaróg, *Mierniki i wskaźniki logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2003, s. 60; H.-Ch. Pfohl, *Zarządzanie logistyką. Funkcje i instrumenty*, Biblioteka Logistyka, Poznań 1998, s. 218.

Oprócz wymienionych już mierników i wskaźników możemy posłużyć się także wskaźnikami do oceny procesu transportowego przedstawionymi w publikacji Tadeusza Waścińskiego i Piotra Zielińskiego pt.: *Efektywność procesu transportowego*⁴⁶.

W tabeli nr 4 zaprezentowano wybrane wskaźniki stosowane w ocenie procesu transportowego wraz ze sposobem ich wyliczania.

⁴⁶ T. Waściński, P. Zieliński, *Efektywność procesu transportowego*, „Systemy Logistyczne Wojsk”, nr 42/2015.

Tab. 4. Wybrane wskaźniki stosowane w ocenie procesu transportowego w przedsiębiorstwie

Wskaźnik	Wzór	Jednostka miary
Niezawodność transportu	$\frac{\text{liczba przewozów wykonanych terminowo}}{\text{całkowita liczba przewozów}} * 100\%$	%
Liczba uszkodzeń podczas transportu	$\frac{\text{liczba uszkodzonych jednostek transportowych}}{\text{liczba wszystkich jednostek transportowych}} * 100\%$	%
Elastyczność transportu	$\frac{\text{liczba spełnionych wymagań transportowych}}{\text{liczba wszystkich wymagań transportowych}} * 100\%$	%
Koszty transportu na km	$\frac{\text{koszty transportu}}{\text{liczba kilometrów}}$	zł/km
Koszty transportu na przewóz	$\frac{\text{koszty transportu}}{\text{ilość przewozów}}$	zł/szt.
Stopień wykorzystania środków transportu	$\frac{\text{ładunek rzeczywisty}}{\text{ładunek możliwy}} * 100\%$	%
Stopień wykorzystania czasu pracy	$\frac{\text{wykorzystany czas pracy}}{\text{dysponowany czas pracy}} * 100\%$	%
Awaryjność środków transportowych	$\frac{\text{liczba awarii}}{\text{całkowita liczba przewozów}} * 100\%$	%
Liczba kilometrów na środek transportu	$\frac{\text{całkowita liczba kilometrów}}{\text{liczba jednostek transportowanych}}$	km
Gotowość dostawcza	$\frac{\text{liczba natychmiastowo zrealizowanych zamówień}}{\text{liczba przewozów}} * 100\%$	%

Źródło: T. Waściński, P. Zieliński, *Efektywność procesu transportowego*, „Systemy Logistyczne Wojsk”, nr 42/2015.

Przedstawione mierniki i wskaźniki pozwalają na dobór wybranych i dokonanie analizy oraz oceny procesu transportowego na wybranym przykładzie przedsiębiorstwa z branży TSL.

4. Analiza i ocena procesu transportowego w przedsiębiorstwie na wybranym przykładzie

W niniejszym artykule podjęto się analizy i na tej podstawie oceny procesu transportowego na przykładzie przedsiębiorstwa z branży TSL, które funkcjonuje na terenie powiatu ciechanowskiego w latach 2017–2021. Analiza przeprowadzona będzie w oparciu o grupę wskaźników zamieszczoną w artykule Tadeusza Waścińskiego i Piotra Zielińskiego pt. „Efektywność procesu transportowego”⁴⁷.

Przegląd dokumentacji udostępnionej przez badane przedsiębiorstwo umożliwił uzyskanie wartości liczbowych niezbędnych do obliczenia wskaźników procesu transportowego według kolejnych lat. W tabeli nr 5 zaprezentowano niezbędne dane służące do wyliczenia wskaźników.

⁴⁷ Waściński T., Zieliński P.– Efektywność procesu transportowego, „Systemy Logistyczne Wojsk”, nr 42/2015

Tab. 5. Dane do analizy oraz oceny procesu transportowego uzyskane z przedsiębiorstwa działającego na terenie powiatu ciechanowskiego

Miernik	2017	2018	2019	2020	2021
Liczba przewozów wykonanych terminowo (liczba)	375	397	753	949	989
Liczba wszystkich przewozów (liczba)	385	406	769	962	999
Liczba uszkodzonych jednostek transportowych (liczba)	1	1	0	0	0
Całkowita liczba jednostek transportowych (liczba)	385	406	769	962	999
Liczba spełnionych specjalnych wymagań transportowych (liczba)	5	5	4	2	7
Całkowita liczba spełnionych specjalnych wymagań transportowych (liczba)	6	5	4	2	7
Koszty transportu (zł)	371 866,85	390 454,79	650 653,47	852 088,10	837 923,50
Liczba przejechanych kilometrów (km)	349 450	368 560	698 890	873 500	890 900
Wykorzystany czas pracy (h)	6 892	10 404	13 904	17 572	21 120
Dysponowany czas pracy (h)	7 488	11 232	14 976	18 720	22 464
Przewieźiony ładunek rzeczywisty (t)	7 296	7 898	15 360	19 872	20 461
Ładunek możliwy do przewiezienia (t)	8 256	8 708	16 512	20 640	21 049

Miernik	2017	2018	2019	2020	2021
Liczba pracowników odpowiedzialnych za transport (liczba)	3	3	5	5	6
Liczba środków transportu (liczba)	2	2	3	2	2
Liczba godzin pracy środków transportu (h)	5 760	6 075	11 520	14 400	14 685
Możliwa liczba godzin pracy środków transportu (h)	7 488	11 232	14 976	18 720	22 464
Liczba awarii środków transportu (liczba)	0	0	0	0	1
Liczba natychmiastowo zrealizowanych zamówień (liczba)	352	399	734	954	975

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z badanego przedsiębiorstwa branży transportowej w powiecie ciechanowskim.

Dane te pozwoliły na wykonanie wyliczeń wskaźników procesu transportowego prawidłowych dla kolejnych okresów rozliczeniowych ujętych w analizie, które prezentują stopień realizacji poszczególnych zadań w całym procesie transportowym w badanym przedsiębiorstwie. W tabeli nr 6 zaprezentowano wskaźniki procesu transportowego analizowanego przedsiębiorstwa w latach 2017-2021.

Tab. 6. Wskaźniki oceny procesu transportowego analizowanego przedsiębiorstwa w latach 2017-2021

Wskaźnik	2017	2018	2019	2020	2021
Niezawodność transportu (%)	97,40	97,78	97,92	98,65	99,00
Liczba uszkodzeń podczas transportu (%)	0,26	0,25	0	0	0
Elastyczność transportu (%)	83,33	100,00	100,00	100,00	100,00
Koszty transportu na km (zł/km)	1,06	1,06	0,93	0,98	0,94
Koszty transportu na przewóz (zł/km)	965,89	961,71	846,10	885,75	838,76
Stopień wykorzystania środków transportu (%)	88,37	90,70	93,02	96,28	97,21
Stopień wykorzystania czasu pracy (%)	92,04	92,63	92,84	93,87	94,02
Awaryjność środków transportowych (%)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Liczba kilometrów na środek transportu (km)	174 725,00	184 280,00	232 963,33	436 750,00	445 450,00
Gotowość dostawcza (%)	91,43	98,28	95,45	99,17	97,60

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z analizowanego przedsiębiorstwa branży transportowej z powiatu ciechanowskiego.

Wyznaczone wskaźniki do oceny procesu transportowego dla poszczególnych lat działalności przedsiębiorstwa, tj. 2017-2020, zamieszczono w tabeli nr 7 w celu sprawdzenia uzyskanych wyników z wcześniej ustalonymi wskaźnikami wzorcowymi. Taka weryfikacja poziomu świadczonych usług ma na celu określenie stopnia zgodności stanu rzeczywistego w odniesieniu do przyjętych założeń. Odnosząc się do przyjętych założeń, należy dodać, że kadra zarządzająca przedsiębiorstwem transportowym przyjęła poziom co najmniej 60% jako zadowalający.

W tabeli nr 7 zostały wyróżnione wartości wskaźników, które nie spełniły ustalonych założeń przez kadre zarządzającą badanego przedsiębiorstwa transportowego.

Tab. 7. Wskaźnik procesu transportowego w przedsiębiorstwie w latach 2017-2021

Wskaźnik	2017	2018	2019	2020	2021	Wskaźnik wzorcowy
Niezawodność transportu (%)	97,40	97,78	97,92	98,65	99,00	min. 95
Liczba uszkodzeń podczas transportu (%)	0,26	0,25	0	0	0	max. 1
Elastyczność transportu (%)	83,33	100,00	100,00	100,00	100,00	min. 90
Koszty transportu na km (zł/km)	1,06	1,06	0,93	0,98	0,94	max. 1
Koszty transportu na przewóz (zł/km)	965,89	961,71	846,10	885,75	838,76	max. 900
Stopień wykorzystania środków transportu (%)	88,37	90,70	93,02	96,28	97,21	min. 90
Stopień wykorzystania czasu pracy (%)	92,04	92,63	92,84	93,87	94,02	min. 90
Awaryjność środków transportowych (%)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	max. 1
Liczba kilometrów na środek transportu (km)	174 725,00	184 280,00	232 963,33	436 750,00	445 450,00	max. 450 000
Gotowość dostawcza (%)	91,43	98,28	95,45	99,17	97,60	min. 90

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z przedsiębiorstwa branży transportowej w powiecie ciechanowskim.

Analizując uzyskane wyniki, można stwierdzić, że przedsiębiorstwo kładzie wysoki nacisk na niezawodność transportu, co potwierdza wysoką wartość ustalonego wskaźnika wzorcowego (95%). Jest to istotny aspekt, ponieważ w dużym stopniu wpływa na decyzję klientów o ponownym korzystaniu z usług przedsiębiorstwa w realizacji przyszłych zleceń. Przedsiębiorstwo realizowało swoje założenia w każdym z okresów rozliczeniowych ujętych w analizie. Wartość wskaźnika wskazuje na tendencję wzrostową w kolejnych latach z 99-proc. skutecznością w roku 2021.

Dokonując analizy uszkodzeń w transporcie, badane przedsiębiorstwo spełniało założone wymagania w całym okresie analizy. W dwóch pierwszych analizowanych latach, tj. w 2017 i 2018 roku, zarejestrowano awarię środka transportu. Badane przedsiębiorstwo poniosło niewielkie koszty z tym związane. Wzięto pod uwagę prawdopodobieństwo występowania awarii, zwłaszcza w początkowych latach funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Odnosząc się do wskaźnika elastyczności transportu, można uzyskać odpowiedź odnośnie do reagowania przedsiębiorstwa na specjalne wymagania klientów. Wynik poniżej wskaźnika wzorcowego, równy 83,3% w 2017 roku, może wynikać z braku doświadczenia. Przedsiębiorstwo jako wchodzące na rynek potrzebowało czasu na naukę postępowania w przypadku nietypowych zleceń. Jak wskazują wyniki w pozostałych latach objętych analizą, w szybkim tempie osiągnięto poziom, na którym było możliwe zaspokojenia indywidualnych potrzeb klientów ze 100% wynikiem.

Analizując koszty transportu, należy nadmienić, iż w przypadku przedsiębiorstw transportowych duży wpływ na koszty działalności ma zużycie paliwa. W celu ograniczenia kosztów należy przede wszystkim położyć nacisk na optymalizację zużycia paliwa przez pojazdy. W badanym przedsiębiorstwie wskazany poziom kosztu jednostkowego w zł/km utrzymuje tendencję spadkową w ciągu analizowanych lat, tj. 2017-2021. Prawdopodobnie jest to związane z rosnącym z biegiem lat doświadczeniem kierowców w zakresie ekonomicznej jazdy, co ostatecznie mogło mieć wpływ na wyniki uzyskane w kolejnych latach.

Kolejny z analizowanych wskaźników odnosi się do stopnia wykorzystania środków transportu. W badanym przedsiębiorstwie wymagany poziom nie został osiągnięty wyłącznie w pierwszym roku analizy.

Przyczyną były przejazdy, w trakcie których nie wykorzystano pełnej ładowności pojazdu, co mogło przełożyć się na zyski firmy. Biorąc pod uwagę początek funkcjonowania przedsiębiorstwa w 2017 roku, można uznać, iż wówczas większe znaczenie dla przedsiębiorstwa miało pozyskanie klientów niż maksymalna wielkość zamówień.

Odnosząc się do wykorzystania czasu pracy swoich pracowników, badane przedsiębiorstwo we wszystkich okresach rozliczeniowych osiągało wymagany poziom. Sprzyjało temu stopniowe zatrudnianie kolejnych pracowników wraz ze zwiększaniem się liczby zamówień.

Analizując awaryjność pojazdów, należy przyjąć, że założone normy zostały spełnione w każdym analizowanym okresie rozliczeniowym. Mogło to być związane z dbałością o stan używanego sprzętu, zakup dodatkowych naczip na przestrzeni lat oraz stałą obserwacją stanu technicznego pojazdów. To może przekładać się na bezawaryjność. Dodatkowo w każdym z badanych okresów rozliczeniowych przebieg pojazdów nie przekraczał zakładanej granicy normy.

Wartość uzyskanego wskaźnika gotowości dostawczej pozwala ocenić, ile zamówień zostało zrealizowanych natychmiastowo. W przypadku badanego przedsiębiorstwa wymagany poziom osiągnięto we wszystkich latach objętych analizą. Jest to zasługą stałego rozwoju przedsiębiorstwa poprzez zatrudnianie dodatkowych pracowników w miarę wzrostu liczby zamówień, jak również nastawienia właściciela na szybkość wykonywania zleceń, w celu zadowolenia klientów.

5. Podsumowanie

Chcąc dokonać podsumowania przeprowadzonej analizy, można stwierdzić, że utrzymanie efektywności procesów transportowych w przedsiębiorstwie wymaga wykonywania regularnych ocen. Rozpoznanie problemu we właściwym czasie pozwala właściwie zarządzać przedsiębiorstwem przez osoby kierujące procesem transportowym. Odnosząc się do całościowej oceny, można jednoznacznie stwierdzić, że proces transportowy w badanym przedsiębiorstwie wykazywał wymaganą efektywność, gdyż wskaźniki były na odpowiednim poziomie w odniesieniu do założonych norm ustalonych na co najmniej 60%. Należy jednak dodać, że dopiero w 2018 roku badane przedsiębiorstwo

transportowe zdołało osiągnąć wyniki, które nie odbiegały znacząco od przyjętych wcześniej wskaźników wzorcowych. Taka tendencja była przez kolejne lata.

Bibliografia

1. Adamczyk J., *Efektywność Przedsiębiorstw sprywatyzowanych*, AE, Kraków 1995.
2. Grzywacz W., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1972.
3. Juzwiszyn J., Rybicki W., Smoluk A., *O definicji efektywności. Rozważania nad celowością w naturze i rozwojem*, w: Dudycz T. (red.), *Efektywność – rozważania nad istotą i pomiarem*, AE, Wrocław 2005.
4. Koźlak A., *Transport w logistyce, a logistyka w transporcie*, „Logistyka”, nr 2/2009.
5. *Nowa Encyklopedia Powszechna PWN*, tom 2, Warszawa 1995.
6. Penc J., *Encyklopedia zarządzania. Podstawowe kategorie i terminy*, Wyd. WSSM, 2008.
7. Pfohl H.-Ch., *Zarządzanie logistyką. Funkcje i instrumenty*, Biblioteka Logistyka, Poznań 1998.
8. Skowronek C, Sarjusz-Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008.
9. Słowiński B., *Wprowadzenie do logistyki*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, Koszalin 2008.
10. Starkowski D., *Analiza procesu transportowego na przykładzie wybranego przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego podczas przewozu truskawek. Część druga – teoretyczne zasady planowania operacji przewozowej*, „Autobusy”, nr 6/2017.
11. Śliwczyński B., *Controlling w zarządzaniu logistyką. Controlling operacyjny. Controlling procesów. Controlling zasobów*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2007.
12. Twaróg J., *Logistyczne wskaźniki oceny transportu w przedsiębiorstwie produkcyjnym*, „Logistyka”, 2/2004.
13. Twaróg J., *Mierniki i wskaźniki logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2003.
14. Waściński T., Zieliński P., *Efektywność procesu transportowego*, „Systemy Logistyczne Wojsk”, nr 42/2015.

Wybrane aspekty analizy zdarzeń niepożądanych w transporcie kolejowym

(dr Lucyna Szaciłło)

1. Charakterystyka transportu kolejowego

Uwarunkowania gospodarcze, które kształtują potoki przewożonych ładunków oraz osób, w znacznym stopniu wpływają na stan oraz rozwój infrastruktury transportowej. Transport kolejowy wpisuje się w realizację idei rozwoju europejskiego systemu transportowego. Znaczącym walorem tej gałęzi transportu jest możliwość przewozu dużej masy ładunków na dalekie odległości i niska emisyjność. Jednym z działań na rzecz optymalizacji funkcjonowania multimodalnych łańcuchów logistycznych jest m.in. większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu. Założenia unijnej polityki klimatycznej nakładają na kraje członkowskie UE obowiązek uzyskania zeroemisyjnego transportu do roku o 2050⁴⁸, co w dużej mierze ma się urzeczywistnić za sprawą rozleglejszego wykorzystywania obecnie względnie niskoemisyjnych gałęzi transportu, takich jak kolej i transport wodny⁴⁹.

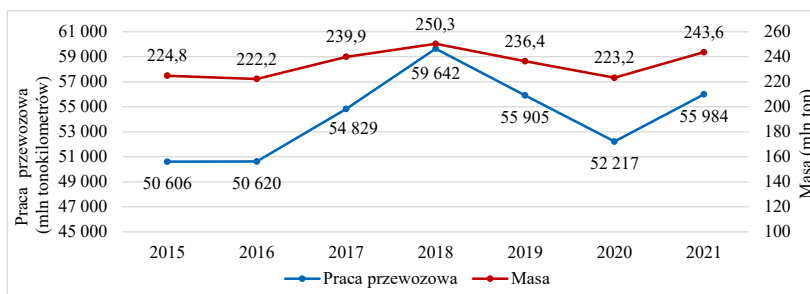
W Polsce dominuje przewóz ładunków transportem samochodowym, którym w 2020 roku przewieziono 2.331.758 tys. ton ładunków⁵⁰. Transport kolejowy w Polsce jest drugą co do wielkości gałęzią transportu, biorąc pod uwagę masę przewiezionych ładunków lub wykonaną pracę przewozową. W 2020 roku przewieziono ponaddziewięciokrotnie mniej ładunków transportem kolejowym niż transportem samochodowym. W ostatnich latach pozycja transportu samochodowego umacnia się na rynku przewozu rzeczy.

⁴⁸ https://www.etp-logistics.eu/wp-content/uploads/2019/06/new_roadmap.jpg (dostęp: 12.08.2022).

⁴⁹ *Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Bruksela, 28 marca 2011 r.

⁵⁰ *Transport – wyniki działalności w 2020 r.*, Główny Urząd Transportowy, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa, Szczecin 2021 r., ISSN 1506-7998, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html> (dostęp: 29.04.2022).

Rys. 6. Masa oraz praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych



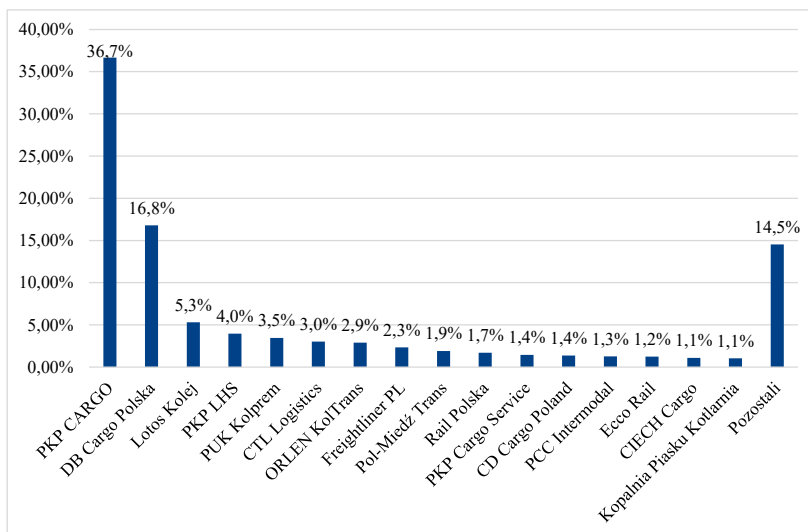
Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-towarowe/dane-eksploatacyjne/18612,Przewozy-towarowe.html> (dostęp: 29.04.2022).

W 2021 roku transportem kolejowym przewieziono 243,6 mln ton ładunków oraz wykonano pracę przewozową wynoszącą 55.984 mln t-km⁵¹. Dominującym podmiotem na rynku kolejowych przewozów towarowych w 2021 roku było PKP Cargo S.A. z udziałem ponad 36% w całości rynku. Na kolejnym miejscu uplasowała się spółka DB Cargo Polska, następnie Lotos Kolej. Wyżej wymienieni przewoźnicy posiadali prawie 60% udziału w rynku kolejowych przewozów towarowych według przewiezionej masy⁵². Spółki z Grupy PKP posiadały łącznie ponad 42% udziału w kolejowych przewozach towarowych.

⁵¹ <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-towarowe/dane-eksploatacyjne/18612,Przewozy-towarowe.html> (dostęp: 29.04.2022).

⁵² *Przewozy pasażerskie i towarowe. Podsumowanie 2021*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2022 r.

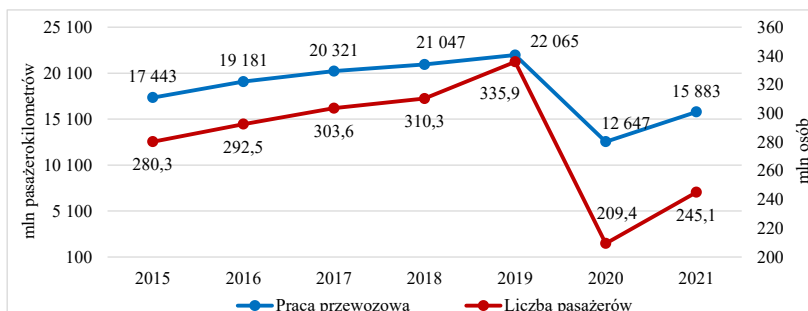
Rys. 7. Udział przewoźników w kolejowych przewozach towarowych (wg masy) w 2021 r.



Źródło: *Przewozy pasażerskie i towarowe. Podsumowanie 2021*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2022 r.

W przypadku przewozów pasażerskich w 2021 roku przewieziono 245,1 mln osób oraz wykonano pracę przewozową wynoszącą 15.883 mln pasażerokilometrów. Dla wyżej wymienionych parametrów zaobserwowano wzrosty o 17%, biorąc pod uwagę liczbę pasażerów oraz o 26%, odnosząc się do wykonanej pracy przewozowej.

Rys. 8. Liczba pasażerów oraz praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich

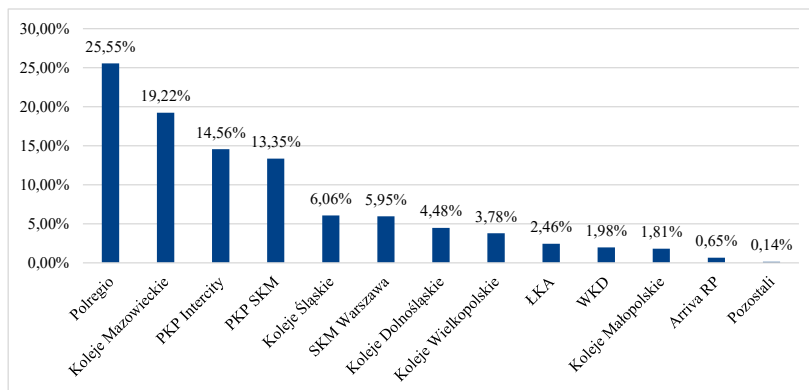


Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/18613,Przewozy-pasazerskie.html> (dostęp: 29.04.2022).

Największy udział w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2021 roku pod względem liczby przewiezionych osób miała spółka Polregio S.A. – 25,55%, następnie Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. z udziałem 19,22%, a na trzecim miejscu PKP Intercity S.A. z wynikiem 14,56%⁵³. Spółki z Grupy PKP posiadały ponad 27-proc. udział w kolejowych przewozach pasażerskich.

⁵³ *Przewozy pasażerskie i towarowe. Podsumowanie 2021*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2022 r.

Rys. 9. Udział przewoźników w kolejowych przewozach pasażerskich (wg liczby osób) w 2021 r.



Źródło: *Przewozy pasażerskie i towarowe. Podsumowanie 2021*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2022 r.

Duży wpływ na wyniki w transporcie kolejowym zarówno w segmencie przewozu osób, jak i rzeczy miała pandemia koronawirusa, która zachwiała lokalnymi, krajowymi oraz globalnymi łańcuchami dostaw oraz wprowadziła liczne ograniczenia związane z przemieszczaniem się osób. Obecnie w przewozach ładunków, jak i osób transportem kolejowym obserwowane są tendencje wzrostowe dążące do stanu sprzed wybuchu pandemii.

Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady Europy w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej⁵⁴ system transportu kolejowego został podzielony na podsystemy:

a) strukturalne:

- infrastruktura,
- energia,
- sterowanie – urządzenia przytorowe,
- sterowanie – urządzenia pokładowe,
- tabor,

⁵⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (L 138/44).

- b) eksploatacyjne:
- ruch kolejowy,
 - utrzymanie,
 - aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich lub dla przewozów towarowych.

Transport kolejowy odgrywa znaczącą rolę w gospodarce naszego kraju. Jedną ze spółek, które wspierają jego rozwój, są Polskie Koleje Państwowe S.A. Strategicznym celem biznesowym PKP S.A. jest m.in. wykorzystanie w optymalnym stopniu posiadanych nieruchomości do rozwoju potencjału usługowego. W ramach realizacji zadań PKP S.A. koncentrują się na odpowiednim zagospodarowaniu nieruchomości i czerpaniu z nich długofalowych zysków. Dbając o rozwój kolejowych przewozów towarowych i budowanie łańcuchów dostaw w oparciu o przyjazne środowisku formy transportu, PKP S.A. zakładają także zagospodarowywanie swoich nieruchomości na potrzeby rynku logistycznego. W tym celu prowadzone są prace związane z rozwojem punktowej infrastruktury kolejowej, zwłaszcza terminali i punktów ładunkowych.

2. Zdarzenia niepożądane w systemie transportu kolejowego

Ryzyko w zależności od badanego systemu przyjmuje różnorodne definicje. W przypadku transportu kolejowego można założyć, że ryzyko oznacza częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (powstałej w związku ze zidentyfikowanym zagrożeniem) oraz dotkliwość tej szkody⁵⁵. Z kolei w pracy⁵⁶ przedstawiono ryzyko R jako:

$$R = P \times C \quad (1.1.)$$

$$R = P \times Ck, \text{ przy czym } k \geq 1 \quad (1.2.)$$

⁵⁵ Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, L 121/8.

⁵⁶ R. Krystek, *Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu. II tom. Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Gdańsk 2009.

gdzie:

P – prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia niepożądanego,

C – miara skutków (utrata zdrowia lub życia, strata lub uszkodzenie ładunku lub środka transportu, straty produkcji/finansowe/środowiskowe),

k – współczynnik wagi zdarzenia niepożądanego.

W przedsiębiorstwach wyróżnia się następujące mechanizmy zarządcze w odniesieniu do zarządzania ryzykiem⁵⁷:

- akceptacja ryzyka – mechanizmy polegające na świadomej akceptacji możliwych negatywnych skutków materializacji ryzyka,
- unikanie ryzyka – mechanizmy polegające na unikaniu działań, które narażają przedsiębiorstwo kolejowe na ryzyko,
- eliminacja ryzyka – mechanizmy polegające na usunięciu ryzyka wynikającego z danego rodzaju działalności przedsiębiorstwa kolejowego,
- redukcja ryzyka mechanizmy polegające na podjęciu działań minimalizujących prawdopodobieństwo szkody i skutki jej wystąpienia,
- transfer ryzyka (outsourcing ryzyka) – mechanizmy polegające na przekazaniu ryzyka do innego podmiotu,
- zwiększenie ryzyka – mechanizmy polegające na zwiększeniu ponoszonego ryzyka w ramach zwiększenia apetytu na ryzyko w przypadku możliwości uzyskania dużych korzyści finansowych,
- brak strategii – świadomy brak decyzji odnośnie do mechanizmów zarządzania ryzykiem.

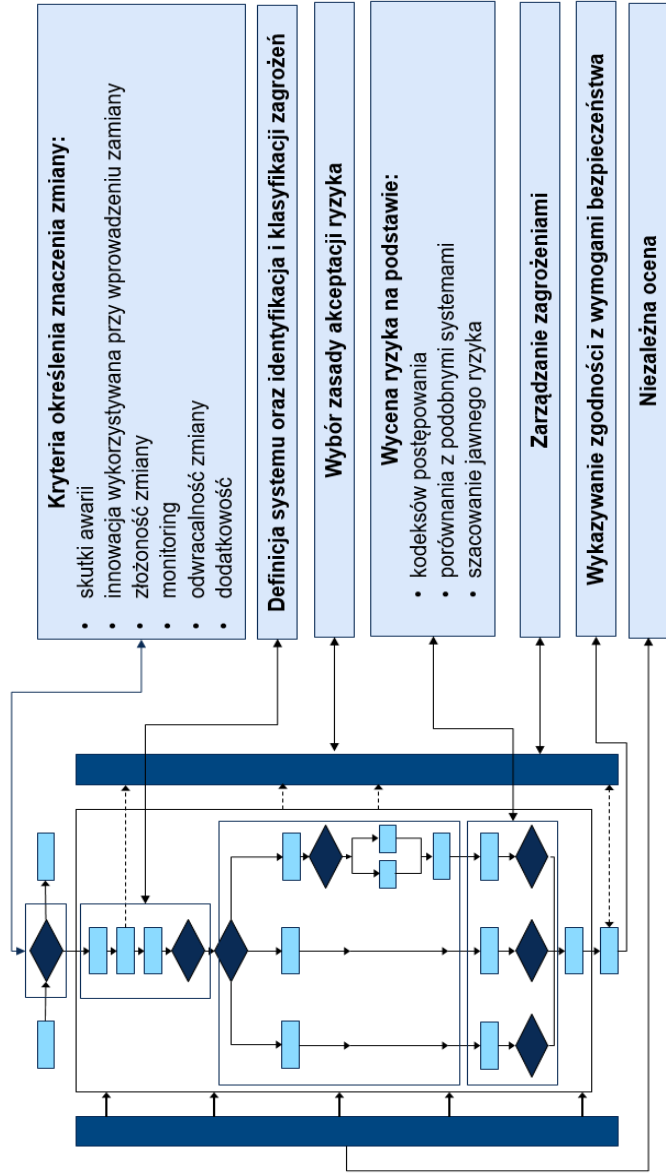
Proces zarządzania ryzykiem został przedstawiony w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 roku w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009. Pierwszym etapem jest określenie znaczenia zamiany badanego systemu, do której zaliczane są: skutek awarii, innowacja wykorzystywana przy wprowadzaniu zmiany, złożoność zmiany, monitoring, odwracalność zmiany oraz dodatkowość. W kolejnym kroku mają miejsce zdefiniowanie systemu oraz identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń. Następnie wybiera się jedną z metod akceptacji ryzyka, do której zalicza się:

⁵⁷ A. Jabłoński, M. Jabłoński, *Zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie kolejowym – kluczowe aspekty*, „Bezpieczeństwo – Teoria i Praktyka”, nr 3/2014, s. 57-68.

- kodeks postępowania – musi być powszechnie uznany w branży kolejowej; jest istotny z punktu widzenia nadzoru nad rozważanymi zagrożeniami występującymi w ocenianym systemie oraz powinien być dostępny dla organów na ich żądanie w celu oceny lub w stosowanych przypadkach wzajemnie uznany,
- system odniesienia – sprawdził się już w praktyce jako system o dopuszczalnym poziomie bezpieczeństwa i dlatego, również spełniłby warunki wymagane do jego zatwierdzenia w państwie członkowskim, w którym ma być wprowadzona zmiana; ma podobne funkcje i interfejsy jak oceniany system, jest eksploatowany w podobnych warunkach środowiskowych jak oceniany system,
- szacowanie jawnego ryzyka – metody stosowane do celów szacowania jawnego ryzyka są prawidłowo dobrane do ocenianego systemu i jego parametrów (w tym wszystkich trybów pracy), wyniki są dostatecznie dokładne, aby mogły służyć jako wiarygodne uzasadnienie decyzji, niewielkie zmiany w założeniach wejściowych lub warunkach wstępnych nie powodują znacząco odmiennych wyników dotyczących wymogów.

W procesie zarządzania ryzykiem występują także zarządzanie zagrożeniami, wycena ryzyka, wskazywane są zgodności z wymogami bezpieczeństwa oraz następuje niezależna ocena. Uproszczony schemat procesu zarządzania ryzykiem został przedstawiony na rysunku 10.

Rys. 10. Uproszczony schemat procesu zarządzania ryzykiem w systemie transportu kolejowego



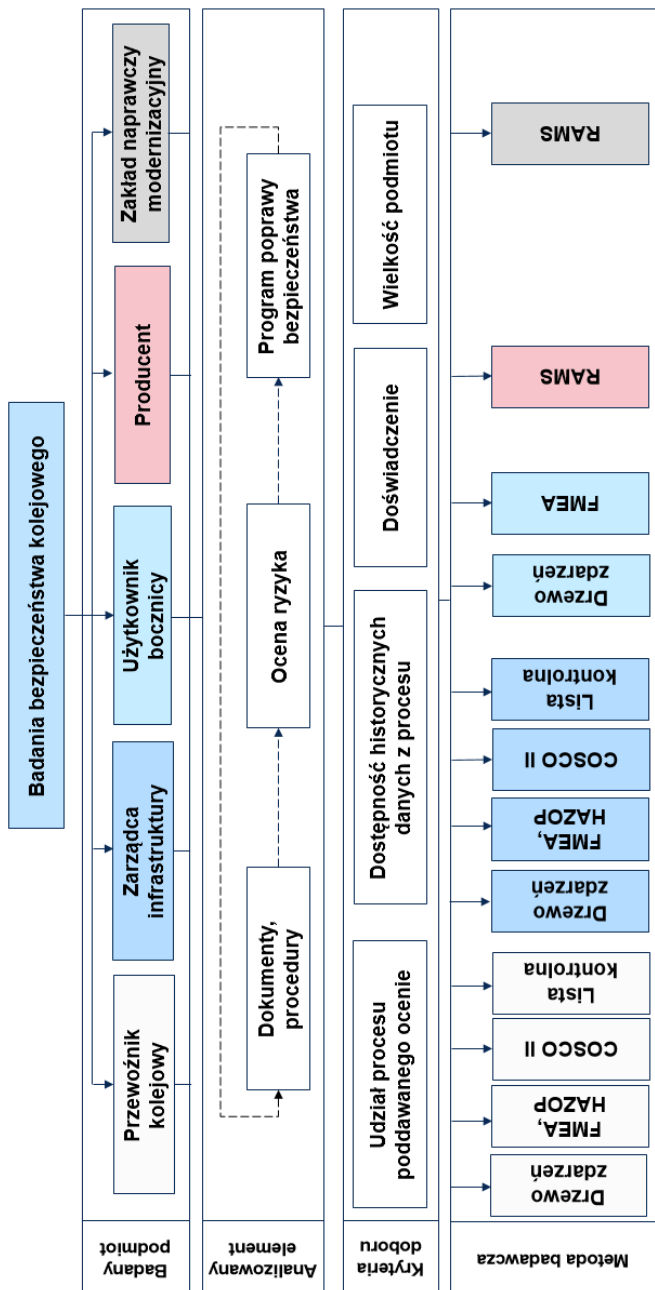
Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (L 121/8).

Próbie integracji systemów bezpieczeństwa w Polsce w transporcie drogowym, kolejowym, lotniczym i wodnym podjęto w ramach projektu Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa Transportu (ZEUS). Celem projektu była integracja systemu bezpieczeństwa transportu w taki sposób, aby służył decydom jako narzędzie umożliwiające podejmowanie decyzji dotyczących m.in. budowy i rozwoju infrastruktury oraz środków transportu. System miał również zapobiegać powstawaniu niepożądanych zdarzeń, a w przypadku ich zaistnienia łagodzić ich skutki⁵⁸. Badanie bezpieczeństwa kolejowego może być przeprowadzone w zależności od zdefiniowanych kryteriów, do których można zaliczyć: badany podmiot, analizowany element, kryteria doboru czy metodę badawczą (patrz rysunek 11).

Analiza danych statycznych odnoszących się do całego rynku transportu kolejowego, a także do zdarzeń niepożądanych umożliwia badanie trendów rynkowych oraz elementów wymagających wprowadzenia działań zaradczych. Działania te są niezbędne w celu przygotowywania się przedsiębiorstw do spełniania wymagań klientów.

⁵⁸ R. Krystek, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. I tom. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności sp. z o.o., Gdańsk 2009.

Rys. 11. Struktura badania bezpieczeństwa kolejowego w odniesieniu do wybranych kryteriów



Źródło: R. Krystek, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. I tom. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, Gdańsk 2009, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Zdarzenia niepożądane w systemie transportu kolejowego mogą być postrzegane jako poważne wypadki, wypadki, incydenty oraz zdarzenia potencjalnie niebezpieczne.

Ustawa o transporcie kolejowym⁵⁹ definiuje następujące terminy:

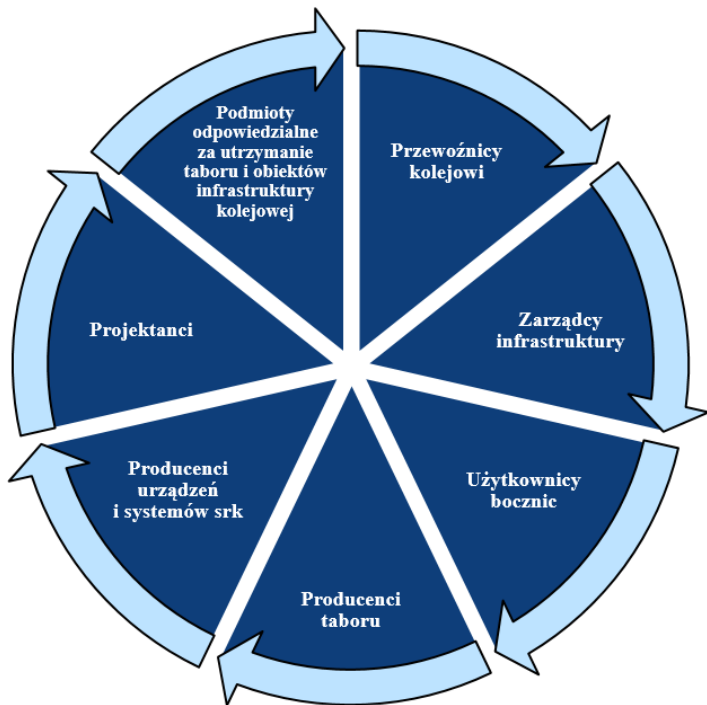
1. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą być natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
2. Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - kolizje,
 - wykolejenia,
 - zdarzenia na przejazdach,
 - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd będący w ruchu,
 - pożar pojazdu kolejowego.
3. Incydent – każde zdarzenie inne niż poważny wypadek lub wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadziły dodatkowe pojęcie związane z sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi. W Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym⁶⁰ sytuacja potencjalnie niebezpieczna definiowana jest jako sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu akceptowalnego.

⁵⁹ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz.1984, z 2022 r. poz. 727).

⁶⁰ Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rys. 12. Podmioty uczestniczące w systemie bezpieczeństwa transportu kolejowego



Źródło: opracowanie własne.

Poziom ogólności postępowania w przypadku wystąpienia zdarzeń niepożądanych w procesie przewozu ładunków oraz osób transportem kolejowym powoduje często niewłaściwą oraz niewystarczającą odpowiedź na zachwianie akceptowalnego poziomu ryzyka przez uczestniczące w procesie podmioty. Często praktyką jest reagowanie na skutki niepożądanych zdarzeń kolejowych, a nie zapobieganie ich występowaniu. Do grup podmiotów, które zaangażowane są w zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, zalicza się m.in: przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic, producentów taboru, producentów urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym (srk), projektantów oraz podmioty

odpowiedzialne za utrzymanie lub walidację taboru i obiektów infrastruktury kolejowej⁶¹.

Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei⁶² nakłada na każdego zarządcę infrastruktury i każde przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialność za swoją część systemu i jej bezpieczne funkcjonowanie, włączając dostawę materiałów i kontraktowanie usług w relacjach z użytkownikami zarządzanych przez nie rzeczy, klientami, zainteresowanymi pracownikami, a także innymi podmiotami (producentami, dostawcami usług utrzymania, dysponentami, dostawcami usług, podmiotami zamawiającymi usługi, przewoźnikami, nadawcami, odbiorcami, załadowcami, wykładowcami, napełniającymi lub opróżniającymi jednostki przewozowe).

3. Organy gromadzące oraz analizujące dane o zdarzeniach niepożądanych

Do podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo transportu kolejowego w Polsce można zaliczyć m.in.: Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, Urząd Transportu Kolejowego (UTK), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) oraz Straż Ochrony Kolei⁶³.

Dane o zdarzeniach niepożądanych w systemie transportu kolejowego mogą być gromadzone na różnych poziomach, w zależności od potrzeb i sposobu agregacji⁶⁴:

- poziom pierwszy (poziom danego podmiotu) odnosi się do przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM, ang. *Entity in Charge of Maintenance*), które samodzielnie monitorują swój poziom bezpie-

⁶¹ L. Szaciłło, M. Jacyna, E. Szczepański, M. Izdebski, *Risk assessment for rail freight transport operations. Maintenance and Reliability*, 2021 Vol. 23. No. 3, pp. 476-488.

⁶² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. UE.L.2016.138.102).

⁶³ M. Romański, *Współczesne aspekty bezpieczeństwa kolejowego w Polsce*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2017.

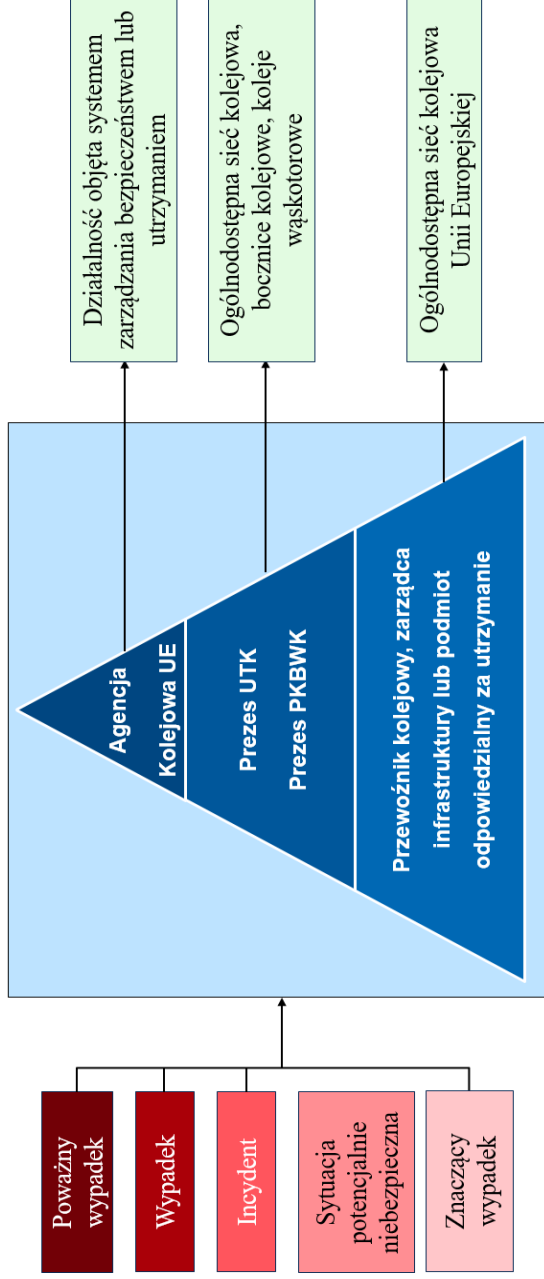
⁶⁴ *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2020*, Urząd Transportu Kolejowego (opublikowano 31 sierpnia 2021 r.).

czeństwa i reagują na wszelkie pojawiające się nieprawidłowości. Jest to element procesu ciągłego doskonalenia systemów zarządzania bezpieczeństwem przez te organy. Gromadzone są wszystkie zdarzenia niepożądane, w których uczestniczył dany podmiot. Zakres pozyskiwanych danych obejmuje system zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem, który objęty jest działalnością przedsiębiorstwa;

- poziom drugi (krajowy) dotyczy działalności Urzędu Transportu Kolejowego, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – obowiązek wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym⁶⁵, obejmuje trzy rodzaje zdarzeń niepożądanych (poważne wypadki, wypadki, incydenty), które zaistniały na określonym rodzaju infrastruktury kolejowej. Prezes UTK gromadzi dane w Rejestrze Zdarzeń Kolejowych, dane służą analizie pod kątem identyfikacji ewentualnych niepokojących trendów i podejmowania działań zapobiegawczych, oraz opracowywania corocznych sprawozdań w sprawie bezpieczeństwa;
- Trzeci poziom (europejski) – wynika z przepisów ustanawiających wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) i wspólne cele bezpieczeństwa (CST). Służą one do porównywania danych o poziomie bezpieczeństwa systemu kolejowego w poszczególnych krajach Unii Europejskiej. Gromadzone są dane o poważnych wypadkach oraz wybranych rodzajach zdarzeń poprzedzających wypadki.

⁶⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (poz. 369).

Rys. 13. Gromadzenie danych o zdarzeniach niepożądanych



Źródło: opracowanie własne.

Ogólnodostępne dane o zdarzeniach niepożądanych w systemie transportu kolejowego publikowane przez Urząd Transportu Kolejowego nie rozgraniczają ich na te, w których uczestniczyły pociągi towarowe oraz pasażerskie. Źródłem danych o wybranych zdarzeniach niepożądanych w systemie transportu kolejowego mogą być raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Zawarte w nich informacje można odnieść do takich elementów, jak⁶⁶:

- podsumowanie postępowania,
- fakty bezpośrednio związane z wypadkiem lub incydemem,
- opis zapisów, badań i wysłuchań,
- analizę i wnioski,
- opis środków zapobiegawczych,
- zalecenia mające na celu uniknięcie takich wypadków lub incydentów w przyszłości lub ograniczenie ich skutków.

Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym, która weszła w życie z dniem 19 marca 2016 r., wprowadziła obowiązek zgłaszania zdarzeń zaistniałych na bocznicach kolejowych. Rozdzielenie ewidencjonowania zdarzeń niepożądanych na obszarze linii kolejowych oraz bocznic kolejowych umożliwiło zaadresowanie właściwym podmiotom działań naprawczych w obszarze związanym ze swoją działalnością.

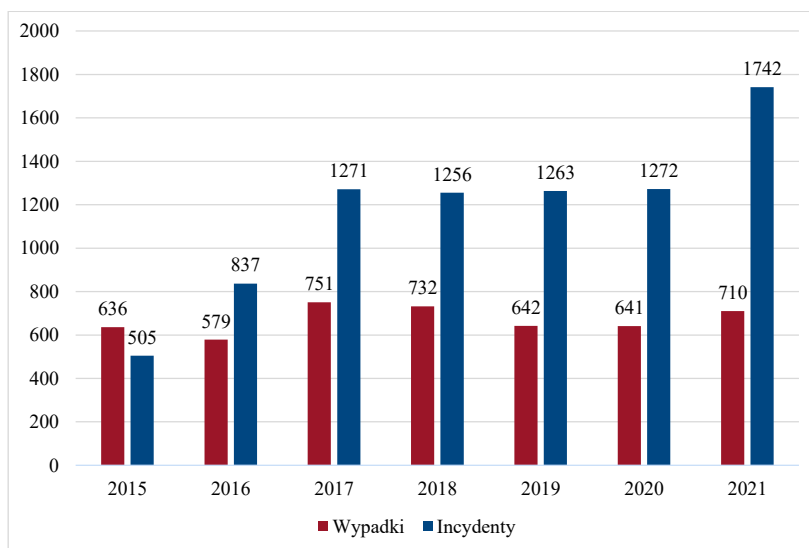
4. Analiza zdarzeń niepożądanych w systemie transportu kolejowego

Zdarzenia niepożądane w systemie transportu kolejowego silnie związane są z infrastrukturą transportu kolejowego zlokalizowaną w punkcie nadania, punkcie przeładunku lub przeznaczenia oraz z liniami kolejowymi łączącymi te obiekty. Istotną rolę odgrywają także procesy operacyjne, dzięki którym przedsiębiorstwa kolejowe mogą realizować zadania. Wpływ na wystąpienie zdarzenia niepożądanego może mieć też działalność innych podmiotów podczas realizacji procesu przewozowego.

⁶⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (poz. 560).

W latach 2017-2020 w systemie transportu kolejowego liczba wypadków zmniejszyła się z 751 do 641, natomiast liczba incydentów utrzymywała się na podobnym poziomie. W Polsce w 2021 roku odnotowano wzrost liczby wypadków (o 11% w stosunku do 2020 roku) i incydentów (o 37% w stosunku do 2020 roku) w systemie transportu kolejowego. Warto wspomnieć, że liczba zdarzeń kolejowych powoduje często długotrwałe wyłączenia w ruchu, co przekłada się np. na opóźnienia pociągów, konieczność wyznaczenia dla nich objazdów bądź nawet odwołania pociągów.

Rys. 14. Wypadki i incydenty w systemie transportu kolejowego w latach 2015-2021



Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/zdarzenia-i-wypadki/zdarzenia-i-wypadki-kol/18417,Zdarzenia-i-wypadki-kolejowe.html#OG%C3%93LNE%20INFORMACJE> (dostęp: 29.04.2022).

Przyczyny bezpośrednio poważnych wypadków i pozostałych wypadków klasyfikowane są w ramach kategorii zdefiniowanych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2018 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym⁶⁷. Wybrane przyczyny bezpośrednio wypadków kolejowych oraz incydentów przedstawiono odpowiednio w tabeli nr 8 oraz nr 9.

Tab. 8. Wybrane przyczyny bezpośrednio wypadków kolejowych wraz z przypisaniem kategorii

Lp.	Kategoria	Przyczyna bezpośrednia wypadku
1	00	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie
2	01	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym
3	02	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty
4	03	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym
5	04	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia
6	05	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami
7	06	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy

⁶⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2018 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 369).

Lp.	Kategoria	Przyczyna bezpośrednia wypadku
8	07	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów
9	08	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego
...
40	40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2018 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 369).

Tab. 9. Wybrane przyczyny bezpośrednie incydentów kolejowych wraz z przypisaniem kategorii

Lp.	Kategoria	Przyczyna bezpośrednia incydentu
1	41	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym
2	42	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty
3	43	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym
4	44	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia
5	45	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy
6	46	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów
7	47	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego

Lp.	Kategoria	Przyczyna bezpośrednia incydentu
8	48	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchYLENIE zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym
9	49	Niewłaściwe zestawienie pociągu
10	50	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych
...
27	69	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2018 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 369).

Proces klasyfikowania wymienionych zdarzeń niepożądanych przedstawia się następująco:

1. Dokonanie wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określenie oznaczenia literowego odpowiadającego tej grupie (A – poważny wypadek, B – wypadek, C – incydent).
2. Dokonanie wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określenie odpowiadającej tej przyczynie kategorii liczbowej.
3. Zakwalifikowanie zdarzenia niepożądanego poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.

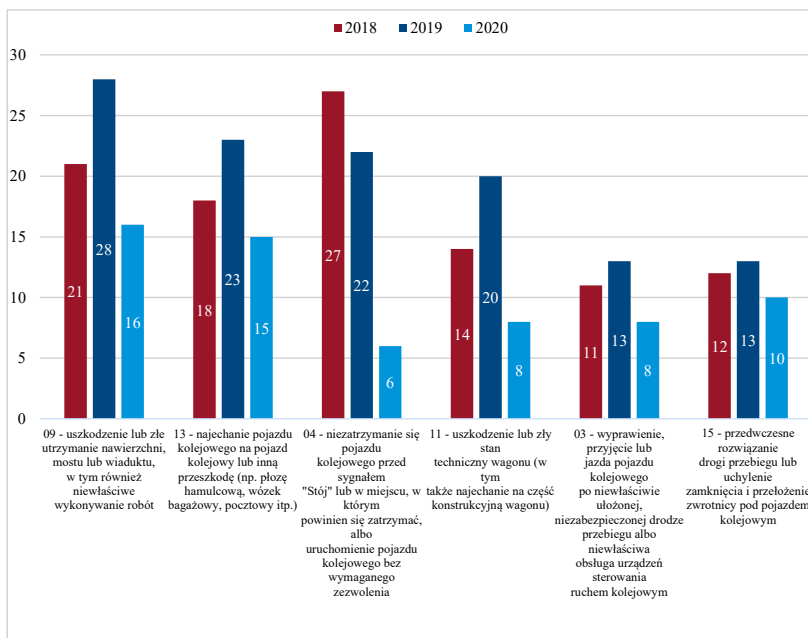
Komisja kolejowa wyznaczona do zbadania zdarzenia niepożądanego w zależności od dokonanych ustaleń określa przyczyny wypadku bądź incydentu, w tym⁶⁸:

- przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu,
- przyczynę bezpośrednią – stwarzającą stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiącą warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu,

⁶⁸ Tamże, s. 9.

- przyczynę pośrednią – pozostającą w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydem i mającą wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku,
- przyczynę systemową – związaną ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.

Rys. 15. Najczęściej występujące wypadki na sieci kolejowej mające źródło w systemie kolejowym



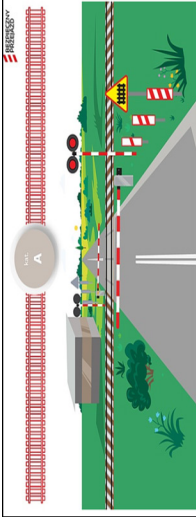
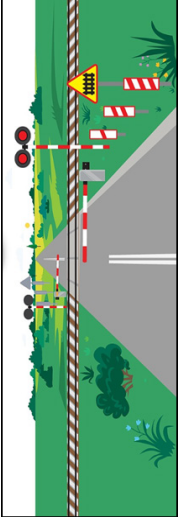
Źródło: Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2020, Urząd Transportu Kolejowego, 2021, Warszawa.

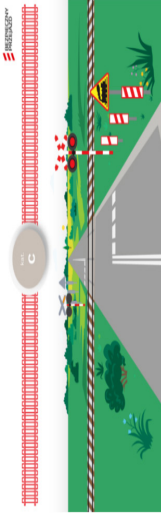
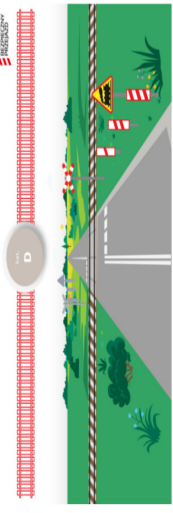
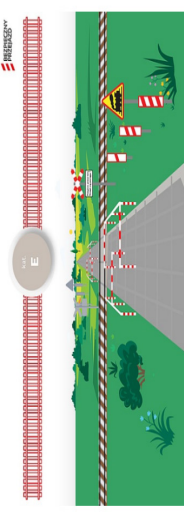
Przejazd kolejowo-drogowy definiowany jest jako skrzyżowanie w jednym poziomie, inne niż przejście⁶⁹. Inna z definicji przedstawia przejazd kolejowy jako skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej z drogą publiczną lub prywatną lub przejściami przeznaczonymi dla ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn, z wyłączeniem przejść między peronami w obrębie stacji i przejść po torach przeznaczonych dla pracowników⁷⁰. Wyróżnia się sześć kategorii przejazdów kolejowo-drogowych. Ich szczegółową charakterystykę zawarto w tabeli 10.

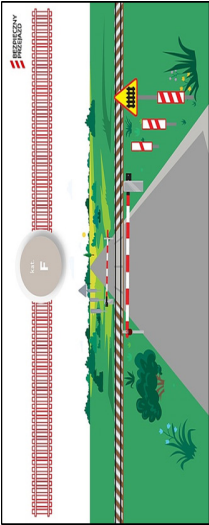
⁶⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U.2015 poz. 1744).

⁷⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).

Tab. 10. Ogólne warunki techniczne dla przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

Lp.	Kategoria przejazdu kolejowo-drogowego	Opis	Wizualizacja
1	A	<p>Przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany:</p> <ol style="list-style-type: none"> przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje, przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni. 	 <p>Ilustracja przedstawia przejazd kolejowo-drogowy z pracownikami obsługującymi przejazd. Widoczne są sygnały świetlne i rogatki zamykające jezdnię. W tle znajduje się budynek i linie kolejowe.</p>
2	B	<p>Przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku:</p> <ol style="list-style-type: none"> wjazdu na przejazd albo wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu. 	 <p>Ilustracja przedstawia przejazd kolejowo-drogowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami zamykającymi ruch drogowy. Widoczne są sygnały świetlne i rogatki zamykające jezdnię. W tle znajduje się budynek i linie kolejowe.</p>

Lp.	Kategoria przejazdu kolejowo-drogowego	Opis	Wizualizacja
3	C	Przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną.	
4	D	Przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu.	
5	E	Przejścia wyposażone w: a) półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo b) kołowrotki, barierki lub labirynty.	

Lp.	Kategoria przejazdu kolejowo-drogowego	Opis	Wizualizacja
6	F	<p>Przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych wyposaża się:</p> <ol style="list-style-type: none"> w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B. <p>Są użytkowane na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, która określa w szczególności sposoby ich zabezpieczenia i użytkowania.</p>	 <p>Ilustracja przedstawia przejazd kolejowy przez drogę. W tle widać budynki i drzewa. Na pierwszym planie znajdują się czerwone i białe rogatki, które są zamknięte. Po prawej stronie drogi widoczny jest znak ostrzegawczy o przejeździe kolejowym (czarna trapezoidalna tablica z białym napisem 'KOLEJ' i czerwonymi rogatkami). Wzdłuż drogi biegnie linia kolejowa z szynami i torami. W lewym górnym rogu obrazka znajduje się logo 'REGISCEP' i symbol 'F' w okręgu.</p>

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U.2015 poz.1744), <https://bezpieczny-przejazd.pl/edukacja/kategorie-przejazdow/> (dostęp: 29.04.2022).

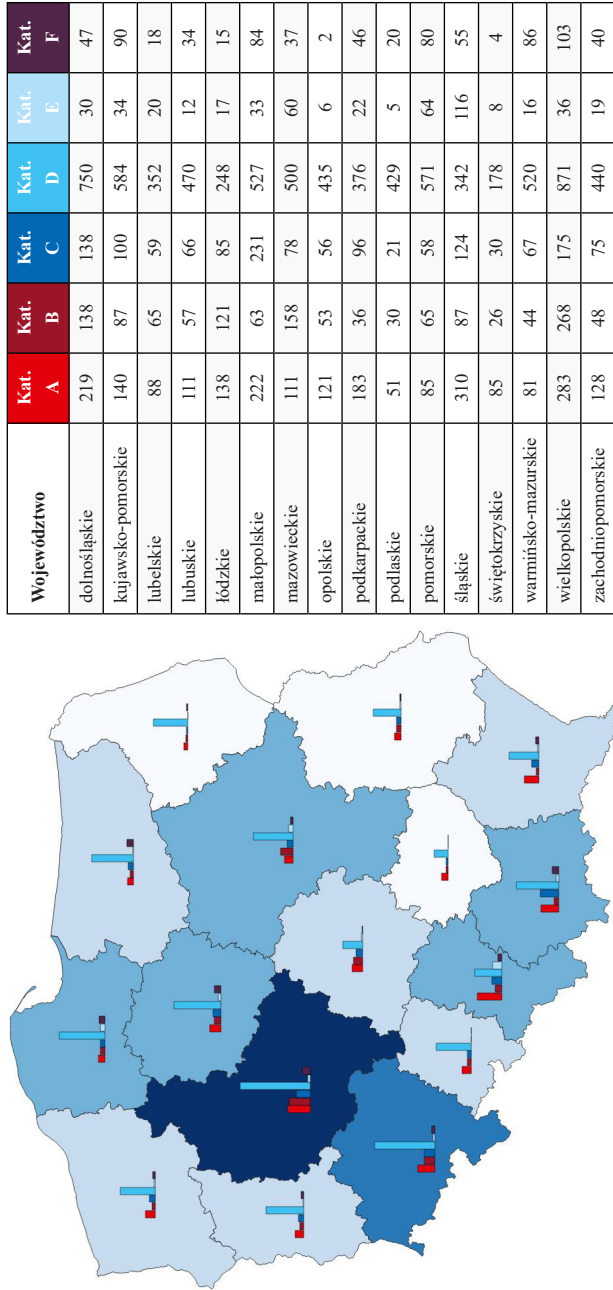
W Polsce funkcjonuje ponad 14 tys. przejazdów kolejowo-drogowych, które rozmieszczone są na liniach kolejowych w całym kraju. Rozlokowanie przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce przedstawiono na rysunku 16.

Rys. 16. Podmioty uczestniczące w systemie bezpieczeństwa transportu kolejowego



Źródło: https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html?gmap=gp0 (dostęp: 29.04.2022).

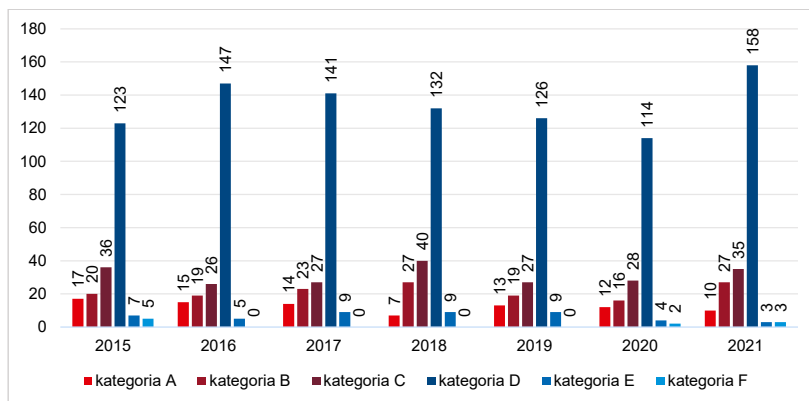
84 Rys. 17. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych w podziale na województwa



Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/przejazdy-kolejowe/16826,Przejazdy-kolejowo-drogowe.html> (dostęp: 29.04.2022).

Najwięcej przejazdów kolejowo-drogowych występuje w województwie wielkopolskim, następnie dolnośląskim oraz w małopolskim. Przeważającą liczbę przejazdów kolejowo-drogowych stanowią przejazdy kategorii D (7593), na drugim miejscu znajdują się przejazdy kategorii A (2356), a na trzecim przejazdy kategorii C (761).

Rys. 18. Liczba wypadków na poszczególnych przejazdach kolejowo-drogowych w latach 2015-2021



Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/zdarzenia-i-wypadki/zdarzenia-i-wypadki-kol/18417,Zdarzenia-i-wypadki-kolejowe.html#OG%C3%93LNE%20INFORMACJE> (dostęp: 29.04.2022).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu przeciwdziałania występowaniu zdarzeń niepożądanych na przejazdach kolejowo-drogowych prowadzą od 2005 roku kampanię społeczną pod nazwą *Bezpieczny przejazd – Szlaban na ryzyko!*. Do jej głównych zadań należy⁷¹:

- podnoszenie świadomości o zagrożeniach wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach i terenach kolejowych,
- zwrócenie uwagi na to, jak ważne jest zachowanie szczególnej ostrożności oraz przestrzeganie przepisów ruchu drogowego,

⁷¹ <https://bezpieczny-przejazd.pl/o-kampanii/idea-kampanii/> (dostęp: 29.04.2022).

- minimalizacja liczby zdarzeń zagrażających życiu i zdrowiu ludzi na przejazdach kolejowo-drogowych oraz terenach kolejowych,
- kształtowanie zachowań i utrwalanie postaw społecznie pożądaných.

W ramach kampanii oznakowano także przejazdy kolejowo-drogowe żółtymi naklejkami wraz z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi. Oznakowanie skrzyżowań umożliwia precyzyjne określenie miejsca zdarzenia i podjęcie natychmiastowych działań w przypadku awarii auta lub innych zdarzeń losowych. Po zgłoszeniu pod numer alarmowy i podaniu numeru przejazdu z żółtej naklejki operator numeru 112 łączy się – za pośrednictwem systemu. Żółte naklejki są umieszczone po wewnętrznej stronie rogatek lub na krzyżach św. Andrzeja⁷² specjalnie utworzonego łącza – ze służbami PKP PLK, które w ciągu kilku minut mogą wstrzymać ruch kolejowy w danym miejscu.

Kolejną inicjatywą związaną z popularyzacją zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych jest *Kampania Kolejowa ABC* zainicjowana przez Urząd Transportu Kolejowego. Grupami docelowymi projektu są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz osoby dorosłe – rodzice i opiekunowie, nauczyciele i wychowawcy dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. Zakładane rezultaty kampanii obejmują m.in.⁷³:

- podniesienie świadomości i wiedzy w zakresie merytorycznym projektu – zarówno wśród dzieci, które wezmą bezpośredni udział w zajęciach edukacyjnych, jak i wśród odbiorców przekazu medialnego,
- realizację spójnego, kompletnego i uniwersalnego programu edukacyjnego, który będzie mógł być wykorzystywany przez placówkę edukacyjną także po zakończeniu projektu,
- zwiększenie stopnia zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym/ w pobliżu terenów kolejowych,
- podniesienie stopnia wiedzy, umiejętności właściwych reakcji i prawidłowego zachowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów/uczestników ruchu kolejowo-drogowego,

⁷² <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/szlaban-na-ryzyko-zolte-naklejki-na-przejsciach-i-przejazdach-kolejowych> (dostęp: 29.04.2022).

⁷³ <https://kolejoweabc.pl/ABC2/o-kampanii-kolejowe-abc-ii/> (dostęp: 29.04.2022).

- promowanie przez uczestników projektu szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa wśród rówieśników, członków rodziny, lokalnych społeczności – a w ujęciu globalnym na skalę całej Polski.

Prezes UTK podpisał porozumienia o współpracy w zakresie promowania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych z przewoźnikami pasażerskimi, a także z Fundacją Grupy PKP. Fundacja w ramach współpracy z UTK zachęca zainteresowane placówki szkolne i przedszkolne do udziału w zajęciach edukacyjnych kampanii dotyczących bezpieczeństwa na dworcach, peronach, w pociągach i na przejazdach kolejowo-drogowych.

5. Podsumowanie

Zagrożenia mogą pochodzić ze źródeł wewnętrznych wynikających z badanego systemu transportowego oraz źródeł zewnętrznych będących rezultatem przyczyn tkwiących w jego otoczeniu. Jedno zagrożenie może w konsekwencji generować wiele skutków negatywnych o różnym zasięgu oddziaływania, jednocześnie każdy skutek materializacji ryzyka może mieć kilka przyczyn.

Podmioty uczestniczące w procesie przewozu osób oraz ładunków w transporcie kolejowym z reguły niewłaściwie oraz niewystarczająco odpowiadają na wykraczanie ryzyka poza akceptowalny poziom. Względnie często trzeba reagować na skutki zdarzeń niepożądanych, ponieważ zakres lub częstotliwość działań prewencyjnych są zazwyczaj zbyt małe a stosowanie nowoczesnych narzędzi wspomagających proaktywne prewencyjne działania utrzymaniowe nie jest powszechne ani w zakresie taboru ani infrastruktury.

Gromadzenie oraz analizowanie danych o zdarzeniach nieporządnym w systemie transportu kolejowego prowadzone jest w związku z:

- aspektami praktycznymi wynikającymi z coraz bardziej świadomego postrzegania procesu przewozu ładunków i osób w systemie transportu kolejowego z punktu widzenia redukcji bądź eliminacji zdarzeń niepożądanych,
- wymaganiami rynku względem stosowania narzędzi i metod służących do oceny ryzyka, zarówno dla obszaru linii kolejowych, jak i bocznic kolejowych,

- potrzebami praktyki gospodarczej dostosowania niezawodności i bezpieczeństwa przewozów kolejowych do oczekiwań klientów,
- ustawicznym przygotowywaniem i wprowadzaniem zmian do krajowych i unijnych aktów legislacyjnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego.

W celu umożliwienia badań związanych ze stanem obecnym bezpieczeństwa systemu transportu kolejowego niezbędne jest gromadzenie oraz analizowanie danych o zdarzeniach niepożądanych występujących na liniach kolejowych oraz na bocznicach kolejowych. System pozyskiwania, gromadzenia i przetwarzania danych powinien umożliwiać bezzwłoczne aktualizowanie baz informacyjnych oraz identyfikowanie wszelkich odchyłeń wykraczających poza dowolnie zadany przedział częstotliwości wskazanej kategorii zdarzeń niepożądanych w swobodnie określonym przez użytkowników czasie.

Bibliografia

1. *Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Bruksela, 28 marca 2011 r.
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (L 138/44).
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. UE.L.2016.138.102).
4. <https://bezpieczny-przejazd.pl/edukacja/kategorie-przejazdow/> (dostęp: 29.04.2022).
5. <https://bezpieczny-przejazd.pl/o-kampanii/idea-kampanii/> (dostęp: 29.04.2022).
6. <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/przejazdy-kolejowe/16826,Przejazdy-kolejowo-drogowe.html> (dostęp: 29.04.2022).
7. <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyj-ne/18613,Przewozy-pasazerskie.html> (dostęp: 29.04.2022).
8. <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-towarowe/dane-eksploatacyj-ne/18612,Przewozy-towarowe.html> (dostęp: 29.04.2022).
9. <https://dane.utk.gov.pl/sts/zdarzenia-i-wypadki/zdarzenia-i-wypadki-kol/18417,Zdarzenia-i-wypadki-kolejowe.html#OG%C3%93LNE%20INFORMACJE> (dostęp: 29.04.2022).

10. <https://dane.utk.gov.pl/sts/zdarzenia-i-wypadki/zdarzenia-i-wypadki-kol/18417,Zdarzenia-i-wypadki-kolejowe.html#OG%C3%93LNE%20INFORMACJE> (dostęp: 29.04.2022).
11. <https://kolejoweabc.pl/ABC2/o-kampanii-kolejowe-abc-ii/> (dostęp: 29.04.2022).
12. https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html?gpmmap=gp0 (dostęp: 29.04.2022).
13. <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/szlaban-na-ryzyko-zolte-naklejki-na-przejsciach-i-przejazdach-kolejowych> (dostęp: 29.04.2022).
14. Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
15. Jabłoński A., Jabłoński M., *Zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie kolejowym – kluczowe aspekty*, „Bezpieczeństwo – Teoria i Praktyka”, nr 3/2014, s. 57-68.
16. Krystek R., *Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu. II tom. Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Gdańsk 2009.
17. *Przewozy pasażerskie i towarowe. Podsumowanie 2021*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2022.
18. Krystek R., *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. I tom. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności sp. z o.o., Gdańsk 2009.
19. Romański M., *Współczesne aspekty bezpieczeństwa kolejowego w Polsce*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2017.
20. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (poz. 369).
21. Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, L 121/8.
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U.2015 poz. 1744).
23. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (poz. 1245).
24. *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2020*, Urząd Transportu Kolejowego (opublikowano 31 sierpnia 2021 r.).
25. *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2020*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2021.

26. Szaciłło L., Jacyna M., Szczepański E., Izdebski M., *Risk assessment for rail freight transport operations*. "Maintenance and Reliability" 2021 Vol. 23. No. 3, pp. 476-488.
27. *Transport – wyniki działalności w 2020 r.*, Główny Urząd Transportowy, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa, Szczecin 2021 r., ISSN 1506-7998, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczność/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html> (dostęp: 29.04.2022).
28. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z 2022 r. poz. 727).

Funkcjonowanie polskiego sektora transportu drogowego w aspekcie Pakietu Mobilności

(dr Stanisław Ejdyś, dr Renata Dzik, dr Andrzej Lasota,
mgr Piotr Balicki)

1. Wstęp

Polski transport drogowy jeszcze do niedawna był jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się sektorów. W minionej dekadzie jego średnioroczne tempo wzrostu wynosiło 10%. Szacuje się, że wypracowuje on około 6% produktu krajowego brutto Polski, a jego wartość w 2021 r. została określona na około 190 mld zł. Wszystko to sprawia, że jest kluczowym elementem krajowej gospodarki przy wytwarzaniu 50% PKB⁷⁴.

Nie ulega wątpliwości, że transport drogowy ma nie tylko duże znaczenie dla Polski, ale i Europy. Wynika to z faktu, iż sprawny i efektywny przepływ dóbr decyduje o skali wykorzystania szans płynących z rynku wewnętrznego. W minionym okresie transport drogowy swój rozwój zawdzięczał ekspansji zagranicznej oraz ciągłym inwestycjom w rozbudowę własnej floty. Działania te pozwoliły firmom przewozowym zbudować pozycję lidera w Europie⁷⁵. W praktyce gospodarczej zdobycie i utrzymanie silnej pozycji wiąże się jednak z wieloma wyzwaniami, zwłaszcza że dziś branża transportowa znajduje się w trudnym położeniu.

W tym kontekście rok 2022 jest dla polskiego sektora transportu drogowego rokiem wielu wyzwań. Najważniejsze z nich dotyczą wielu problemów generowanych przez: implementację przepisów prawnych w transporcie, dynamicznie zmieniającą się sytuację geopolityczną bez-

⁷⁴ Rok 2021 był jednym z najlepszych w historii branży transportu, logistyki i spedycji. Firmy notowane w rankingu „Dziennika Gazety Prawnej” wykazały rekordowe przychody i wysokie zyski. *Ranking firm TSL*, „Gazeta Prawna”, 27 czerwca 2022 r., nr 122 (5784).

⁷⁵ Najczęściej używaną kategorią do opisu szeroko pojętego sektora jest transport i magazynowanie, czyli kategoria oznaczona literą H w kodach PKD. Niektórzy autorzy dokonują dokładnego szacunku wielkości rynku transportu drogowego za pomocą danych upublicznianych przez Eurostat, którego źródłem jest Główny Urząd Statystyczny. Dzieli oni sektor transportu i magazynowania na szczegółowe czterocyfrowe kody PKD, co zostało już powiedziane.

pośrednio wpływającą na kryzys gospodarczy oraz wojnę w Ukrainie. Implementacja przepisów prawnych przysparza szczególnie wiele kłopotów przedsiębiorcom z sektora transportowego. Natomiast druga i trzecia kwestia to problem wykraczający poza granice Polski i Wspólnoty.

Po znaczącym spowolnieniu transportu drogowego, spowodowanym pandemią COVID-19, perspektywy na rok 2022 były bardzo obiecujące. Niestety, obecny rok to kumulacja negatywnych zdarzeń dla transportu drogowego. Rozpoczął się reformą systemu podatkowego pod hasłem „Polski Ład”⁷⁶, która w całości zrewolucjonizowała system podatkowy w kraju. Co ważne, zmiany systemu w obszarze podatków oraz zasad oskładkowania wynagrodzeń kierowców nadal wzbudzają niepokój wśród wielu krajowych przedsiębiorców. W tym względzie poprzednie *przepisy* były stosunkowo prostsze do stosowania i nie budziły aż tylu emocji.

Polski Ład to niewątpliwie tylko jedno z wyzwań, z którymi mierzy się obecnie branża transportowa. W lutym firmy przewozowe rozpoczęły działalność w nowych realiach, w realiach Pakietu Mobilności Mając na uwadze fakt, iż regulacje pakietu znane były od dawna, należy przyjąć, że to rozwiązania krajowe odpowiadają za chaos legislacyjny. Władze państwowe do samego końca pozostawiły branżę w niepewności. Przepisy dostosowujące prawo krajowe do unijnych ustaleń zostały uchwalone w ostatniej chwili, tuż przed wdrożeniem pakietu, tj. 2 lutego 2022 r. Nowelizację zmian o transporcie drogowym, oraz ustawie o czasie pracy kierowców, a także innych ustawach, prezydent RP podpisał 27 stycznia 2022 r.,⁷⁷ dając przedsiębiorcom niewiele czasu – 5 dni – na przystosowanie się do nich.

Nie ma wątpliwości, że Pakiet Mobilności stał się faktem, a branża transportowa musi przystosować się do rzeczywistości. Nie dziwi zatem,

⁷⁶ Od 1 stycznia 2022 roku obowiązują nowe przepisy w ramach pakietu zmian do wielu ustaw, w tym również podatkowych, nazywanym przez przedsiębiorców Nowym Ładem, Polskim Ładem lub Nowym Polskim Ładem. Ustawodawca nie zaprzestał jednak wprowadzania zmian podatkowych w trakcie roku. Na wiosnę zostały wprowadzone kolejne zmiany dotyczące sposobu ustalania podstawy składki zdrowotnej, a od lipca obowiązuje kolejna wersja Polskiego Ładu tzw. Polski Ład 2.0. Ogólnie biorąc, Polski Ład to plan odbudowy polskiej gospodarki po pandemii COVID-19. Miał zmniejszyć nierówności społeczne i stworzyć lepsze warunki do życia dla wszystkich obywateli.

⁷⁷ Ustawa z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw. <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wydarzenia/nawela-ustawy-o-transporcie-drogowym-podpisana,47927>

że wejście w życie nowych regulacji w ramach Pakietu Mobilności to dla polskich firm przede wszystkim wzrost kosztów funkcjonowania i zmniejszenie konkurencyjności na rynku Unii Europejskiej. W roku doszły do tego jeszcze wzrosty cen paliw i nośników energii, niekontrolowany wzrost inflacji oraz załamanie koniunktury gospodarczej. Dodatkowo zjawisko to potęguje narastający kryzys militarny – największy od wielu lat w Europie – wywołany wojną w Ukrainie. 24 lutego 2022 r., kiedy Rosja napadła na Ukrainę, a niespotykana skala jej agresji włączyła do wojny całą społeczność Zachodu wspierającą Ukrainę finansowo i militarnie, jego wpływ na funkcjonowanie branży transportowej jest olbrzymi. Jednym z najbardziej istotnych problemów jest też niedobór kierowców, zwłaszcza że wielu ukraińskich kierowców zdecydowało się na powrót do kraju, aby walczyć z rosyjskim agresorem⁷⁸.

Aktualnie firmy przewozowe funkcjonują w realiach sankcji i kontr sankcji, prawie całkowicie zamykających przewozy na wschód. Mając na uwadze, że są to kolejne reperkusje dla polskich przewoźników, trudno jest określić jakikolwiek horyzont czasowy rozwiązania tego problemu, będącego jednocześnie efektem wojny w Ukrainie. Co za tym idzie, trudno też przewidywać, jak będą dalej radzili sobie przedsiębiorcy branży transportowej w tak trudnej sytuacji. Należy bowiem zauważyć, iż wdrażanie w życie nowych regulacji w ramach Pakietu Mobilności i uchwalanie w ostatniej chwili przepisów dodatkowo wysoka inflacja i zamieszanie z Polskim Ładem, a także wojna i odpływ ukraińskich kierowców z rynku to dla 35 tysięcy polskich firm z branży transportowej z pewnością niełatwy rok.

2. Geneza Pakietu Mobilności

Pakiet Mobilności to ogólna nazwa dla zespołu rozwiązań zmieniających regulacje unijne, które mają na celu ujednoczenie przepisów dotyczących przewozów drogowych w Unii Europejskiej. Nie wprowadza on nowych aktów prawnych, a jedynie zmienia już obowiązują-

⁷⁸ P. Nowak, G. Bogaczyk, *Ukraińcy kierowcy gotowi do powrotu na Ukrainę, aby walczyć z Rosją*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 24 lutego 2022, <https://forsal.pl/swiat/ukraina/artykuly/8365558,ukraincy-kierowcy-gotowi-do-powrotu-na-ukraine-aby-walczyc-z-rosja.html>

ce⁷⁹. Pierwsze prace legislacyjne rozpoczęły się w 2017 roku. Szybko okazało się jednak, że pierwsza wersja zapisów Pakietu Mobilności jest zbyt skomplikowana, nieprecyzyjna, a w wielu przypadkach wręcz niemożliwa do zastosowania w praktyce. Konieczne więc było opracowanie nowych przepisów. Aktualna, czwarta już wersja przepisów stanowi kompromis z 11 grudnia 2019 r. pomiędzy Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim i Radą Unii Europejskiej. Ostatecznie Pakiet Mobilności został przegłosowany 8 lipca 2020 r., a trzy tygodnie później, 31 lipca, został opublikowany. Zaproponowane wówczas zmiany wpływają dziś na wzrost kosztów funkcjonowania i zmniejszenie konkurencyjności polskich firm na unijnym rynku.

W kontekście prowadzonych rozważań należy zauważyć, iż jednym z głównych założeń pakietu mobilności miała być:

- likwidacja dumpingu⁸⁰ socjalnego,
- poprawa warunków pracy,
- likwidacja firm „skrzynek pocztowych”.

Niestety, na przestrzeni ostatnich kilku lat oczekiwania, że dalszy rozwój gospodarczy Unii Europejskiej winien być wspólną odpowiedzialnością państw członkowskich, które powinny podejmować działania związane z coraz to większą liberalizacją tego rynku, w ostatnim okresie zostały mocno zachwiane. Wiele państw członkowskich podejmowało i nadal podejmuje próby regulacji i ochrony własnych rynków, kwestionując przy tym podstawowe zasady i idee, które leżą u podstaw Unii Europejskiej jako całości⁸¹. Przedmiotem takiego podejścia jest

⁷⁹ Pakiet Mobilności zmienił rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady: (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych... (Dz. Urz. UE L 06.102.1 ze zm.), w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 60/1 z 28.2.2014), w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów.

⁸⁰ Dumping to taktyka mająca na celu wyeliminowanie niechcianych konkurentów poprzez oferowanie sztucznie zaniżonych cen, których nie uzasadniają korzyści w zakresie wydajności, innowacyjności, jakości produktów lub usług.

⁸¹ A. Bujak, G. Wieczorek, *Szanse i zagrożenia funkcjonowania oraz rozwoju transportu drogowego w europejskiej przestrzeni gospodarczej w ocenie firm transportowych dolnego śląska*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej”, Gliwice 2017.

subiektywne tworzenie prawa w ramach przepisów dotyczących chociażby płacy minimalnej.

Pierwszym państwem Unii Europejskiej, które wprowadziło krajową regulację prawną dotyczącą płacy minimalnej pracowników delegowanych do pracy na jego terenie, były Niemcy⁸². 1 stycznia 2015 r. weszła w życie ustawa o płacy minimalnej Mindestlohngesetz, potocznie zwana ustawą MiLoG⁸³. O ile w samym wprowadzeniu płacy minimalnej przez Niemcy nie było nic zaskakującego, to jednak wprowadzenie zapisu w ustawie obligującego pracodawców z innych państw zapewnienia niemieckiej płacy minimalnej zatrudnionemu przez siebie personelowi świadczącemu pracę na terenie Niemiec wzbudził szeroko zakrojoną dyskusję. Okazało się, że regulacjom tym mieli podlegać również zagraniczni przewoźnicy realizujący na terenie Niemiec. Wśród dyskusyjnych rozwiązań znalazły się:

- kabotaż (transport na terenie danego kraju wykonywany przez pojazd lub firmę zarejestrowaną w innym państwie),
- doładunek lub częściowy rozładunek,
- transport w ruchu międzynarodowym, w którym załadunek lub rozładunek ma miejsce na terytorium Niemiec.

Przepisy te miały istotne znaczenie dla polskich przewoźników, których działalność międzynarodowa opiera się w dużej mierze na świadczeniu usług transportowych na terenie innych państw unijnych, w tym Niemiec.

W ślad za Niemcami półtora roku później poszli Francuzi. 1 lipca 2016 r. we Francji weszły w życie przepisy wykonawcze do ustawy nr 2015-990 o rozwoju, działalności i równych szansach gospodarczych (Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques), zwanej powszechnie Loi Macron od nazwiska projektodawcy, obecnego prezydenta Francji. Zgodnie z nimi wszystkie międzynarodowe usługi transportowe świadczone

⁸² J. Wańkiewicz, M. Menes, W. Gis, *Eksperckie oszacowanie skali zaangażowania krajowych przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego w przewozach na obszarze Niemiec*, Transport Samochodowy, 1, Wydawnictwo ITS, Warszawa 2018.

⁸³ Ustawa o płacy minimalnej (Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns, MiLoG) została uchwalona 11 sierpnia 2014 r., weszła w życie 16 sierpnia 2014 r., a jej stosowanie rozpoczęło się 1 stycznia 2015 r., www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/milog/gesamt.pdf [dostęp: 10.09.2022].

na rzecz przedsiębiorstw mających swoją siedzibę we Francji, a także usługi świadczone z terytorium tego kraju w ramach kabotażu, miały podlegać regulacjom Loi Macron. W praktyce oznaczało to, że każdy przewoźnik delegując kierowcę do pracy na terytorium Francji, musiał przestrzegać wszystkich przepisów ustawowo-wykonawczych a także układów zbiorowych dla branży przewozowej.

Wychodząc od powyższych ustaleń należy dodać, iż MiLoG i Loi Macron, które zostały wprowadzone w krajach kluczowych z punktu widzenia polskiego sektora transportu drogowego wywołały efekt domina. Restrykcyjne regulacje wprowadziła po nich m.in. Austria⁸⁴.

W ocenie autorów niemiecko-francuskie przepisy zwiększyły nie tylko ryzyko prowadzonej działalności gospodarczej ale i wprowadziły bariery administracyjne, które uniemożliwiają właściwe funkcjonowanie rynku wspólnotowego. Powyższą tezę potwierdziła Komisja Europejska, wszczynając w maju 2015 r. oficjalne postępowanie wobec Niemiec⁸⁵. W czerwcu 2016 r. podobną procedurę Komisja wdrożyła wobec Francji, w sprawie tamtejszych przepisów o płacy minimalnej – Loi Macron⁸⁶. Natomiast w kwietniu 2017 r. rozpoczęło się postępowanie wobec Austrii, która również zastrzyła przepisy o płacy minimalnej i walce z dumpingiem socjalnym⁸⁷. Jest to o tyle ważne, ponieważ Komisja w zakresie swoich obowiązków winna chronić interesy wszystkich państw członkowskich⁸⁸.

⁸⁴ Das neue Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG) seit 1.1.2017, WKO 25.01.2017, <https://www.wko.at/branchen/sbg/industrie/Lohn--und-Sozial-dumping-2017>.

⁸⁵ Commission launches infringement case on the application of the German Minimum Wage law to the transport sector (informacja prasowa), Komisja Europejska 19.05.2015, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5003_en.pdf [dostęp: 6.12.2018].

⁸⁶ Loi no 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

⁸⁷ Das neue Lohndumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG) seit 1.1.2017, WKO 25.01.2017, <https://www.wko.at/branchen/sbg/industrie/Lohn--und-Sozial-dumping-2017.html> (dostęp: 16.10.2022).

⁸⁸ Biorąc pod uwagę stosunek Komisji do MiLoG-u, to wiadomo było, że stoi ona na stanowisku niezgodności MiLoG-u z prawem UE przede wszystkim w zakresie tranzytu i innych operacji transportowych. Nieoficjalnie jednak wiadomo było, że zdaniem Komisji postanowienia MiLoG-u w zakresie kabotażu sprzeczne z tymże prawem już nie są.

Opisana kwestia płacy minimalnej ukazuje niezwykle ważny problem. Podkreśla rozbieżności polityczno-ekonomiczne państw członkowskich, a przez to odmiennych perspektyw i dążeń, co w opinii autorów przełożyło się bezpośrednio na Pakiet Mobilności. Niepokojące jest, iż w obszarze polityki transportowej Unii Europejskiej dostrzega się cofanie procesów liberalizacyjnych i ograniczanie swobód wolnego rynku. To właśnie omawiane przepisy oraz próby ograniczania swobód pod hasłem równych praw pracowniczych przez państwa „starej piętnastki” są głównym źródłem tych problemów.

3. Pakiet Mobilności – harmonogram zmian

Od 2017 roku trwają dyskusje na temat proponowanego przez Komisję Europejską Pakietu Mobilności. Większość dyrektyw została już wdrożona do porządków prawnych poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej, natomiast pozostałe będą wchodziły w życie stopniowo, aż do połowy 2026 r. W Polsce implementacja Pakietu Mobilności do krajowego ustawodawstwa odbywa się w głównej mierze poprzez nowelizacje ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców⁸⁹. Najszybciej zmiany zostały wdrożone w obszarze organizacji tygodniowego odpoczynku kierowców. Następnie zmiany dotyczące kabotażu. Nowe przepisy w tym zakresie zostały wprowadzone 21 lutego 2022 roku. Kolejnym krokiem była profesjonalizacja transportu lekkiego, która od 22 maja 2022 r. reguluje przewóz rzeczy pojazdami powyżej 2,5 tony. Ostatnim elementem finalizującym Pakiet Mobilności będą zmiany dotyczące wymiany tachografów. Proces wymiany zacznie się od 2023 r. i potrwa około trzech lat – tabela 1. W tym względzie branża transportowa musi przystosować się do nowej rzeczywistości, odnoszącej się zwłaszcza do takich przepisów, jak:

- Rozporządzenia (UE) 2020/1054⁹⁰, które wprowadza zmiany w normach czasu jazdy i odpoczynku oraz w tachografach. Głównie

⁸⁹ Dz.U. 2004 nr 92 poz. 879. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=w-du20040920879> (dostęp: 12.09.2022).

⁹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do mini-

zmienia przepisy rozporządzenia 561/2006 oraz rozporządzenia 165/2014. Większość zmian z tego rozporządzenia już obowiązuje.

- Rozporządzenia (UE) 2020/1055⁹¹, które wprowadza zmiany w wymaganiach dotyczących zawodu przewoźnika drogowego oraz w dostępie do rynku. Głównie zmienia przepisy rozporządzeń 1071/2009 oraz 1072/2009. Najważniejsze zmiany z tego rozporządzenia weszły w życie 21 lutego 2022: obowiązkowy powrót ciężarówki co 8 tygodni oraz 4-dniowy zakaz kabotaży tym samym pojazdem w tym samym kraju.
- Dyrektywy (UE) 2020/1057⁹² wprowadzającej zmiany związane z delegowaniem pracowników w transporcie oraz zmiany dotyczące kontroli. Głównie zmienia zapisy dyrektyw o delegowaniu pracowników (96/71/WE oraz 2014/67/UE). Wprowadzane tą dyrektywą zmiany obowiązują w większości od 2 lutego 2022.
- Rozporządzenia (UE) 2020/1056⁹³ nakazującego stworzenie internetowych platform tzw. e-FTI służących do wymiany elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego np. listów przewozowych, e-CMR. Pozwala to na powszechne używanie elektronicznych

malnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów. <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rozporzadzenie-2020-1054-zmieniajace-rozporzadzenie-we-nr-561-2006-w-69345423> (dostęp: 10.09.2022).

⁹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym. <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rozporzadzenie-2020-1055-zmieniajace-rozporzadzenia-we-nr-1071-2009-we-nr-69345424> (dostęp: 10.09.2022)..

⁹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012. <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/dyrektywa-2020-1057-ustanawiajaca-przepisy-szczegolne-w-odniesieniu-do-69345426> (dostęp: 10.09.2022).

⁹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rozporzadzenie-2020-1056-w-sprawie-elektronicznych-informacji-dotyczacych-69345425> (dostęp: 10.09.2022).

listów przewozowych oraz zapewnia dostęp do tych informacji przez służby kontrolujące.

Przedstawione akty prawne to szereg przepisów regulujących funkcjonowanie transportu drogowego na terenie Unii Europejskiej. Zakres zmian odnosi się w szczególności do trzech podstawowych obszarów funkcjonowania transportu: czasu pracy kierowców wraz z budową i obsługą tachografu, delegowania kierowców i ich płacy minimalnej oraz dostępności do rynku i prowadzenia działalności transportowej na terenie Wspólnoty.

Tab. 11. Pakiet Mobilności – harmonogram zmian

31 lipca 2020	<ul style="list-style-type: none">• Ogłoszenie Pakietu Mobilności
20 sierpnia 2020 r	<ul style="list-style-type: none">• Wdrożono zmiany dotyczące czasu pracy kierowcy i obsługi tachografów
16 lipca 2021 r	<ul style="list-style-type: none">• Zaczęło obowiązywać rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1228 z 16 lipca 2021 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2016/799 w odniesieniu do wymogów dotyczących budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów inteligentnych oraz ich elementów składowych.
2 lutego 2022 r.	<ul style="list-style-type: none">• Od tego dnia obowiązują nowe przepisy dotyczące delegowania oraz płacy minimalnej. Pod delegowanie podlegają przewozy tranzytowe i typu cross trade. Wyłączenie dotyczy natomiast przewozów bilateralnych oraz tranzytowych. Kierowcy podlegający pod przepisy delegowania od 2 lutego br. otrzymują takie wynagrodzenie, jakie obowiązuje w państwie, w którym wykonywali oni swoją pracę. Zgłoszenie delegowania odbywa się teraz wyłącznie za pośrednictwem jednego, ujednoliconego systemu IMI, który został rozbudowany o moduł delegowania. Dotychczas działające platformy przestały funkcjonować 1 lutego br.• Zmiany objęły także obowiązek rejestrowania przez kierowców przekraczania granicy w tachografie poprzez wprowadzenie symbolu państwa, do którego wjechali na najbliższym postoju na granicy lub po jej przekroczeniu.• Od 2 lutego br. nie można już ponadto zaliczać diet i ryczałtów na poczet podróży służbowych. W tym zakresie zmieniły się również zasady rozliczania PIT i ZUS.• Możliwość utraty reputacji za niedostosowanie się do wytycznych (np. niedozwolone kabotaże, brak spełnienia obowiązków delegowania).
5 lutego 2022 r.	<ul style="list-style-type: none">• Od 5 lutego br. przewoźnicy, którzy do międzynarodowych przewozów wykorzystują pojazdy powyżej 2,5 t do 3,5 t, mogą składać wnioski o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowej. Wynika to z nowych przepisów dla „busiarzy”, przewidzianych w Pakiecie Mobilności, które zaczęły obowiązywać w maju 2022 r.
21 lutego 2022 r.	<ul style="list-style-type: none">• Ta data oznacza nowy wymóg w zakresie obowiązkowych powrotów do państwa siedziby przewoźnika co najmniej raz na 8 tygodni oraz konieczność odbywania 4-dniowego okresu przerwy po 3 dozwolonych operacjach kabotażowych.• Przepisy, które wejdą w życie tego dnia, doprecyzują również m.in. wymóg prowadzenia ciągłej i rzeczywistej działalności w państwie członkowskim oraz to, jakie dokumenty powinny być przechowywane w lokalach należących do przedsiębiorcy z określonymi odstępstwami (dla przedsiębiorców, którzy powierzyli administrację dokumentami podmiotom uprawnionym na podstawie ustawy o rachunkowości). Wskażą ponadto na obowiązek „stacjonowania” w bazie eksploatacyjnej odpowiedniej liczby kierowców.

21 maja 2022 r.

- Z dniem 21 maja 2022 r. zaczął obowiązywać zmiany ważne dla przewoźników wykorzystujących w transporcie międzynarodowym pojazdy powyżej 2,5 t do 3,5 t. Pakiet Mobilności nakłada na nich obowiązek posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika i licencji wspólnotowej oraz spełnienia związanych z nią wymogów. Przewoźnicy będą zobowiązani do posiadania zabezpieczenia finansowego na pierwszy pojazd w wysokości 1800 euro i 900 euro na każdy następny, spełnienia wymogu dobrej reputacji oraz posiadania zarejestrowanej, stałej i rzeczywistej siedziby firmy.

1 czerwca 2022 r.

- W przypadku gdy przewoźnik drogowy dokonał zgłoszenia pojazdu do licencji wspólnotowej przed dniem 1 marca 2022 r., a pojazd taki nie został zgłoszony do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, przewoźnik ma obowiązek zgłoszenia takiego pojazdu do tego zezwolenia w terminie do 1 czerwca 2022 r.

1 stycznia 2023 r.

- Do 1 stycznia 2023 r. przewoźnicy mają czas, aby spełnić wymagania dotyczące adekwatnej do liczby posiadanych pojazdów liczby miejsc postojowych. Zgodnie z treścią nowych przepisów baza eksploatacyjna powinna zostać wyposażona „co najmniej w miejsca postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym w liczbie odpowiadającej co najmniej 1/3 liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika do organu wydającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego”.
- W przypadku posiadania przez przewoźnika drogowego kilku baz eksploatacyjnych znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej łączna liczba miejsc postojowych musi odpowiadać co najmniej 1/3 liczby posiadanych pojazdów.

21 sierpnia 2023 r.

- Od 21 sierpnia 2023 r. we wszystkich pojazdach wykorzystywanych w przewozach międzynarodowych, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony, obowiązkowe staną się nowe inteligentne tachografy II generacji.

1 stycznia 2025 r.

- Wszystkie pojazdy w ruchu międzynarodowym, które do tej pory wykorzystywały tachografy analogowe lub cyfrowe, od 1 stycznia 2025 r. będą musiały zostać wyposażone w nowe tachografy II generacji

22 sierpnia 2025 r.

- Od tej daty tachografy II generacji zastąpią tachografy I generacji.

1 lipca 2026 r.

- Ostatnie z planowanych zmian dotyczą pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej od 2,5 t do 3,5 t. Od 1 lipca 2026 r. zostanie nałożony na nie obowiązek wyposażenia w tachografy II generacji.
- Jeśli chcesz dowiedzieć się więcej o Pakiecie Mobilności i wprowadzonych zmianach, zapraszamy do kontaktu z Kancelarią Transportową LEGALTRANS.

Źródło: opracowanie własne

Pakiet Mobilności od początku uchwalenia budził wiele obaw. Wielokrotnie był krytykowany, jednakowoż za zapisy i zwiększenie biurokracji. Mimo wielu prób negocjowania jego zapisów i zmiany na mniej restrykcyjne, a także wyraźnego sprzeciwu przedstawicieli grupy krajów mających zgodne stanowisko w stosunku do niego wszystkie one okazały się nieudane. Co ważne, państwa członkowskie takie jak Polska, Litwa czy Rumunia będące do niedawna jeszcze liderami branży TSL wciąż kwestionują niektóre jego zapisy – chociażby wymóg wypłacania kierowcom minimalnego wynagrodzenia w wysokości obowiązującej w krajach, w których realizowane są przewozy. Zgodnie z zapisami od lutego firmy transportowe muszą płacić każdemu kierowcy taką samą stawkę, jaką otrzymuje pracownik w kraju, na terenie którego wykonuje pracę⁹⁴.

Niewątpliwie to prawdziwa rewolucja, jaka nastąpiła w zasadach wynagradzania kierowców realizujących przewozy typu cross-trade i kabotaż na trasach międzynarodowych. Przewoźnicy międzynarodowi nie mogą już wypłacać kierowcom diet zwolnionych ze składek i podatku. W to miejsce muszą naliczać im oskładkowane i opodatkowane stawki z krajów, w których wykonuje swoją pracę. Skomplikowało to system obliczania wynagrodzeń kierowców. Wydaje się przy tym, że wielu przedsiębiorców nadal boryka się z trudnościami w tym zakresie.

Dodatkowo wprowadzono także obowiązek zgłaszania każdego delegowanego kierowcę przez unijny system wymiany informacji na rynku wewnętrznym – Internal Market Information System. System służy także do przesyłania dokumentów dotyczących kontroli przestrzegania przepisów o delegowaniu. Zagraniczne służby mogą za jego pośrednictwem prowadzić e-kontrole dokumentów przewoźnika.

Nowe regulacje wprowadziły także obowiązek powrotu ciężarówek do baz raz na 8 tygodni, zmieniły zasady kabotażu oraz wymagania dotyczące siedziby firmy. Pojawiły się też obowiązkowe licencje dla pojazdów o DMC poniżej 3,5 t. Za niedostosowanie się do nowych regulacji grożą kary, a nawet utrata reputacji i licencji.

⁹⁴ Na mocy przepisów Pakietu Mobilności kierowcy delegowani będą otrzymywać pełne minimalne wynagrodzenie zagraniczne, jakie obowiązuje w kraju, w którym wykonywali oni swoją pracę. Gdy więc kierowca z Polski zostanie delegowany do pracy we Francji, jego płaca powinna być wyliczana zgodnie ze stawkami obowiązującymi w tym kraju i stosowanymi względem kierowców francuskich.

Pomimo upływającego czasu pojawia się coraz więcej wątpliwości i przykładów różnych interpretacji nowych przepisów. To zdecydowanie nie sprzyja w dostosowaniu się do nowej rzeczywistości, która dotyczy przewoźników drogowych w Polsce. Dla wielu z nich Pakiet Mobilności stał się „pakietem niejasności” a wykonywanie przewozów w obliczu niepewności prawnej, znacznie zwiększyło ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej. Wydaje się, że cele Pakietu Mobilności były słuszne, ale samo wykonanie pozostawia już wiele do życzenia, czego potwierdzeniem są pytania stawiane nie tylko przez samych przewoźników, lecz także przez służby kontrolne, a nawet samą Komisję Europejską. Potwierdza to fakt, że Komisja Europejska przychyliła się do postulatów złagodzenia przepisów Pakietu Mobilności, dotyczących konieczności powrotu pojazdów do bazy co 8 tygodni. Przyczepy i naczepy mają być wyjęte spod tego obowiązku⁹⁵. Niewątpliwie rezygnacja ze spornego zapisu ucieszyło środowiskowo przewoźników, ale nie kończy ich walki o modyfikację Pakietu Mobilności. Kolejnym celem na liście przewoźników jest zawieszenie wszystkich zapisów o konieczności powrotu do bazy co 8 tygodni, wobec rekordowo wysokich cen paliw wywołanych wojną w Ukrainie.

Niezależnie od przedstawionych opinii jedno jest pewne: gruntowna znajomość przepisów jest konieczna, aby odpowiednio przygotować firmę do wyzwań, jakie stawia przed przedsiębiorcami współczesny rynek transportowy. Opierając swoją wiedzę na sprawdzonych i wiarygodnych informacjach, możemy wówczas uniknąć błędnych interpretacji, które w dłuższej perspektywie mogą nas sporo kosztować.

4. Wpływ Pakietu Mobilności na funkcjonowanie transportu drogowego

Zmiany wprowadzone przez Pakiet Mobilności miały docelowo nieść ze sobą wiele dobrego. Ich założeniem była poprawa warunków pracy kierowców zawodowych, wyrównanie płac w wymiarze europej-

⁹⁵ M. Tomkowiak, *Zmiany w Pakiecie Mobilności: obowiązek powrotu do bazy bez naczep i przyczep*. <https://www.logistyka.net.pl/aktualnosci/item/93130> (dostęp: 10.10.2022).

skim, a także poprawa bezpieczeństwa na drogach Unii Europejskiej. Niestety, w obecnym kształcie zwiększają ryzyko w funkcjonowaniu polskiego i europejskiego systemu transportu drogowego. Zaprzeczają wysiłki na rzecz harmonizacji poziomów dobrobytu między państwami Wspólnoty i osłabiają konkurencyjność unijnych przewoźników względem firm spoza Unii⁹⁶.

Już dziś operatorzy unijni stają w obliczu konkurencji ze strony operatorów z krajów trzecich. Z tego powodu konieczne jest zagwarantowanie, by unijni przewoźnicy nie byli dyskryminowani. Zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie trzecim nie powinny być traktowane korzystniej niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim. Zasada ta powinna mieć również zastosowanie w przypadku szczegółowych przepisów dotyczących delegowania przewidzianych w niniejszej dyrektywie. Powinna ona w szczególności mieć zastosowanie, gdy operatorzy z państw trzecich wykonują przewozy zgodnie z dwustronnymi lub wielostronnymi umowami zapewniającymi dostęp do unijnego rynku.

Obecnie szczególnie zagrożone wydają się być małe rodzinne firmy, o niskiej zdolności finansowej. Dla nich każda drastyczna zmiana warunków wykonywania przewozów drogowych oznaczać może nie tylko konieczność likwidacji przedsiębiorstwa, ale także brak możliwości spłaty ciężących na nich zobowiązań finansowych – rat kredytów i leasingów, odroczonej płatności za zakupione paliwo itp. A to oznacza poważne kłopoty dla rynku finansowego, branży paliwowej, motoryzacyjnej i innych sektorów gospodarki

Uwzględniając tempo wprowadzania zmian, ich skalę i stopień skomplikowania, to Pakiet Mobilności w tym względzie jest przedsięwzięciem bez precedensu. Mimo że proces ten rozpoczął się już dawno, to nadal nie można mówić o stabilizacji, zarówno po stronie podmiotów podlegających przepisom, jak i decydentów. Wywołuje to sporo zamieszania. Trzeba było choćby dostosować system kadrowo-płacowy do nowych zasad rozliczania zaliczek na PIT i składek ZUS. Do tego dalej mamy brak jednoznacznie określonych stawek wynagrodzenia sektorowego a tam, gdzie są one określone, zasady ich zastosowania

⁹⁶ P. Klaus, *Pakiet Mobilności 1 – wpływ na europejski system transportu drogowego*. *Transport i Logistyka Polska*, <https://tlp.org.pl/pakiet-mobilnosci-1-wplyw-na-europejski-system-transportu-drogowego/>

są niejasne. To nie tylko zwiększa obciążenia administracyjne przedsiębiorców, ale i podnosi ryzyko pomyłek oraz większych konsekwencji. Konsekwencje błędów mogą być poważne, zaś operatorzy nie mogą pozwolić sobie na naruszenia, których efektem byłaby utrata dobrej reputacji, tym samym i licencji transportowej⁹⁷.

Regulacje wprowadzane w ramach unijnego Pakietu Mobilności przyniosły za sobą znaczące zmiany w funkcjonowaniu polskich firm transportowych. Jako największe dotychczasowe wyzwania można wskazać na:

- konieczność dostosowania naszego systemu kadrowego do nowych zasad rozliczania zaliczek na poczet PIT i składek ZUS,
- zwiększenie zatrudnienia w celu obsługi płac czy samych kierowców,
- wzrost kosztów działalności firm spowodowany nie tylko poziomem wynagrodzeń kierowców, lecz także np. liczbą „pustych” kilometrów,
- niejasność, a czasami niekompletność nowych przepisów unijnych,
- aktualizacja Regulaminu Pracy i Wynagradzania,
- wypracowanie uniwersalnego systemu wynagrodzeń kierowców niwelującego dysproporcje.

W odniesieniu do powyższego przedstawione uwarunkowania skutkują zaburzeniami po stronie zarówno podaży, jak i popytu usług transportowych. Cały rynek musi być przygotowany na konieczność dostosowywania swoich zasobów do aktualnego, dynamicznie zmieniającego się zapotrzebowania. Do tego dochodzi zmienność cen ropy i duży wzrost cen energii. To potęguje niepewność i wymaga od firm transportowych natychmiastowych reakcji oraz monitoringu swoich kosztów, tak więc ciągłego szacowania rentowności zleceń.

Negatywne konsekwencje przynoszą też nowe przepisy związane z koniecznością przestrzegania dodatkowego limitu kabozażu. Zobowiązują one przewoźników do „zamrożenia” swojego pojazdu na cztery dni po wykonaniu wszystkich operacji kabożowych, czyli trzech dostaw w ciągu siedmiu dni od pierwszego rozładunku⁹⁸. Dla firm transportowych, które specjalizowały się w tego typu przewozach, jest to ogromne wyzwanie, wymagające gruntownej zmiany w organi-

⁹⁷ M. Szaroleta, *Skutki Pakietu Mobilności dla polskich firm*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 22 listopada 2022, nr 225 (5887).

⁹⁸ K. Wolański, *Pakiet mobilności to na razie chaos i wzrost kosztów*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 22 listopada 2022, nr 225 (5887).

zacji tych przewozów, a także dokładnego przemyślenia opłacalności danych kierunków.

Ujemne skutki wywołuje też nowy obowiązek powrotu pojazdów ciężarowych do bazy raz na osiem tygodni. Zwiększa on liczbę przejazdów, wykonywanych na pusto i wymaga od przewoźników znaczących zmian w organizacji transportu. Niewątpliwie to też regulacja bardzo wątpliwa pod względem ekonomicznym, szczególnie w odniesieniu do działań ograniczających emisje gazów cieplarnianych⁹⁹.

Podobnie przepisy dotyczące obowiązkowego regularnego tygodniowego odpoczynku, które uderzają w pracujących kierowców z państw peryferyjnych względem gospodarczego centrum Europy, nie pomagają operatorom w ich funkcjonowaniu. Część zasad wynikających z nowych regulacji nie jest praktycznie możliwa do zrealizowania przez przedsiębiorców. Jako przykład można wskazać obowiązek zapewnienia noclegu dla kierowcy poza kabiną pojazdu w trakcie odbioru regularnego tygodniowego odpoczynku. Niestety, w całej Europie brakuje dostatecznej bazy noclegowej powiązanej z siecią drogową, a zwłaszcza z głównymi szlakami komunikacyjnymi.

W tym kontekście nowe inicjatywy coraz bardziej komplikują zasady prowadzenia działalności transportowej w Polsce. Niejednokrotnie wprowadzane i planowane przepisy nie są w pełni zrozumiałe w momencie ich wdrażania. Co ważne, sami projektodawcy podkreślają, że sposób interpretacji zostanie wypracowany w drodze praktyki orzeczniczej. A skoro tak, to zwiększone ryzyko jeszcze długo nie będzie rekompensowane zwiększaniem rentowności wykonywanych przewozów. Przykładem może być wprowadzenie niemieckiej ustawy MiloG, w której przewidziano kary dla kontrahentów przewoźników. Spowodowało to, że przewoźnicy z państw peryferyjnych – m.in. z Polski, Litwy, Bułgarii i Rumunii – o niższym stopniu rozwoju gospodarczego z równoprawnych partnerów stali się partnerami wnoszącymi ryzyko. Szybko to zostało zauważone i wycenione przez niemieckich ubezpieczycieli, którzy w związku z tym wprowadzili nowy produkt – ubezpieczenie od ryzyka współpracy z polskimi przewoźnikami.

Wychodząc od powyższych ustaleń, należy stwierdzić, że wprowadzone regulacje negatywnie oddziałują na sektor transportowy

⁹⁹ J. Pradel, *Pakiet mobilności to na razie chaos i wzrost kosztów*, Dziennik Gazeta Prawna, 22 listopada 2022, nr 225 (5887).

w Polsce. Chodzi tu m.in. o zasady delegowania kierowców, ograniczenie wykonywania przewozów kabotażowych i przewozów cross-trade, wyboru miejsca oraz odpowiedniej infrastruktury odpoczynku na terenie Europy. W tej sytuacji pomocne mogłoby być wsparcie ze strony rządu, polegające m.in. na uproszczeniu przepisów, szybszym podejmowaniu decyzji korzystnych dla biznesu oraz ograniczeniu biurokracji. Praktyka dowodzi, że nowe przepisy zwiększają liczbę pustych przejazdów. To pociąga za sobą wzrost zużycia paliwa, a w konsekwencji zwiększenie emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych. Dziś już wiadomo, że zmiany w Pakiecie Mobilności zwiększą emisję dwutlenku węgla o 3,3 miliony ton rocznie. Zaś dodatkowy przebieg ciężarówek generować będzie 704 ton tlenków azotu (NOx) i 251 ton pyłu zawieszonego (PM2.5). Zestawiając to z Zielonym Ładem forsowanym przez Unię Europejską, pytanie o to, czy niektóre zapisy Pakietu Mobilności były motywowane tylko polityką, wydaje się pytaniem retorycznym. Zbiór inicjatyw, których nadrzędnym celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej w Europie, stoi w sprzeczności z niektórymi zapisami opisywanego Pakietu Mobilności.

4. Podsumowanie

Zmiana przepisów, która w założeniu miała poprawić warunki socjalne kierowców, w praktyce oznaczać może zmniejszenie ogólnej wydajności i zdolności przewozowej całego systemu transportu drogowego Wspólnoty. To z kolei pociągnie za sobą zapotrzebowanie na większą liczbę samochodów i kierowców, a także spowoduje wzrost natężenia ruchu na drogach i negatywnie wpłynie na środowisko naturalne.

Wydaje się, że kwestie warunków socjalnych i konkurencyjność transportu drogowego w Unii Europejskiej nie zostaną rozwiązane poprzez ich „wyregulowanie”. Niezbędne są konkretne, a zarazem skuteczne działania na rzecz poprawy przejrzystości, wydajności i profesjonalizmu w europejskim systemie transportu drogowego. Nie wiadomo, jak długo potrwa jeszcze agresja rosyjska, czym się skończy i jakie będą jej ostateczne konsekwencje, przede wszystkim koszty gospodarcze dla Europy i świata. A że będą, to pewne.

W takich warunkach Unia Europejska powinna zawiesić w czasie lub przynajmniej zmodyfikować niekorzystny dla biznesu Pakiet Mobil-

ności. Renegocjacji powinny zostać poddane także warunki wdrażania tzw. Zielonego Ładu.

Bibliografia

1. Bujak A., Wieczorek G., *Szanse i zagrożenia funkcjonowania oraz rozwoju transportu drogowego w europejskiej przestrzeni gospodarczej w ocenie firm transportowych Dolnego Śląska*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej”, Gliwice 2017.
2. Commission launches infringement case on the application of the German Minimum Wage law to the transport sector (informacja prasowa), Komisja Europejska 19.05.2015, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5003_en.pdf (dostęp: 6.10.2022).
3. Das neue Lohndumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG) seit 1.1.2017, WKO 25.01.2017, <https://www.wko.at/branchen/sbg/industrie/Lohn-und-Sozialdumping-2017.html> (dostęp: 16.10.2022).
4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/dyrektywa-2020-1057-ustanawiajaca-przepisy-szczegolne-w-odniesieniu-do-69345426> (dostęp: 10.09.2022).
5. Klaus P., *Pakiet Mobilności 1 – wpływ na europejski system transportu drogowego*. *Transport i Logistyka Polska*, <https://tlp.org.pl/pakiet-mobilnosci-1-wplyw-na-europejski-system-transportu-drogowego/> (dostęp: 10.09.2022).
6. Loi no 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.
7. Nowak P., Bogaczyk G., *Ukraińcy kierowcy gotowi do powrotu na Ukrainę, aby walczyć z Rosją*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 24 lutego 2022. <https://forsal.pl/swiat/ukraina/artykuly/8365558,ukraincy-kierowcy-gotowi-do-powrotu-na-ukraine-aby-walczyc-z-rosja.html> (dostęp: 9.09.2022).
8. Pradel J., *Pakiet mobilności to na razie chaos i wzrost kosztów*. „Dziennik Gazeta Prawna”, 22 listopada 2022, nr 225 (5887).
9. *Ranking firm TSL*, „Gazeta Prawna”, 27 czerwca 2022, nr 225 (5887).
10. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady: (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie har-

- monizacji niektórych przepisów socjalnych... (Dz. Urz. UE L 06.102.1 ze zm.), w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku.
11. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 60/1 z 28.2.2014), w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów.
 12. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rozporzadzenie-2020-1054-zmieniajace-rozporzadzenie-we-nr-561-2006-w-69345423> (dostęp: 10.09.2022).
 13. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rozporzadzenie-2020-1055-zmieniajace-rozporzadzenia-we-nr-1071-2009-we-nr-69345424> (dostęp: 10.09.2022).
 14. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rozporzadzenie-2020-1056-w-sprawie-elektronicznych-informacji-dotyczacych-69345425> (dostęp: 10.09.2022).
 15. Szaroleta M., *Skutki Pakietu Mobilności dla polskich firm*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 22 listopada 2022, nr 225 (5887).
 16. Tomkowiak M., *Zmiany w Pakiecie Mobilności: obowiązek powrotu do bazy bez naczep i przyczep*, <https://www.logistyka.net.pl/aktualnosci/item/93130> (dostęp: 10.10.2022).
 17. Ustawa z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wydarzenia/nowela-ustawy-o-transporcie-drogowym-podpisana,47927> (dostęp: 11.09.2022).
 18. Ustawa o płacy minimalnej (Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns, MiLoG), rwww.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/milog/gesamt.pdf (dostęp: 10.09.2022).

19. Waśkiewicz J., Menes M., Gis W., *Ekspertyzki oszacowanie skali zaangażowania krajowych przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego w przewozach na obszarze Niemiec*, Transport Samochodowy 1, Wydawnictwo ITS, Warszawa 2018.
20. Wolański W., *Pakiet mobilności to na razie chaos i wzrost kosztów*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 22 listopada 2022, nr 225 (5887).

Rola logistyki wojskowej w zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego

(dr Katarzyna Jabłonowska)

1. Wstęp

Rozwój logistyki wojskowej to historia wojen, które jako istotne wydarzenia w dziejach ludzkości bezpośrednio przyczyniały się do wzrostu znaczenia logistyki wojskowej. Dostarczenie walczącym wojskom należytego uzbrojenia, amunicji, środków bojowych w wystarczającej ilości i oznaczonym czasie miało decydujący wpływ na zdolność bojową własnych wojsk i realizację ich zadań militarnych, przez co wielokrotnie decydowało o zwycięstwie lub porażce własnych żołnierzy w trakcie konkretnej bitwy, kampanii czy wojny.

Dowódcy wojskowi cały czas poszukują coraz to doskonalszych rozwiązań, które w sposób najbardziej efektywny zapewnią własnym żołnierzom zaopatrzenie konieczne do prowadzenia wojny środki. Prowadzi to do ciągłego rozwoju i wzrostu znaczenia logistyki wojskowej. Konieczność rozwiązywania problemów zarządzania wojskowego i zasobami logistycznymi wpływa na rozwój teorii i praktyki logistyki wojskowej. Prowadzi to do zmieniającego się podejścia, koncepcji, metod i technik zarządzania potencjałem logistycznym, których zadaniem jest taka organizacja zadań szkoleniowych lub bojowych, aby uzyskać poziom zapewniający osiągnięcie założonych celów.

Istnieje bezpośredni związek między działaniami prowadzonymi na polu walki a potrzebami armii na materiały i środki konieczne do prowadzenia walki, koniecznością opracowania planów operacyjnych, obowiązkiem zaspokojenia głównych potrzeb socjalnych, bytowych, jak też zorganizowania zaplecza umożliwiającego wykonanie zadań wojskowych.

2. Definicja logistyki

Słowo *logistyka* wywodzi się z języka greckiego, w którym używano takich słów jak *logos* – słowo, *logisticos* – rachowanie, *logismos* – rachunek. Jest też grupa autorów, którzy dopatrują się rodowodu słowa *logistyka* w języku francuskim¹⁰⁰, gdzie *loger* oznacza mieszkać, zakwaterowanie, a *logis* – kwatera. Generalnie pojęcie logistyka wywodzi się z wojskowości, a mówiąc dokładnie: z militarnej koncepcji i tych działań, które mieszczą się w zadaniach kwatermistrzostwa.

Generalnie logistyka to jeden z elementów procesu łańcucha dostaw, którego zadaniem jest planowanie, wdrażanie i kierowanie transferem i magazynowaniem towarów, usług i wiadomości od miejsca, w którym powstały, do miejsca, w którym zostaną wykorzystane. Inna definicja logistyki głosi, iż mieści w sobie działania organizacyjne, planistyczne, kontrolne w trakcie przepływu towarów, od momentu ich wytworzenia do ostatecznego odbiorcy. Pojęcie logistyki w ujęciu niewojskowym pojawiło się właściwie dopiero po drugiej wojnie światowej, przyjmując, że jest nauką interdyscyplinarną, która łączy elementy techniki, informatyki, ekonomii i łączy przepływ zasobów, zapasów, wiadomości oraz kapitału celem podniesienia atrakcyjności i konkurencyjności danej firmy na rynku¹⁰¹. Logistyka jest zatem schematem działań nakierowanych na dokładne, konsekwentne i skoordynowane działania w programowaniu, nadzorowaniu i kierowaniu łańcuchem dostaw. Jej zasadniczym celem jest wyszukiwanie najlepszych i najkorzystniejszych możliwości technicznych i organizacyjnych z zamiarem najefektywniejszego i najbardziej opłacalnego transportu towarów i materiałów¹⁰².

¹⁰⁰ K. Wawrzyniak, *Wprowadzenie. Istota, rodzaje i funkcje logistyki*, w: R. Kozłowski, A. Sikorski (red.), *Podstawowe zagadnienia współczesnej logistyki*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, s. 13.

¹⁰¹ J. Baran, M. Maciejczak, M. Pietrzak, T. Rokicki, L. Wicki, *Logistyka: wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2008, s. 8-9.

¹⁰² A. Szlachta, *Organizacja logistyki w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, „Zeszyty Naukowe, Logistyka i Transport”, 2007, t. 4, nr 1, s. 77.

3. Logistyka wojskowa

Chiński wódz Sun Tzu żyjący na przełomie V i VI wieku przed naszą erą w swoim dziele *O sztuce wojennej* zawarł pierwsze reguły i zasady działania logistycznego w wojsku. W swoim dziele przypisywał znaczącą rolę przygotowań do bitew i wojen. W Europie za pierwszego twórcę logistyki uważa się bizantyjskiego cesarza Leontosa VI. Dowodził on, że najważniejszym zadaniem logistyki jest sprawne zaopatrywanie wojsk, rozpoznanie terenu, a przede wszystkim właściwe przygotowanie przemieszczenia i umiejscowienia własnych wojsk. Twierdził on, że zadaniem logistyki wojskowej jest jak najszybsze dostarczenie zaopatrzenia znajdującego się na tyłach własnych wojsk do walczących żołnierzy na pierwszej linii. Im szybciej zostanie to zaopatrzenie dostarczone, tym lepiej walczyć będą swoi żołnierze. Kolejnym wielkim zwolennikiem logistyki i twórcą definicji był żyjący na przełomie XVIII i XIX wieku francuski generał A.H. Jomini. W swoim dziele *Zarys sztuki wojennej* twierdził, że logistyka to praktyczna sztuka przemieszczania wojsk nakierowana nie tylko na rozpoznanie i inżynierię wojskową, ale także, a nawet przede wszystkim na działalność sztabową. Jako przykład wpływu logistyki wojskowej na wynik kampanii wojennej, autor wskazał na klęskę Napoleona I w trakcie kampanii rosyjskiej 1812 roku. Licząca około 600 tysięcy żołnierzy i blisko 200 tysięcy koni armia Napoleona I od samego początku borykała się z fatalnym systemem zaopatrzenia, bagatelizowaniem przez dowódców roli transportu oraz problemami związanymi należytym przygotowaniem zaplecza socjalnego, sanitarnego i medycznego. Kolejni teoretycy i zwolennicy logistyki wojskowej zwracali uwagę na znaczenie potencjału ekonomicznego w wojnie, na znaczenie odpowiednich źródeł i strumieni zaopatrywania, stałych baz i składowania zasobów paliwa. Wielkiego znaczenia nabiera proces przygotowań gospodarczych do walki zbrojnej, mobilizacja gospodarcza i właściwe funkcjonowanie przemysłu zbrojeniowego. Cały czas prowadzone są badania operacyjne, których celem jest racjonalizacja zaopatrywania wojsk. Swoją pozytywną rolę odegrało utworzenie NATO oraz wpływ doświadczeń, praktyk i teorii pochodzących ze Stanów Zjednoczonych. Przykładem jest znakomicie przeprowadzona w zakresie logistyki wojskowej amerykańska operacja „Pustynna Tar-

cza”, która poprzedziła właściwą operację militarną „Pustynna Burza”, w trakcie której przetransportowano w rejon Zatoki Perskiej ogromne ilości ludzi, sprzętu i uzbrojenia. Przez 162 doby oddziały logistyczne zorganizowały i wykonały transport ludzi, sprzętu i uzbrojenia. Ale nie było to jedyne zadanie służb logistycznych. Służby te otrzymały zadanie zapewnienia zabezpieczenia logistycznego i socjalnego obecnym tam żołnierzom i osobom cywilnym, a także prowadzenia wsparcia logistycznego w trakcie prowadzonych tam walk. Operacja ta uchodzi za największy sukces logistyczny w sferze wojskowości.

Logistyka ma swoje źródło w wojskowości. Jej zadaniem jest transport, rozmieszczenie i zaopatrzenie wojsk, a także utrzymanie w stałej gotowości wojskowej na jak najwyższym poziomie sprzętu i uzbrojenia wojskowego. Współcześnie logistka wojskowa rozszerza się na nowe obszary działania. Nowe regulacje prawne i literatura przedmiotu rozszerzają jej działanie na administrację, dowożenie, przeprowadzanie napraw i konserwacji czy wreszcie ewakuowanie rannych i chorych¹⁰³.

4. Zabezpieczenie logistyczne w wojsku

Zabezpieczenie logistyczne armii to wszelkie działania, których celem jest dostawa dla walczącej armii koniecznego zaopatrzenia oraz zapewnienie usług zapewniających szkolenia i funkcjonowanie wojska w trakcie prowadzonych walk. Dostawa zaopatrzenia to dostawa techniki wojskowej oraz zapasów bojowych i materiałowych. Z kolei usługi logistyczne to wszelkie działania podejmowane przez wyspecjalizowane jednostki wojskowe i urządzenia logistyczne. Usługi logistyczne są podzielone na usługi specjalistyczne i gospodarczo-bytowe. Do usług specjalistycznych zaliczamy usługi przeładunkowe, transportowe, medyczne, techniczne, wydobywcze i oczyszczania wody. Głównym zadaniem jest zapewnienie pełnej zdolności i gotowości do korzystania z techniki wojskowej i technicznych środków bojowych przez walczą-

¹⁰³ K. Wawrzyniak, *Wprowadzenie. Istota, rodzaje i funkcje logistyki*, w: R. Kozłowski, A. Sikorski (red.), *Podstawowe zagadnienia współczesnej logistyki*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, s. 13.

cych żołnierzy. Kolejnym zadaniem jest zagwarantowanie należytego stanu zdrowia i kondycji walczących żołnierzy poprzez zapewnienie opieki lekarskiej i medycznej rannym i chorym żołnierzom. Specjalistyczne usługi logistyczne to także transport wojska, zapewnienie przejezdności koniecznych dla wojska dróg i mostów, jak również typowanie budynków i obiektów infrastruktury wojska i obiektów cywilnych do wykorzystania przez wojsko w toczącym się konflikcie zbrojnym. Usługi gospodarczo-bytowe mają zapewnić żołnierzom właściwe warunki do funkcjonowania i życia. Takimi usługami są usługi piekarnicze, fryzjerskie, krawieckie, finansowe, szwalnicze oraz pralnicze. Celem zabezpieczenia logistycznego wojska jest utrzymanie zdolności bojowej armii oraz dostawa narzędzi i sprzętu do prowadzenia działań wojennych. Możliwe jest to przez stałe uzupełnianie zapasów i środków koniecznych do wykonywania postawionych celów i prowadzenia walk, a przede wszystkim koniecznych do przeżycia żołnierzy w trakcie toczonych walk. Jeżeli zabezpieczenie logistyczne zostanie prawidłowo zorganizowane, a co za tym idzie będzie prawidłowo funkcjonować, umożliwi ono zaspokojenie wszelkich potrzeb walczącej armii i dostarczy koniecznych materiałów i zasobów walczącym żołnierzom w odpowiednim miejscu, czasie, w konkretnej ilości w potrzebnej jakości¹⁰⁴.

*Doktryna Logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Dd/4*¹⁰⁵ wprowadza podział zabezpieczenia logistycznego, biorąc pod uwagę rodzaj sił zbrojnych i obszar prowadzonych działań. Tym samym wyodrębniło zabezpieczenie logistyczne w operacjach lądowych, operacjach powietrznych i operacjach morskich. Podmiotami odpowiedzialnymi i organizującymi zabezpieczenia logistyczne są odpowiednio: dowódca wojsk lądowych, dowódca sił powietrznych i dowódca marynarki wojennej.

System zabezpieczenia logistycznego operacji lądowych to podmioty kierownicze szczebla operacyjnego i taktycznego, oddziały i pododdziały logistyczne oraz jednostki wchodzące w skład infrastruktury materiałowo-technicznej i medycznej. System ten mogą wspierać

¹⁰⁴ M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005, s. 57.

¹⁰⁵ *Doktryna Logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Dd/4*, Szt. Gen. 1566/2004, MON, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2004.

wybrane jednostki gospodarki narodowej, a także przedsiębiorstwa zagraniczne. Jego głównym celem jest zabezpieczenie operacji lądowych oraz współpraca z innymi rodzajami sił zbrojnych i współpraca międzynarodowa.

System zabezpieczenia logistycznego operacji powietrznych podobnie jak system zabezpieczenia operacji lądowych jest utworzony przez odpowiednie podmioty właściwego szczebla. System ten winien odznaczać się dużą manewrowością, elastycznością i szybkością podejmowanych działań i decyzji. Miejscem gromadzenia zapasów logistycznych i środków materiałowych winny być bazy lotnicze o największej intensywności ruchu i działań. Wspomniana *Doktryna...* stanowi, że dla sił powietrznych wykonujących zadania poza granicami kraju, zabezpieczenie logistyczne musi być dostosowane do ilości i możliwości środków lotniczych.

System zabezpieczenia logistycznego operacji morskich jest realizowany analogicznie jak dwa poprzednie systemy przez odpowiednie podmioty właściwego szczebla a także przy współpracy z elementami logistycznymi Paktu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej. Zabezpieczenie to realizowane jest na trzech płaszczyznach: morskiej, przybrzeżnej i lądowej. Płaszczyzna morska to mobilne i pływające środki transportowe oraz statki i okręty wspierające. Płaszczyzna przybrzeżna to infrastruktura przybrzeżna marynarki wojennej oraz mobilne i stacjonarne jednostki oddalone od linii brzegowej od 3 do 5 kilometrów. Płaszczyzna lądowa to bazy lotnicze marynarki wojennej, drogi transportu, przewozu i ewakuacji wraz ze znajdującymi się tam jednostkami.

5. Rodzaje zabezpieczeń

Zabezpieczeniem materiałowym jest wszelka działalność, która ma określić wielkość i rodzaj potrzeb, zebranie i składowanie określonych przez normy zapasów środków zaopatrzenia i dostarczenie ich dla wojska. Zabezpieczenie materiałowe jest tworzone przez jednostki logistyczne, które zapewniają dostawy zaopatrzenia i wykonują usługi gospodarczo-bytowe. Jego zasadniczym zadaniem jest wykonywanie zadań w zakresie zabezpieczenia materiałowego, które polega na za-

opatrzeniu żołnierzy i współpracujących z nimi systemów w określone środki zaopatrzenia, uzbrojenie i inny sprzęt wojskowy niezbędny do zaspokojenia potrzeb Sił Zbrojnych RP zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie kryzysu czy wojny. Generalnie zabezpieczenie materiałowe to wszelkie czynności, celem których jest zaspokojenie zapotrzebowania wojska w określone ilościowo, jakościowo i rodzajowo środki oraz specjalistyczne usługi materiałowe, w terminie i miejscu, które pozwalają Siłom Zbrojnym RP na właściwe działanie.

Zaopatrzenie to sprzęt wojskowy i uzbrojenie oraz środki materiałowe i bojowe. Sprzęt wojskowy to wszelkie narzędzia i sprzęt techniczny niezbędny do zabezpieczenia działań żołnierzy. Uzbrojenie natomiast to ogół środków walki. Środki bojowe dzielimy na ogólnowojskowe (amunicja, rakiety, środki minersko-zaporowe i obrony przeciwchemicznej) oraz wyspecjalizowane przeznaczone dla konkretnych rodzajów sił zbrojnych. Środki materiałowe wykorzystuje się do zaspokojenia potrzeb socjalnych, bytowych i zdrowotnych żołnierzy oraz do zaspokojenia potrzeb eksploatacyjnych techniki wojskowej¹⁰⁶.

Zabezpieczenie techniczne jest prowadzone przez podmioty techniczne i oddziały użytkujące uzbrojenie i sprzęt wojskowy oraz organy odpowiedzialne za wykonywanie ewakuacji i remonty, zadaniem których jest utrzymanie w odpowiednim stopniu gotowości bojowej wymienione wyżej uzbrojenie i techniczne środki materiałowe. Zabezpieczenie techniczne to także przywracanie pełnej przydatności technicznej uzbrojenia do stanu sprzed użytkowania lub uszkodzenia. Wysoki poziom gotowości i sprawności sprzętu i uzbrojenia to sprawa o priorytetowym znaczeniu. Sprawny sprzęt pozwala na skuteczne, sprawne i terminowe realizowanie zarówno szkoleń jak i zadań bojowych. Zabezpieczenie techniczne musi działać w każdych warunkach pogodowych i terenowych. Jego sprawność zależy od liczby rozwiniętych punktów remontowo-ewakuacyjnych, dostępności części zamiennych, wyekwipowania bazy remontowej i stopnia wyszkolenia personelu, współdziałania z innymi podmiotami zabezpieczania, terenu oraz warunków klimatycznych i atmosferycznych¹⁰⁷.

¹⁰⁶ M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005, s. 63.

¹⁰⁷ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Dd/4*, Szt. Gen. 1566/2004, s. 29-32.

Zabezpieczenie techniczne to plany, organizacja, nadzór oraz jego aktywizacja na wszelkich szczeblach. Pozwala na dokonanie technicznego rozpoznania w celu ustalenia ilości i jakości uzbrojenia i sprzętu, stopnia ich zużycia, zlokalizowania sprzętu uszkodzonego i przyczyn jego uszkodzenia, wytycza drogi ewakuacyjne i wyszukuje odpowiednich miejsc w celu zlokalizowania tam pododdziałów ewakuacyjnych i remontowych. Tu warto wspomnieć o jeszcze jednej ważnej funkcji zabezpieczenia technicznego, jakim jest ewakuacja techniczna. To w ramach tej funkcji dokonywany jest transport uszkodzonego i niesprawnego uzbrojenia i sprzętu z terenów niebezpiecznych. Szczególnie dotyczy to ewakuacji z pola walki unieruchomionego sprzętu wraz z załogami w celu uchronienia go przed zniszczeniem a załogę przed niechybną śmiercią. Ewakuacja techniczna to także niedopuszczenie do przejścia uszkodzonego sprzętu przed przejściem przez siły zbrojne przeciwnika.

Zabezpieczenie transportowe obejmuje wieloszczeblową i zharmonizowaną relację między siłami i środkami i wszelkie działania organizacyjno-techniczne wiążące się z przewozem i przemieszczaniem się wojska, przygotowaniem i ochroną techniczną sieci transportowej, w tym także czynnościami załadunku, przeładunku i wyładunku w celu efektywnego, szybkiego i terminowego transportu żołnierzy, zapasów i sprzętu¹⁰⁸. Jego głównym celem jest przygotowanie właściwych środków transportowych, sieci transportowej, zorganizowanie podmiotów wykonawczych do zapewnienia szybkiego i sprawnego ruchu wojsk i sprzętu wojskowego zarówno w czasie wojny, jak i pokoju. Zabezpieczenie transportowe wymusza konieczność współpracy z całym systemem transportowym państwa w celu zapewnienia bezpiecznego przewozu tak wojska, jak i sprzętu wojskowego.

Przemieszczanie się wojska przez miasta, węzły drogowe, drogi i obszary zamieszkałe przez ludność cywilną zabezpiecza żandarmeria wojskowa i policja. Ochroną tych transportów zajmują się żołnierze Obrony Terytorialnej¹⁰⁹. W czasie pokoju, w przypadku sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej zabezpieczenie transportowe odpowiada za terminowy transport sił i środków koniecznych do wykonania działań reagujących na kryzys. Z kolei w czasie kryzysu militarnego zabezpieczenie transportowe całość działań kieruje na przewóz własnych

¹⁰⁸ Tamże, s. 32-34.

¹⁰⁹ Tamże, s. 32-34.

wojsk mających osiągnąć możliwie jak najszybciej pełną gotowość mobilizacyjną i bojową. W swojej działalności w czasie wojny koncentruje się na dążeniu do efektywnej i wydajnej współpracy z systemem transportowym NATO i Unii Europejskiej.

Zabezpieczenie medyczne to wszelkie siły, środki i urządzenia wojskowej służby zdrowia. Ich celem jest świadczenie wszelkich usług medycznych obejmujących profilaktykę, leczenie rannych i poszkodowanych, rehabilitację, aż do powrotu żołnierzy do służby i wykonywania czynności zawodowych. Zabezpieczenie medyczne to także osłona sanitarna, weterynaryjna, medyczna ochrona przed skutkami użycia przez wroga broni masowego rażenia i ewakuacja medyczna. Głównym zadaniem zabezpieczenia medycznego jest dbanie o zdrowie żołnierzy.

Zabezpieczenie medyczne jest ściśle powiązane z logistyką. I choć nie stanowi podsystemu logistyki, to w tym zakresie szczególnie konieczna jest współpraca w obszarach współdziałania i współpracy. To powiązanie z logistyką widać w zakresie liczby łóżek szpitalnych, rozlokowania placówek medycznych, czasu i dróg ewakuacji czy wreszcie procedur i procesów medycznych. Zadaniem medycznymi niewchodzącymi w obszar logistyki są rozpoznanie medyczne, osłona przeciwepidemiczna, weterynaryjna, medycyna zapobiegawcza, edukacja zdrowotna czy wreszcie ocena stanu przygotowania zabezpieczenia medycznego Sił Zbrojnych RP¹¹⁰.

Elementem systemu leczenia etapowego jest ewakuacja medyczna. Pamiętać należy, że ewakuacja medyczna wynika z konieczności i jest wymuszona powstawaniem strat wśród żołnierzy na polu walki. Polega na wynoszeniu i dalszym transporcie do punktów medycznych celem udzielenia rannym i chorym właściwej pomocy medycznej. Ewakuacja medyczna może być realizowana zarówno przez etatowy transport sanitarny, jak i adoptowany transport wojskowy. Jej skuteczność uzależniona jest od współpracy i wymiany informacji między podmiotami uczestniczącymi w ewakuacji medycznej.

Zabezpieczenie medyczne to zespół czynności zadaniem których jest pozyskanie, zgromadzenie i dystrybucja wyrobów i produktów medycznych i sprzętu medycznego, które mają zapewnić optymalną i na wysokim poziomie medycznym opiekę żołnierzom¹¹¹.

¹¹⁰ Tamże, s. 44-45.

¹¹¹ Tamże, s. 46-47.

6. Podsumowanie

Współczesna logistyka wojskowa to bardzo pojemna i niezwykle istotna dziedzina zarówno w odniesieniu do Sił Zbrojnych RP, jak i w zapewnieniu bezpieczeństwa kraju. Jej zadaniem jest uzbrojenie żołnierzy w jego podstawowe elementy, dostarczenie potrzebnej ilości amunicji i środków bojowych, a także organizacja transportu i opieki medycznej. Logistyka wojskowa musi zapewnić żołnierzom dostęp do wysokiej jakości środków materiałowych i bojowych, sprzętu i ekwipunku. Wymusza to z kolei zwiększanie liczby wysoko wykwalifikowanego i posiadającego specjalistyczną wiedzę personelu. Współczesne pole walki charakteryzuje się niespotykaną dotąd w historii dynamiką i zaskakującymi zwrotami. Nieodzowne jest dzisiaj twierdzenie, że realizacja tych wszystkich zadań logistycznych możliwa jest wyłącznie w sytuacji, kiedy ośrodkami planistycznymi, kierowniczymi i decyzyjnymi będą osoby niezwykle doświadczone, mające odpowiednio wysoki poziom wiedzy specjalistycznej, a przede wszystkim mające zdolność do wykorzystania tej wiedzy w każdej sytuacji, działając również pod presją spowodowaną nieprzewidzianą sytuacją. Logistyka wojskowa jest zatem systemem odpowiedzialnym za ilość i jakość środków materiałowych i bojowych, sprzętu i ekwipunku dostarczanych zarówno walczącym żołnierzom w odpowiednim czasie jak i w celu odtworzenia zapasów.

Przedstawione zagadnienia uprawniają do wyartykułowania nasuujących się wniosków. Siły Zbrojne RP stawiają przed logistyką wojskową niezwykle wysokie wymagania. Ich spełnienie możliwe jest przy zapewnieniu przez państwo stabilności, pewności, właściwej jakości i ciągłości zaopatrywania wojska przez utrzymywanie na wysokim poziomie i stałym odtwarzaniu zapasów. Realizacja tych zadań możliwa jest przy utworzeniu i utrzymywaniu nowoczesnego i sprawnego systemu logistycznego kierowanego przez odpowiednio do tego przygotowanych ludzi. System ten musi być stabilny i niepodlegający ciągłym zmianom. Częste zmiany struktur logistycznych wprowadzają spore zamieszanie i brak zrozumienia dla wprowadzanych zmian. Nawet najlepsze zmiany i modyfikacje mogą rozbić się o brak funduszy na ich realizację i nie spowodują zmian na lepsze.

Bibliografia

1. Baran J., Maciejczak M., Pietrzak M., Rokicki T., Wicki L., *Logistyka: wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2008.
2. Brzeziński M., *Logistyka wojskowa*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005.
3. *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Dd/4*, Szt. Gen. 1566/2004.
4. Ficoń K., *Procesy logistyczne w przedsiębiorstwie*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2001.
5. Szlachta A., *Organizacja logistyki w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, „Zeszyty Naukowe, Logistyka i Transport”, 2007, t. 4, nr 1.
6. Wawrzyniak K., *Wprowadzenie. Istota, rodzaje i funkcje logistyki*, w: Kozłowski R., Sikorski A. (red.), *Podstawowe zagadnienia współczesnej logistyki*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013.

Część 2.

Współczesne uwarunkowania bezpieczeństwa w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym

Teoretyczne podstawy debaty bezpieczeństwa

(dr Sylwia Walasik)

1. Wprowadzenie

Charakter współczesnego środowiska bezpieczeństwa jest odmienny od tradycyjnego rozumienia. Mimo aktualnego zwrotu ku kwestiom obronnym coraz silniej oddziałujące stają się kwestie pozawojkowe, wśród których należy podkreślić sytuację społeczno-gospodarczą. Obecne zrozumienie uniwersalizmu pojęcia bezpieczeństwa w stosunkach między narodami nastąpiło wraz z zakończeniem II wojny światowej, w wyniku której poniesione straty każdej ze stron stanowiły podwaliny do powołania światowego systemu bezpieczeństwa (opartego na Organizacji Narodów Zjednoczonych – organizacji na miarę Ligi Narodów). Dbłość o bezcenną wartość pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego jest podstawową funkcją podmiotu, którego działania powinny wyznaczać normy prawa międzynarodowego.

Z uwagi na powyższe celem niniejszego rozdziału jest omówienie konstytutywnych determinantów teoretycznych, jak również funkcjonalnych, które w znaczącym zakresie oddziałują na proces kształtowania współcześnie pojmowanego bezpieczeństwa międzynarodowego. Tak przyjęty cel badań stanowi przedmiotem badań teoretyczne aspekty dyskursu bezpieczeństwa. Jednocześnie przemyślenia i refleksje niniejszego rozdziału stanowią próbę odpowiedzi na pytanie: jak rozumieć współczesne bezpieczeństwo? W wyjaśnianiu problemu badawczego posłużono się teoretycznymi metodami badań. Autorka ma nadzieję, że tematyka ta zostanie podjęta w dalszych badaniach bezpieczeństwa.

2. Identyfikacja, postrzeganie i wyjaśnianie bezpieczeństwa

Coraz częściej debata bezpieczeństwa podejmowana jest na wielu płaszczyznach, dlatego należy podkreślić, że różnice w jego interpre-

tacji wynikają z różnych perspektyw pojmowania oraz postrzegania bezpieczeństwa.

Interdyscyplinarny charakter podejścia do zapewnienia bezpieczeństwa wynika przede wszystkim z ewolucji zmieniającego się charakteru środowiska bezpieczeństwa. Stąd też niełatwym zadaniem pozostaje wybór pojęcia bezpieczeństwa, który byłby uniwersalny. Należy zwrócić uwagę, że każdy podmiot może mieć inne potrzeby, które determinują jego cele funkcjonowania, a tym samym różnią podejście do działania w zakresie jego zapewniania. Warto jednak przy tym za J. Gryzem podkreślić, że pojęcia i teorie tworzące podstawy bezpieczeństwa, pomimo swojej niestałości, zachowują na poziomie poznawczym określone cechy niezmiennie. Zaliczają się do nich: zdarzenia, zjawiska, procesy oraz trendy i megatrendy. Jednak ich interpretacja oraz wyjaśnianie może być różne¹¹², co powodować mogą określone warunki środowiska i otoczenia podmiotu oraz inne priorytety i wartości, determinujące jego pojmowanie. Różnice te uwypukliła rosyjska inwazja na Ukrainę. Zauważalne są bowiem stanowiska państw trzecich wspierające czy to państwo zaatakowane, czy racjonalizujące działania agresora, determinowane w głównej mierze aspektami ekonomicznymi¹¹³.

Istotny jest również fakt, iż paradygmat bezpieczeństwa, podobnie jak innych nauk, podlega zmianom w czasie w konsekwencji określonych bodźców. Dzieje się tak przede wszystkim ze względu na ewolucję rzeczywistości społecznej oraz nowego postępu naukowego (zmian kierunków myślenia). Paradygmat tworzy podstawy do kreowania tożsamości zarówno indywidualnej, jak i zbiorowej bezpieczeństwa społeczeństwa w oparciu o komunikację, idee, narzędzia im służące oraz odczucia i przeświadczenia, które dopełniają się i w praktyce przejawiają w określonych koncepcjach bezpieczeństwa¹¹⁴, które stanowią jego interpretacje (dominują teorie: realistyczne, liberalne, konstruktywistyczne oraz krytycznych studiów). Ponadto bodźce

¹¹² J. Gryz, *Bezpieczeństwo państwa. Władza – polityka – strategia*, AON, Warszawa 2013, s. 69.

¹¹³ H.B. Stiftung, *The Ukraine War: Perspectives and Reactions in Asia*, <https://www.boell.de/en/2022/05/11/ukraine-war-perspectives-and-reactions-in-asia> (dostęp: 5.09.2022); D. Lawrence, *UK trade and the war in Ukraine*, The Royal Institute of International Affairs, Londyn 2022.

¹¹⁴ Por. J. Gryz, *Paradygmat bezpieczeństwa*, AON, Warszawa 2011, s. 9-13.

fizyczne i psychologiczne aktorów sekurytyzujących mają znaczny wpływ na realizowane przedsięwzięcia w konsekwencji czego kształtują funkcjonowanie podmiotów i instytucji na płaszczyźnie identyfikacji potrzeb ochrony i obrony, które są konieczne w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa i obywateli¹¹⁵.

To, w jaki sposób bezpieczeństwo jest postrzegane, szczególnie w odniesieniu do zmienności jego środowiska, wskazuje na jego wielowymiarowe rozumienie, dotyczące zasięgu, intensywności oraz dynamiki bezpieczeństwa. Tym samym bezpieczeństwo można rozpatrywać w wymiarze:

- podmiotowym,
- przedmiotowym,
- procesualnym.

Identyfikuje się je kolejno z:

- poczuciem pewności istnienia podmiotu,
- pewnością zapewnienia niezbędnych warunków istnienia i
- rozwojem dla podmiotu¹¹⁶.

Warto przy tym podkreślić, że tak pojmowane bezpieczeństwo powoduje wśród badaczy polemiki, mające swoje podstawy zarówno w ontologicznych i metodologicznych jego podstawach (głównie związane z odrzuceniem wymiaru czasowego bezpieczeństwa), ale również z semantyką słowa bezpieczeństwo, czy podmiotu, będącego punktem jego odniesienia. Podejmują się więc uzasadnienia swojego stanowiska na gruncie epistemologicznym.

Bezpieczeństwo ma charakter podmiotowy, dlatego też brak bezpieczeństwa może powodować niepokój oraz odczucie zagrożenia u podmiotu czy to indywidualnego, czy kolektywnego. Podkreśla się przy tym, że bezpieczeństwo jest obiektem pożądanym, do którego dążą społeczeństwa. Dlatego wskazywane jest jednocześnie jako potrzeba podmiotowa (i jednostek, i wszelkich ich form organizacji)¹¹⁷. Stąd

¹¹⁵ J. Gryz, *Bezpieczeństwo...*, wyd. cyt., s. 72.

¹¹⁶ J. Kukułka, *Narodziny nowych koncepcji bezpieczeństwa*, w: J. Kukułka (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe w Europie Środkowej po zimnej wojnie*, Instytut Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1994, s. 40-41.

¹¹⁷ Por. J. Wojnarowski, *Rozważania nad istotą systemu bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej*, w: K. Drabik (red.), *Natura bezpieczeństwa w perspektywie personalnej i strukturalnej*, AON, Warszawa 2013, s. 59; J. Pawłowski, J. Marczak,

uzasadnienie prowadzenia analiz bezpieczeństwa uprzednim zdefiniowaniem podmiotu. Z kolei o pewności braku zagrożeń, niezakłóconego bytu czy możliwości swobodnego rozwoju decydować będzie dobór metod zabezpieczenia potrzeby bezpieczeństwa oraz możliwości jego odczuwania. Oparcie bezpieczeństwa na gwarancji nienaruszalnego przetrwania i swobodzie rozwoju według J. Pawłowskiego stanowi istotę bezpieczeństwa narodowego. Zauważenia wymaga również, że pomimo teoretycznych dociekań zagadnień związanych z bezpieczeństwem jednostkowym to zawsze wykazuje charakter (kontekst) społeczny¹¹⁸. Państwo wskazywane jest jako najlepsza dotychczas forma podmiotowa, która zapewnia bezpieczeństwo. Z kolei społeczeństwo tworzące określone państwo na podstawie własnych doświadczeń postrzega bezpieczeństwo w kategoriach wyzwań, ryzyk, szans i zagrożeń, które kształtują jego otoczenie. Minimalizacja zagrożeń do akceptowalnego społecznie poziomu, uwzględniająca wszelkie przesłanki środowiska bezpieczeństwa identyfikowane jest z pojęciem bezpieczeństwa państwa.

W świetle obecnych uwarunkowań podkreśla się, że próby zawężania pojęcia oraz ograniczania wymiarów bezpieczeństwa nie są uzasadnione. Stąd zasadne jest postrzeganie go również w perspektywie czasowej – wielowymiarowo¹¹⁹, w ujęciu procesowym. Pojęcia bezpieczeństwa można dociekać na dwa sposoby, w ujęciu:

- węższym, które rozpatruje bezpieczeństwo jedynie z perspektywy braku zagrożeń i ochroną przed ich wystąpieniem,
- szerszym, które opiera się na potencjale wykorzystania szans, by możliwość istnienia wiązała się również z rozwojem¹²⁰.

K. Gąsiorek, *Pojęcie, charakter i uwarunkowania bezpieczeństwa narodowego (państwa)*, w: J. Pawłowski (red. nauk.), *Podstawy bezpieczeństwa współczesnego państwa (podmiotu). Implikacje*, AON, Warszawa 2015, s. 11.

¹¹⁸ S. Koziej, *Wstęp do teorii i historii bezpieczeństwa*, skrypt internetowy, Warszawa-Ursynów 2010, s. 20.

¹¹⁹ Bezpieczeństwo można pojmować jako stan świadomości jednostkowej i społecznej. Świadomość społeczna wiąże się z poczuciem bezpieczeństwa personalnego, które determinowane jest z kolei potrzebami o charakterze fizjologicznym czy psychologicznym (dlatego też w ujęciu psychologicznym stan ten może oznaczać potrzebę, w ujęciu aksjologicznym z kolei może stanowić wartość), por. B. Hołyst, *Bezpieczeństwo. Ogólne problemy badawcze*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2014, s. 71.

¹²⁰ B. Zdrodowski, *Dylematy poznawcze bezpieczeństwa*, w: P. Sienkiewicz, M. Marszałek, H. Świeboda (red. nauk.), *Metodologia badań bezpieczeństwa narodowego. Bezpieczeństwo 2010. Tom II*, AON, Warszawa 2011, s. 89.

Ze względu na złożony charakter bezpieczeństwa, jak podkreśla J. Świniarski, wyróżnia się trzy główne alternatywy jego wyjaśniania, determinowane redefiniowaniem bezpieczeństwa:

- negatywnym, traktującym bezpieczeństwo jako brak zagrożeń¹²¹. Stan ten oznacza brak konfliktów, kryzysów oraz wszelkich sytuacji, wiążących się z przeciwdziałaniem im i reagowaniem na nie. Wówczas bezpieczeństwo definiowane jest równoznacznie z sytuacją wolną od konfliktów, kryzysów, czy odpowiednią obroną przed nimi¹²²;
- pozytywnym, w którym wiodącą rolę odgrywa szansa realizowania celów, które są dogodne dla rozwoju podmiotu. Cele te uzewnętrzniają bezpieczeństwo poprzez wartości: pewności, trwania i przetrwania, równowagi charakteru relacji podmiotu z otoczeniem, czyli podtrzymania własnej tożsamości, zapewnienie racji stanu, zapobieganie konfliktom i kryzysom oraz obronę przed zagrożeniami, a w rezultacie rozwój. Ważne z perspektywy pozytywnego ujęcia bezpieczeństwa jest ekspozycja go przez jego właściwości, które ze swojej natury wiążą się z trwaniem oraz rozwojem, niezależnie od pojawiających się zagrożeń, dając tym samym wyraz potrzebom podmiotu¹²³;
- uniwersalistycznym, zgodnie z którym wszelkie formy bytu stają się bezpieczne poprzez samo istnienie, a różnią je wyłącznie okoliczności przedłużania, poprawiania oraz rozwijania bezpieczeństwa. Możliwości te warunkowane są potencjałem związanym z funkcjonowaniem podmiotu, a nie występowaniem zagrożeń. Warto również podkreślić, że jest to wyjaśnienie filozoficzne, o charakterze uogólniającym¹²⁴.

Obok możliwości wyjaśniania bezpieczeństwa należy zwrócić również uwagę na inny ważny z perspektywy definiowania i rozumienia

¹²¹ Warty podkreślenia jest związek bezpieczeństwa i zagrożeń w języku polskim, na co uwagę zwraca J. Stefanowicz. Słowo bezpieczeństwo zwraca uwagę na prymat poczucia zagrożenia w zależności do doznania, które można określić jako bezpieczne – „bez pieczy” – czyli bez dostatecznej ochrony, co wiąże się jednak z pewnością braku zagrożeń. Zob. w: J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996, s. 15.

¹²² J. Świniarski, *O naturze bezpieczeństwa. Prolegomena do zagadnień ogólnych*, Agencja Wydawnicza ULMAK, Warszawa–Pruszków 1997, s. 173.

¹²³ Tamże, s. 173-174.

¹²⁴ Szerzej: tamże, s. 173-177.

bezpieczeństwa aspekt, jakim jest jego percepcja. Wiązą się z nią dwie główne perspektywy: obiektywna i subiektywna, do których przedstawiciele szkoły kopenhaskiej dołączają również trzecią: intersubiektywną.

Możliwość obiektywnego oglądu charakteru środowiska bezpieczeństwa wyznacza stan:

- braku bezpieczeństwa, które stanowi okoliczność prawidłowego postrzegania przez podmiot znacznej wielkości zagrożenia;
- bezpieczeństwa, będącego sytuacją charakteryzującą się nieznacznym zagrożeniem, które podmiot odbiera prawidłowo.

Percepcja subiektywna warunków środowiska bezpieczeństwa pozwala wyróżnić stan:

- obsesji, w którym podmiot zagrożenie nieznaczone postrzega jako duże;
- fałszywego bezpieczeństwa, które jest konsekwencją niedostrzeżenia istotności zagrożenia przez podmiot lub wręcz jego pominięcie.

Bezpieczeństwo jako obiektywna pewność gwarancji nienaruszalnego przetrwania oraz swobód rozwojowych wynika z jego syntetycznego podejścia. Perspektywa podmiotowa podkreśla jednak rozbieżności w rozumieniu tego pojęcia zależnie od punktu widzenia, w tym w szczególności w zakresie bezpieczeństwa narodowego i państwa. W literaturze przedmiotu wielokrotnie wskazywane jest, aby bezpieczeństwo narodowe utożsamiać z bezpieczeństwem państwa, co ma swoje uzasadnienie w egzystencjalnych potrzebach społeczeństw, które zorganizowane są w państwa. Niemniej pomimo wielu części wspólnych tych pojęć ich utożsamianie może prowadzić do niezasadnego pomijania znaczenia terminu bezpieczeństwa narodowego. Obejmuje ono stosunkowo szersze pojmowanie bezpieczeństwa podmiotu – wskazuje na całokształt funkcjonowania zarówno państwa i jego instytucji na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa, ale również dbałości społeczeństwa o dobro wspólne. Natomiast bezpieczeństwo państwa, warunkowane przepisami prawa, wynika z obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa przez państwo obywatelom, którzy zrzekają się na jego rzecz określonych praw i wolności (fundamentalnymi elementami, decydującymi o istocie państwa jako jednostki geopolitycznej wg G. Jelinka są: ustalone terytorium, ludność jaka je zamieszkuje, oraz wspólna władza zwierzchnia). Istotnym pozostaje źródło sporu o granice rozumienia pojęć bezpieczeństwa państwa i narodu, które

płyną z różnic w definiowaniu pojęć narodu i państwa. Z interpretacji narodu J. Kukułki wynika jego rozumienie jako „(...) wielkiej grupy społecznej, która związana jest wspólnotą losów historycznych, kultury, języka, terytorium i życia ekonomicznego. Wyrazem tej wspólnoty jest świadomość narodowa, poczucie własnej odrębności i tożsamości wśród innych narodów, dążenie do podnoszenia prestiżu narodowego, jak również działanie mające na celu tworzenie oraz umacnianie własnego państwa (...)”. Tym samym tworzenie się narodów stanowi historyczny proces, którego konsekwencją jest integracja etniczna, społeczna i polityczna, wykształcenie się języków oraz umocnienie więzi i solidarności narodowej. Dzięki ukształtowanym procesom narodotwórczym społeczeństwo może korzystać z dostępnych atrybutów środowiska międzynarodowego¹²⁵.

Jak już wcześniej podkreślono, o ile zauważalne są różne konotacje pojęcia bezpieczeństwa, o tyle jego znaczenie ma szeroki zakres. Wynika z tego, że bezpieczeństwo jest pojęciem wieloznacznym oraz relacyjnym, gdyż stanowi zależność postrzegania (identyfikacji i analizy) zagrożeń oraz zdolności przeciwstawiania się im. Warto również za H. Kissingerem podkreślić, że bezpieczeństwo jawi się jako kategoria antropocentryczna, która tworzy fundament każdego ludzkiego działania. Stąd jego odbiór nie tylko statyczny, ale i dynamiczny, które wynikają ze społecznego charakteru, bowiem potrzebą podmiotu jest dążenie do wykluczenia zagrożeń oraz podwyższania poziomu bezpieczeństwa. W znaczeniu ogólnospołecznym bezpieczeństwo wiąże się z zaspokojeniem potrzeb: istnienia, przetrwania, pewności, stabilności, całości, tożsamości, niezależności, ochrony poziomu i jakości życia. Brak możliwości jego zapewnienia wiąże się z niepokojem i poczuciem zagrożenia. Odczuwanie pewności w ujęciu społecznym łączy się z potrzebami: przeżycia, istnienia oraz szansy rozwijania. Zauważalna jest również istotność związku bezpieczeństwa ze społeczną percepcją, które mogą wpływać na perspektywę definiowania pojęcia bezpieczeństwa. Dlatego też osiągnięcie bezpieczeństwa absolutnego na tym tle wydaje się być nieosiągalne. Reasumując, bezpieczeństwo w najogólniejszym znaczeniu definiowane jest jako pewność przetrwania i trwania, możliwości posiadania i niezakłóconego funkcjonowania oraz rozwoju

¹²⁵ J. Kukułka, *Wstęp do nauki o stosunkach międzynarodowych*, Instytut Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2003, s. 99-100.

podmiotu. Pewność ta wiąże się z brakiem zagrożeń – również ich eliminowaniem – jak również jest pochodną kreowania i kształtowania działań podmiotu, podlegając zmianom w czasie a tym samym przyjmuje naturę procesu społecznego.

Państwo, wskazywane jako pełnoprawny podmiot bezpieczeństwa, dokonując analizy przesłanek prawno-politycznych, geopolitycznych, związanych z tradycją, tożsamością i kulturą, możliwości i zdolności ochronnych, obronnych oraz potencjału społecznego i gospodarczego, wyznacza interesy narodowe oraz pochodne im cele strategiczne w obszarze bezpieczeństwa. Badanie środowiska bezpieczeństwa obejmuje identyfikację i analizę problemów, jakie wiążą się z funkcjonowaniem podmiotu. Istotnymi elementami środowiska bezpieczeństwa oraz w zakresie jego kształtowania są wyzwania i zagrożenia. Subiektywne ich poczucie determinuje działania podmiotu związane z zapobieganiem zagrożeniom, stwarzającym zachwianie stabilności funkcjonowania. W przypadku państwa i jego społeczeństwa odnosi się w znacznej mierze do zakłócenia *status quo*¹²⁶. Środowisko bezpieczeństwa państwa tworzą jego elementy, które w znaczącym zakresie wiążą się z funkcjonowaniem podmiotu w otoczeniu. Składają się na nie wszelkie wewnątrzsystemowe czynniki oraz warunki zewnętrzne, których źródeł doszukiwać się można w środowisku międzynarodowym. Zmienne te znacząco oddziałują na zakres merytoryczny oraz formy realizowanej polityki bezpieczeństwa państwa. Do czynników, które konstytuują współczesne środowisko bezpieczeństwa, zaliczane są trendy i zjawiska takie jak globalizacja czy rozwój społeczeństwa i technologii informacyjnych, które mogą wpływać na nietrwałość, złożoność oraz chaotyczność natury bezpieczeństwa. Warto przy tym podkreślić, że na środowisko bezpieczeństwa składają się wynikające z warunków fizycznych oraz otoczenia następujące jego elementy:

- wyzwania, które są dylematami, które podmiot musi rozwiązywać na drodze do osiągnięcia bezpieczeństwa i jego późniejszego utrzymania. Zależnie od stosunku do ich podjęcia czy też zignorowania przez podmiot wyzwania mogą stać się szansą lub zagrożeniem.

¹²⁶ M. Chmielecki, *Zagrożenia dla siły militarnej we współczesnych operacjach*, w: A. Czupryński (red. nauk.), *Inżynieria bezpieczeństwa sił*, AON, Warszawa 2012, s. 17.

Odnoszą się zatem do przyszłości, która z perspektywy istnienia i funkcjonowania podmiotu implikuje potrzebę podjęcia działań¹²⁷;

- szanse jako okoliczności pomyślne z perspektywy podmiotu, wpływające na możliwość osiągnięcia bezpieczeństwa i jego zapewnienia;
- ryzyko jako okoliczności związane są z warunkiem braku pewności działań niechcianych oraz ich skutków. To sytuacje będące relacją prawdopodobieństwa wystąpienia sytuacji niepożądanych do następstw, jakie mogą nieść dla sanu bezpieczeństwa. Ryzyko stanowi próbę prognozy skali zagrożeń¹²⁸;

Zagrożenia są pośrednimi lub bezpośrednimi destrukcyjnymi oddziaływaniami na podmiot bezpieczeństwa. Są to zjawiska, które przyczyniają się do możliwości pozbawienia istotnych wartości podmiotu, a w konsekwencji zachwiać pewność istnienia i rozwoju¹²⁹.

Analiza środowiska bezpieczeństwa w obecnych uwarunkowaniach geopolitycznych wskazuje na aktualność założeń koncepcyjnych interpretacji bezpieczeństwa. Ponadto dowodzi, że współczesne pojmowanie bezpieczeństwa nadal opiera się na tradycyjnych jego koncepcjach, związanych z zapewnieniem przetrwania podmiotu.

3. Zakończenie

Badania nad bezpieczeństwem stanowią istotną część rozważań teorii stosunków międzynarodowych. Główne przesłanki funkcjonowania współczesnych podmiotów prawa międzynarodowego wywodzą się z kształtujących się warunków ich środowiska bezpieczeństwa. Racja stanu oraz interesy narodowe stanowią fundamentalne założenia kreowanej polityki w tym zakresie. Trudne do rozstrzygnięcia są zatem kwestie idei i koncepcji będących przesłankami (leżące u podstaw) postaw podmiotu w stosunkach międzynarodowych.

¹²⁷ J. Prońko, *Zakres znaczeniowy pojęć: wyzwanie, zagrożenie, szansa i ryzyko*, w: R. Jakubczak, B. Wiśniewski (red. nauk.), *Wyzwania, szanse, zagrożenia i ryzyko dla bezpieczeństwa narodowego RP o charakterze wewnętrznym*, Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie, Szczytno 2016, s. 56.

¹²⁸ J. Kozioł, *Ryzyko*, w: tamże, s. 69, 78.

¹²⁹ Por. B. Kogut, *Zagrożenie*, w: R. Jakubczak, B. Wiśniewski (red. nauk.), *Wyzwania...*, wyd. cyt., s. 66.

Rozważania teorii stosunków międzynarodowych, skupione wokół budowania uniwersalnego systemu bezpieczeństwa, jak również definiowanie nowych systemów wynika z rozszerzającego się znaczenia współczesnych stosunków oraz nowych wyzwań i zagrożeń. Dlatego też relacyjność w teorii bezpieczeństwa, podkreślana w wielu opracowaniach, jest wynikiem zależności elementów środowiska bezpieczeństwa, jakie tworzą szanse, wyzwania, ryzyka i zagrożenia. Dylemat bezpieczeństwa jest z kolei pewną luką, której przyczyn można doszukiwać się wielu, a stanowiącą o paradoksie działań podejmowanych lub zaniechanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa podmiotu.

Bibliografia

1. Bobrow D.B., Haliżak E., Zięba R., *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX wieku*, Fundacja Stosunków Międzynarodowych, Warszawa 1997.
2. Chmielecki M., *Zagrożenia dla siły militarnej we współczesnych operacjach*, w: Czupryński A. (red. nauk.), *Inżynieria bezpieczeństwa sił*, AON, Warszawa 2012.
3. Drabik K. (red.), *Natura bezpieczeństwa w perspektywie personalnej i strukturalnej*, AON, Warszawa 2013.
4. Gryz J., *Bezpieczeństwo państwa. Władza – polityka – strategia*, AON, Warszawa 2013.
5. Gryz J., *Paradygmat bezpieczeństwa*, AON, Warszawa 2011.
6. Hołyst B., *Bezpieczeństwo. Ogólne problemy badawcze*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2014.
7. Jakubczak R., Wiśniewski B. (red. nauk.), *Wyzwania, szanse, zagrożenia i ryzyko dla bezpieczeństwa narodowego RP o charakterze wewnętrznym*, Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie, Szczytno 2016.
8. Koziej S., *Wstęp do teorii i historii bezpieczeństwa*, skrypt internetowy, Warszawa-Ursynów 2010.
9. Kukułka J. (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe w Europie Środkowej po zimnej wojnie*, Instytut Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1994.
10. Kukułka J., *Wstęp do nauki o stosunkach międzynarodowych*, Instytut Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2003.
11. Lawrence D., *UK trade and the war in Ukraine*, The Royal Institute of International Affairs, Londyn 2022.

12. Pawłowski J. (red. nauk.), *Podstawy bezpieczeństwa współczesnego państwa (podmiotu). Implikacje*, AON, Warszawa 2015.
13. Sienkiewicz P., Marszałek M., Świeboda H. (red. nauk.), *Metodologia badań bezpieczeństwa narodowego. Bezpieczeństwo 2010. Tom II*, AON, Warszawa 2011.
14. Stańczyk J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996.
15. Stiftung H.B., *The Ukraine War: Perspectives and Reactions in Asia*, <https://www.boell.de/en/2022/05/11/ukraine-war-perspectives-and-reactions-in-asia>
16. Świniarski J., *O naturze bezpieczeństwa. Prolegomena do zagadnień ogólnych*, Agencja Wydawnicza ULMAK, Warszawa–Pruszków 1997.
17. Walasik S., *Zagrożenia bezpieczeństwa państwa w percepcji młodzieży akademickiej na przykładzie Akademii Sztuki Wojennej*, rozprawa doktorska, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2019.

Homo im periculum si homo periculosus¹³⁰?

W poszukiwaniu antropologicznych kontekstów bezpieczeństwa

(dr Rafał Bartłomiej Panfil, dr Sławomir Gromadzki, insp. mgr
Grzegorz Grabowski)

1. Wstęp – źródła koncepcji

Odpowiedź na niezwykle istotne dla rozwoju nauki pytanie o podstawową właściwość natury ludzkiej stanowi przedmiot zainteresowania adeptów wielu dziedzin nauki. Wśród nich można odnaleźć przedstawicieli nauk humanistycznych, społecznych, przyrodniczych, medycznych i wielu innych. W przeszłości zainteresowanie człowiekiem narodziło się w rezultacie pogłębionej refleksji nad jego umiejscowieniem w całości kształcie zjawisk i procesów świata przyrodniczego. Od samego początku w najbardziej ogólny sposób czynili to oczywiście adepci umiłowania mądrości, co przyczyniło się do powstania szerokiego spectrum koncepcji antropologicznych, które nie tylko zdecydowanie różniły się od siebie, uwypuklając zupełnie różne aspekty człowieczeństwa, ale także wzajemnie sobie zaprzeczały. Współcześnie natomiast to zainteresowanie owocuje coraz bardziej szczegółowymi, aczkolwiek jedynie częściowymi odpowiedziami na przywołane pytanie. Ze względu na złożoność przedmiotu poznania oraz niepoliczalny zbiór rodzajów aktów poznawczych odpowiedź na pytanie o naturę człowieka pozostaje zatem w znacznej części bez odpowiedzi.

Niniejszy rozdział stanowi próbę udzielenia odpowiedzi na sformułowane pytanie poprzez odzwierciedlenie dychotomicznej natury człowieka z kontekście kategorii bezpieczeństwa. Owa natura staje się wtedy współczesnym uwarunkowaniem bezpieczeństwa, które można dostrzec zarówno w środowisku lokalnym, jak i regionalnym, a także globalnym. W nurcie podjętych w tym miejscu rozważań wyłania się zatem obraz człowieka jako istoty zagrożonej oraz niebezpiecznej. U podstaw wypracowanych konstatacji znajduje się przegląd wybranych koncepcji

¹³⁰ Człowiek zagrożony czy człowiek niebezpieczny (łac.) – tłumaczenie własne.

antropologicznych, sposoby interpretacji kategorii bezpieczeństwa oraz klasyfikacje rodzajów i źródeł zagrożeń. Ostatecznie jednak rozważania dotyczące tych koncepcji doprowadzają autorów do zaskakującego wniosku. W wyniku jego akceptacji wyłania się zupełnie inna koncepcja natury człowieka, która w znacznym stopniu integruje te przeciwstawiane sobie ujęcia, jednocześnie utrzymując podjętą problematykę w kontekście kategorii bezpieczeństwa. Odzwierciedla to również niezwykle istotną tendencję w obrębie refleksji antropologicznej, a mianowicie próbę integracji kilku, przeciwstawnych sobie koncepcji.

Człowiek jako przedmiot poznania to niczym nieograniczony zbiór informacji. Charakteryzuje go wyjątkowa wieloaspektowość, stanowi on bogaty konglomerat właściwości, a przejawiana przez niego aktywność przyjmuje postać niezliczonych form. Tak jak i jej wytwory. Jego poznanie, a właściwie poznawanie skutkuje rekonstrukcją różnorodnych twierdzeń i hipotez, jednak pozostając w zgodzie z wypowiedzią Stefana Nowaka, można stwierdzić, że „(...) celem poznania naukowego jest nie tylko formułowanie i uzasadnianie pojedynczych twierdzeń lub weryfikacja hipotez a następnie stosowanie zweryfikowanych twierdzeń do wyjaśniania i przewidywania zjawisk, lecz także budowa i weryfikacja teorii”¹³¹. W odniesieniu do natury człowieka niemożliwe staje się jednak wyodrębnienie i prezentacja jednolitej teorii, a jedynie odwołanie do takich ujęć fragmentarycznych, które ze względu na cel niniejszej wypowiedzi będą jak najbardziej przydatne. Akceptację takiego podejścia można odnaleźć w konstatacji Józefa Niżnika, że „różnorodność teorii społecznych, które pretendują do tego, aby być naukowym ujęciem tych samych przedmiotów badania nie jest więc najczęściej wyrazem różnego stopnia ich prawdziwości, ale oddaje odmiennosc przedmiotów poznania. Gotowość akceptacji pewnych teorii kosztem innych świadczy jedynie o tym, iż w danych warunkach tylko te pierwsze są praktycznie istotne”¹³². Wielość koncepcji antropologicznych multiplikuje również fakt, że w omawianym przypadku, człowiek jest jednocześnie podmiotem tego poznania i wraz z bogatym instrumentarium poznawczym sprawia, że rezultaty tego procesu poznawczego przepełnione są nie tylko

¹³¹ S. Nowak, *Metodologia badań socjologicznych. Zagadnienia ogólne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1970, s. 367.

¹³² J. Niżnik, *Przedmiot poznania w naukach społecznych*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1979, s. 146.

całym bogactwem teorii ukonstytuowanych na fundamencie spójnych twierdzeń, ale również sprzeczności między nimi.

2. Rekonstrukcja koncepcji

Niniejszy rozdział ma charakter eksploracyjny i stanowi próbę odpowiedzi na pytanie charakteryzujące jedną ze wskazanych sprzeczności. Sprzeczności zawartej w odpowiedzi na pytanie: w jakim stopniu człowiek jest zagrożony, a w jakim niebezpieczny? Innymi słowy – która z koncepcji w większym stopniu odzwierciedla naturę człowieka: homo im periculum czy homo periculosus? W konsekwencji udzielenia odpowiedzi na sformułowane pytania pojawia się główny cel przedmiotowych rozważań, a mianowicie: sformułowanie podstaw koncepcji charakteryzującej relację pomiędzy naturą człowieka a różnorodnymi stanami zagrożenia. Koncepcja ta wyraźnie odzwierciedla naturę ludzką w aspekcie bezpieczeństwa.

Warto podkreślić, że podjęta w tym miejscu polemika służy explicite również odpowiedzi na pytanie o charakter wytworów ludzkiej działalności, a mianowicie: w jakim stopniu kultura szczęścia, zdrowia i życia jest jednocześnie kulturą zabijania? Dlaczego w świecie, gdzie jedną z najważniejszych wartości jest życie człowieka, tak bardzo popularyzuje się treści związane z niesieniem krzywdy, przemocą i zabijaniem? Dlaczego wszystko to, co zazwyczaj może pomóc, w innym czasie, miejscu, ilości, otoczeniu itp. może również zabijać? W pewnym zakresie odpowiedź na to pytanie, ale i kierunek dalszych analiz, można odnaleźć w pracy autorstwa Alvina i Heidi Tofflerów, którzy poszukując właściwej metody przezwyciężenia najbardziej brutalnej formy zbiorowej przemocy, stwierdzają, że „sposoby prowadzenia wojen odpowiadają sposobom zdobywania dóbr materialnych, a sposoby jakimi prowadzimy antywojny, muszą odpowiadać sposobom jakim prowadzimy wojny. Jakże bardzo nie zdają sobie sprawy ci spośród nas, którym sprzyja szczęście pozwalając im żyć w pokoju. A przecież mimo wszystko prowadzimy nasze prywatne wojny, chcąc przetrwać, przeżyć, chronić nasze rodziny, zwalczać choroby”¹³³.

¹³³ A. Toffler, H. Toffler, *Wojna i antywojna. Jak przetrwać na progu XXI wieku?*, Wydawnictwo Kurpisz S.A., Poznań 2006, s. 9-10.

Podsumowując, celem przedmiotowej wypowiedzi jest charakterystyka dychotomicznej natury człowieka: z jednej strony zagrożonej, podatnej na różnorodne czynniki oraz niebezpiecznej – stanowiącej swoiste zagrożenie dla innych przedstawicieli swojego gatunku. Takie ujęcie staje się możliwe dzięki integracji podstawowych koncepcji antropologicznych z problematyką zagrożeń w obrębie kategorii bezpieczeństwa i dorobku współczesnych nauk o bezpieczeństwie. Dzięki takiemu podejściu treść niniejszego rozdziału będzie również realizować pozostałe cele nauk społecznych, a mianowicie wyjaśnianie i przewidywanie zjawisk przyporządkowanych przedstawionej problematyce.

Naukowe zainteresowanie naturą człowieka owocuje bogactwem różnorodnych koncepcji. W celu dokonania ich najbardziej ogólnej klasyfikacji można wyróżnić trzy grupy tych koncepcji. Pierwsza z nich traktuje człowieka jako istotę biologiczną, a druga jako istotę duchową. W trzeciej grupie znajdują się koncepcje uwypuklające tę dwoistą konstrukcję i konsekwencje oddziaływania tych dwóch komponentów natury ludzkiej. W obrębie ostatniej z przedstawionych grup znajdują się również koncepcje człowieka postrzeganego jako istota społeczna i jako twórca kultury. W szczególny sposób przedmiotem różnego rodzaju interpretacji natury gatunku ludzkiego są jego charakterystyczne właściwości, wszystko to, co czyni człowieka wyjątkowym i co odróżnia go od innych żywych istot. Wśród tych cech można wymienić przede wszystkim: samoświadomość, czyli rozważanie o samym sobie lub poddawaniu własnego istnienia refleksji; szerokie spectrum przejawów i form życia społecznego; zdolność myślenia abstrakcyjnego; przeobrażanie rzeczywistości dzięki intencjonalnej działalności – pracy; orientacja na przyszłość; funkcjonowanie w obrębie systemu aksjonormatywnego, czyli uznawanie wartości, norm, ocen i sankcji; tworzenie kultury i kodowanie wiedzy¹³⁴. Potwierdzenie powyższych sformułowań można odnaleźć w wybranych koncepcjach antropologicznych. Najważniejsze i najbardziej znane z nich to: homo sapiens, homo faber, homo ludens, homo creator, homo viator, homo politicus, homo oeconomicus i homo optionis.

Homo sapiens to koncepcja człowieka rozumnego, który dzięki rozminiętemu rozumowi potrafi myśleć abstrakcyjnie i tworzyć kulturę.

¹³⁴ S. Opara, A. Kucner, B. Zielewska (red.), *Podstawy filozofii*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2003.

Homo faber to ujęcie natury ludzkiej nawiązujące do metafory rzemieślnika. Jego podstawowym atrybutem jest wytwarzanie i posługiwanie się narzędziami. Homo ludens to człowiek, który się bawi, a jego potrzeba zabawy motywuje do kształtowania otaczającej go rzeczywistości. Homo creator to istota tworząca siebie i rzeczywistość w której żyje. Ważnym aspektem tej koncepcji jest uwypuklenie dynamicznego charakteru natury ludzkiej. Homo viator, czyli człowiek wędrowiec, którego charakter kształtowany jest przez doświadczanie trudów, trosk itp. Koncepcja homo politicus traktuje człowieka jako istotę polityczną, a właściwie społeczną. Opisuje człowieka jako jednostkę uwikłaną w relacje władzy, zależności i współdziałanie. Homo oeconomicus to człowiek racjonalny, który dąży do maksymalizacji zysku i minimalizacji strat. Homo optionis to człowiek, który przez swój indywidualizm zmuszony jest do ciągłego dokonywania wyborów¹³⁵.

Dokonana ogólna charakterystyka wybranych koncepcji antropologicznych pozwala dostrzec wspólne ich miano. Jest nim niewątpliwie szeroko rozumiana działalność człowieka, w trakcie której jest on szczególnie podatny na zagrożenia i która takowe zawiera. Analiza przedstawionych koncepcji pozwala także stwierdzić, że ich autorzy usiłują uwypuklić poszczególne dziedziny tej działalności, ale tylko pośrednio odwołują się do konieczności zapewnienia warunków dzięki którym człowiek może ją prowadzić, a także w ogóle istnieć. Istnieć – w sensie biologicznym, a w konsekwencji również społecznym i kulturowym. Warunków, dzięki którym możliwa jest nie tylko transmisja kulturowa, ale przede wszystkim transmisja biologiczna. Z tego powodu na pierwszy plan rozważań wysuwa się problematyka tych warunków, którą można wyrazić określeniem bezpieczeństwo gatunku ludzkiego¹³⁶.

Znaczenie terminu bezpieczeństwo można przedstawić w różnorodny sposób. Pierwszy z nich ma wymiar pesymistyczny i oznacza po prostu brak zagrożeń, jednak przyjmując zupełnie odmienny – optymistyczny – punkt widzenia, bezpieczeństwo można traktować jako już wcześniej przywoływane warunki, dzięki którym możliwe

¹³⁵ J. Szacki, *Historia myśli socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

¹³⁶ B. Hołyst, *Bezpieczeństwo gatunku ludzkiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2016.

jest nie tylko trwanie, ale przede wszystkim szeroko rozumiany rozwój człowieka i ludzkości. Ważnym aspektem poznawczym tej kategorii jest uznanie bezpieczeństwa jako stanu, co wynika z statycznego odzwierciedlenia rzeczywistości społecznej, ale także jako procesu, który odzwierciedla dynamicznie zmieniające się środowisko życia człowieka. Integracja tychże aspektów omawianej kategorii pozwala dostrzec zarówno trwałe i regularne podstawy, jak i zmienny charakter bezpieczeństwa.

Bezpieczeństwo to również pojęcie definiowane w aspekcie innych kategorii – pojęć od dawna zakorzenionych w naukach społecznych i humanistycznych. Wśród niezliczonych definicji przedmiotowego pojęcia można odnaleźć takie, które traktują je jako konieczność, czyli wcześniej przywoływane warunki – konieczne dla istnienia gatunku ludzkiego. Bezpieczeństwo może być interpretowane także jako potrzeba, która jest nie tylko jedną z najważniejszych potrzeb człowieka, ale też podstawę dla realizacji innych. Kolejne ujęcie, bezpieczeństwo traktowane jako wartość, pozwala stwierdzić, że stanowi ono przedmiot starań, dążeń, jest źródłem wyborów moralnych, ale przede wszystkim wyznacza kierunek wieloaspektowej aktywności społecznej człowieka. Bezpieczeństwo jako prawo jest traktowane natomiast jako stabilna podstawa praw człowieka i zawiera w swojej strukturze przede wszystkim szerokie spectrum sankcji za generowanie zagrożeń. Ostatecznie bezpieczeństwo może być traktowane jako przejaw świadomości, dzięki czemu możliwe staje się rozróżnienie odpowiedzi na pytania: co nam zagraża i czego się boimy?

Dokonany przegląd sposobów postrzegania pojęcia bezpieczeństwa można odnieść do wcześniej analizowanych zagadnień – do właściwości natury człowieka. W celu nawiązania do przedstawionych już koncepcji antropologicznych, ale przede wszystkim ich uzupełnienia, niezbędna staje się refleksja nad naturą człowieka w kontekście bezpieczeństwa, a co więcej ukazania tej natury w obliczu stanów zagrożenia życia i zdrowia. Ten postulat zdecydowanie przywołuje tytułowy dylemat niniejszego rozdziału.

W celu odpowiedzi na to pytanie należy przywołać i zinterpretować zagadnienie zagrożeń, które jest kluczowe dla refleksji nad bezpieczeństwem. W najbardziej ogólny sposób można stwierdzić, że zagrożenie to obiektywna sytuacja obniżająca poziom bezpieczeństwa. Takie

niebezpieczeństwo musi być w sposób subiektywny dostrzeżone, zidentyfikowane, poddane wartościowaniu i powinno determinować pewną reakcję, najczęściej w postaci: minimalizowania, przewycięzania, a czasem jedynie przekierowywania. Analiza zagrożeń opiera się więc na ich charakterystyce, klasyfikacji i identyfikacji. Wśród źródeł zagrożeń znajdują się następujące kategorie: przyroda ożywiona, przyroda nieożywiona, człowiek, kultura materialna i kultura niematerialna¹³⁷. Inne ujęcie tego samego zagadnienia pozwala określić obszary zagrożeń, co umożliwi bardziej szczegółową identyfikację i charakterystykę zagrożenia. Wśród tych obszarów można odnaleźć: przyrodę, naturę ludzką, strukturę demograficzną, kulturę, życie społeczne, gospodarkę, ideologię, politykę, edukację, technologię i wiele innych. Uogólniając, można stwierdzić, że zagrożenia gatunku ludzkiego można podzielić na zagrożenia kulturowe, społeczne, psychiczne, biologiczne i naturalne¹³⁸, ale również zauważyć, że większość zagrożeń jest konsekwencją działalności człowieka. Akceptacja tego sformułowania stanowi punkt wyjścia do uściślenia prowadzonych rozważań.

3. Podsumowanie – kierunki rozwoju koncepcji

Dokonana analiza problematyki natury ludzkiej, kategorii bezpieczeństwa i charakterystyka zagrożeń pozwala sformułować szereg wniosków. Pierwszy z nich to spostrzeżenie, że świat jest pełen zagrożeń, a owe zagrożenia motywują do refleksji na temat bezpieczeństwa i sposobów im zapobiegania. Ponadto, zainteresowanie bezpieczeństwem wynika z pragnienia przewycięzania tych zagrożeń, jednak ich większość stanowi rezultat intencjonalnej bądź nieintencjonalnej działalności człowieka, dlatego aby opowiedzieć się za jedną ze sformułowanych w tytule niniejszego artykułu koncepcji, należy podjąć się dalszych rozważań. Jednak czy owe rozważania pozwolą udzielić jednoznacznej odpowiedzi? Zapewne nie, gdyż zgodnie z wcześniejszymi spostrzeżeniami większość zagrożeń jest determinowana bio-

¹³⁷ L.F. Korzeniowski, *Podstawy nauk o bezpieczeństwie. Zarządzanie bezpieczeństwem*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2012.

¹³⁸ B. Hołyst, *Bezpieczeństwo gatunku ludzkiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2016.

logiczną, psychiczną, społeczną bądź kulturową naturą człowieka. To człowiek jest źródłem większości zagrożeń życia i zdrowia człowieka: jego ciało, psychika, aktywność społeczna i wytwory kultury. Innymi słowy – znaczna część tych zagrożeń wynika z właściwości ludzkiego organizmu, osobowości, woli, relacji społecznych, dokonywanych wyborów, działalności i jej rezultatów. Kilka sformułowanych spostrzeżeń stanowi wystarczającą podstawę do wyrażenia charakteru natury ludzkiej jako istoty niebezpiecznej. Ale odpowiedź na pytanie o przedmiot omawianych zagrożeń wskazuje również, w większości przypadków, przedstawicieli gatunku ludzkiego, co zdecydowanie świadczy o uznaniu człowieka jako istoty zagrożonej.

W odniesieniu do relacji pomiędzy naturą ludzką a stanami zagrożenia życia i zdrowia oraz bezpieczeństwem można wyraźnie zaobserwować ludzką skłonność do podejmowania ryzyka. I właśnie to ryzyko, jego rodzaje, czynniki motywujące, przejawy i skutki mogą bardziej precyzyjnie określić tę skomplikowaną relację. Owa skłonność jednak nie może być kategorycznie i jednoznacznie oceniana, gdyż ryzyko i podejmowanie działań im nacechowanych jest naturalną właściwością natury ludzkiej i immanentnym komponentem jego codziennej działalności w każdej dziedzinie życia. Nietrudno zauważyć, że czasem ktoś podejmuje je świadomie, a czasem nie. Jeżeli świadomie, to prawdopodobnie jest motywowany różnorodnymi czynnikami. To, co można schematycznie określić: wyjściem poza strefę bezpieczeństwa, wejściem do strefy ryzyka, albo nawet zagrożenia stanowi podstawę bardzo niepożądanych, ale także niezwykle pożądanых zachowań. Z jednej strony jest to ryzyko pozbawione racjonalnej motywacji, ryzyko dla przyjemności, nieustanne poszukiwanie ekstremalnych doznań, ale także ryzyko odzwierciedlające strukturę systemu wartości uznawanych i realizowanych przez człowieka. Przykład tych ostatnich mogą stanowić niewątpliwie zachowania które prowadzą do poświęcania życia i zdrowia, w celu pozyskania: bogactwa, władzy i prestiżu. Z drugiej strony, podejmowane przez człowieka ryzyko jest przejawem miłości bliźniego, patriotyzmu, bohaterstwa, przyjaźni, braterstwa broni, ale także szeroko rozumianych czynników rozwojowych: kreatywności i innowacyjności.

W wyniku dokonanych analiz można zdecydowanie stwierdzić, że rozstrzygnięcie problemu określającego cel niniejszej publikacji

wymaga dalszych rozważań, chociaż ich rezultat może być niepewny. Akceptacja takiego sformułowania zachęca do odstąpienia od dokonywania wyboru jednej z tytułowych koncepcji i podjęcia intensywnej dyskusji na temat natury człowieka, którego charakterystyczną cechą jest gotowość i skłonność do podejmowania różnego rodzaju ryzyka. Koncepcji, którą najprościej określić można mianem człowieka ryzyka.

Ryzyko, które stanowi filar rekonstrukcji przywołanej koncepcji, to przedmiot interdyscyplinarnej dyskusji. Przede wszystkim ryzyko badane jest przez adeptów nauk ekonomicznych, jednak sposób, w jaki to robią, dalece wykracza poza zakres podjętych w niniejszym rozdziale przemysła. Zdecydowanie bliższe podjętej problematyce jest postrzeganie ryzyka w publikacjach psychologicznych i socjologicznych. W szczególny sposób tematykę ryzyka podejmują przedstawiciele nauki o społeczeństwie, integrując jej psychologiczne i społeczne aspekty. Na szczególną uwagę zasługuje koncepcja społeczeństwa ryzyka stworzona przez niemieckiego socjologa Ulricha Becka. Podstawowym jej założeniem jest silne oddziaływanie ryzyka na odczuwanie potrzeby bezpieczeństwa. Taki stan rzeczywistości determinuje z kolei wzrost społecznych oczekiwań przeciwdziałania zagrożeniom, a spełnienie tych oczekiwań jest traktowane jako funkcja organizacji państwowej. Obniżenie poziomu bezpieczeństwa przyczynia się także do obniżenia zaufania względem tych organizacji. Wszystko to sprawia, że w społeczeństwie ryzyka obniża się jakość życia jego członków. Ponadto, wraz z obniżeniem jakości życia zmniejsza się siła więzi społecznych konstytuujących zbiory jednostek, grup, organizacji i całe społeczeństwo, co stanowi niewątpliwie zagrożenie o zasięgu globalnym¹³⁹.

W najbardziej ogólnym sensie kategoria ryzyka zawiera dwa dające się wyodrębnić elementy: prawdopodobieństwo i konsekwencje jakiegoś działania. Pomimo że dają się one wyodrębnić, to istotą analizowanej kategorii jest to, że doskonale się one uzupełniają. Najważniejszą cechą tego rozróżnienia, ale także podstawowym założeniem koncepcji człowieka ryzyka jest przekonanie, że podejmujący je ludzie w różnym stopniu koncentrują się na jednym albo na drugim. Jakikolwiek zacho-

¹³⁹ U. Beck, *Spoleczeństwo ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2002; tenże, *Spoleczeństwo...*

wanie ryzykowne jest związane zatem z określeniem wartości negatywnej konsekwencji tego zachowania¹⁴⁰. Ponadto, charakterystyczną cechą podejmowanego ryzyka jest racjonalna analiza zysków i strat: „ryzyko wzmacnia ponadto niechęć do strat, czyli skłonność aktorów do koncentrowania się raczej na niedopuszczeniu do utraty tego, co dotychczas uzyskali, niż na ponoszeniu związanego ze zwiększeniem wypłat ponad status quo”¹⁴¹.

Koncepcja człowieka ryzyka wskazuje specyficzne właściwości gatunku ludzkiego, które stanowią przedmiot intencjonalnego oddziaływania, kształtowania pozytywnych i świadomych postaw wobec bezpieczeństwa. Może stanowić również punkt wyjścia do działalności praktycznej, np. opracowywania i realizacji programów profilaktycznych itp. Może być ona zatem niezwykle przydatnym narzędziem nie tylko dla przedstawicieli świata nauki, ale także implementacji zmian społecznych. Ponadto, szczegółowa analiza zachowań ryzykownych może skutecznie kształtować działania na rzecz bezpieczeństwa. Bezpieczeństwa rozumianego w sposób szeroki: ludzkiej działalności wykraczającej poza przeciwdziałanie konfliktom zbrojnym, przestępczości, wykroczeniom itp., a skoncentrowanej na zapewnieniu trwałości biologicznej, społecznej i kulturowej gatunku ludzkiego. Takie ujęcie pozwala dostrzec, że również adepci wielu innych dyscyplin naukowych, w tym nauk o zdrowiu i nauk medycznych, zajmują się właściwie tym samym co teoretycy i praktycy nauk o bezpieczeństwie, a mianowicie identyfikują stany zagrożenia życia i zdrowia oraz przeciwdziałają im. Innymi słowy, dbają o bezpieczeństwo człowieka. Czynią to jednak w zupełnie inny sposób. Potwierdzeniem tego sformułowania są dane statystyczne dotyczące przyczyn śmierci. Wśród najważniejszych znajdują się: choroby systemu nerwowego, nowotwory złośliwe, rak płuc i choroba niedokrwienna serca¹⁴². Największymi zagrożeniami dla człowieka są właśnie zagrożenia natury zdrowotnej. Zaakceptowanie tego sformułowania inspirowane do posta-

¹⁴⁰ S. Oltedal, B.-E. Moen, H. Klempe, T. Rundmo, *Explaining risk perception. An evaluation of cultural theory*, C Rotunde Publikasjoner, Trondheim 2004.

¹⁴¹ J.H. Turner, *Struktura teorii socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 389.

¹⁴² EUROSTAT: Causes of death — standardised death rate per 100 000 inhabitants, males, EU-28, 2004-2014 (2009 = 100) YB17 (dostęp: 21.12.2021.).

wienia kolejnego pytania, a mianowicie: w jakim stopniu przywołane przyczyny śmierci zależą od natury, woli, preferencji działalności człowieka? To pytanie, a właściwie poszukiwanie odpowiedzi na nie, stanowi kolejny argument przemawiający za kontynuacją rozważań dotyczących koncepcji człowieka ryzyka.

W obliczu tytułowej sprzeczności punktem spójności staje się koncepcja człowieka ryzyka i spostrzeżenie, że nie można w sposób jednoznaczny określić natury człowieka jako istoty zagrożonej czy niebezpiecznej. Odwołanie problematyki natury ludzkiej do kategorii bezpieczeństwa pozwala jednak sformułować jeszcze dwa określenia wyczerpujące charakterystykę relacji pomiędzy tą naturą a różnorodnymi stanami zagrożenia życia i zdrowia. Pierwsze z nich to przekonanie, że człowiek to istota, która dla swojego bezpieczeństwa staje się zagrożeniem dla samego siebie, a drugie to identyfikacja właściwości gatunku ludzkiego, która sprawia, że dla własnego bezpieczeństwa stają się zagrożeniem dla innych członków społeczeństwa. Inaczej mówiąc – ludzkie pragnienie do zapewnienia sobie bezpieczeństwa stanowi źródło zagrożenia. Na tej podstawie, można stwierdzić, że natura człowieka nabiera niezwykle dynamicznego charakteru, oscylując pomiędzy byciem istotą zagrożoną i niebezpieczną, a życie ludzkie staje się nieustannym procesem podejmowania ryzyka; przemieszczania się ze strefy bezpieczeństwa, przez strefę ryzyka, do strefy zagrożenia i z powrotem. Ostatecznie można stwierdzić, że natura i działalność człowieka postrzeganego jako istota ryzykująca, pozwala zidentyfikować antropologiczne konteksty bezpieczeństwa. Akceptacja tego sformułowania implikuje natomiast pytanie o ludzką motywację do podejmowania ryzyka: czym kieruje się człowiek, podejmując świadome działanie obniżające jego poziom bezpieczeństwa i stawiające go w obliczu zagrożenia?

Bibliografia

1. Beck U., *Spółeczeństwo ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2002.
2. Beck U., *Spółeczeństwo światowego ryzyka. W poszukiwaniu utraconego bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2012.

3. EUROSTAT: Causes of death — standardised death rate per 100 000 inhabitants, males, EU-28, 2004-2014 (2009 = 100) YB17 (dostęp: 21.12.2021.)
4. Hołyst B., *Bezpieczeństwo gatunku ludzkiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2016.
5. Korzeniowski L.F., *Podstawy nauk o bezpieczeństwie. Zarządzanie bezpieczeństwem*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2012.
6. Niżnik J., *Przedmiot poznania w naukach społecznych*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1979.
7. Nowak S., *Metodologia badań socjologicznych. Zagadnienia ogólne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1970, s. 367.
8. Olteidal S., Moen B-E., Klempe H, Rundmo T., *Explaining risk perception. An evaluation of cultural theory*, C Rotunde Publikasjoner, Trondheim 2004.
9. Opara S., Kucner A., Zielewska B. (red.), *Podstawy filozofii*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2003.
10. Szacki J., *Historia myśli socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.
11. Toffler A., Toffler H., *Wojna i antywojna, Jak przetrwać na progu XXI wieku?*, Wydawnictwo Kurpisz S.A., Poznań 2006.
12. Turner J.H., *Struktura teorii socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

Przeciwdziałanie radykalizacji postaw w zapobieganiu islamskiemu terroryzmowi w przededniu wielkiego kryzysu migracyjnego Unii Europejskiej

(dr Tomasz Michalczak)

1. Wprowadzenie

Przeciwdziałanie zamachom terrorystycznym, które nasiliły się w Unii Europejskiej od 2015 r., stanowi duże wyzwanie dla służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Największy ciężar odpowiedzialności spoczywa na służbach specjalnych, których zadaniem jest rozpoznawanie osób i grup stanowiących potencjalne zagrożenie i niedopuszczenie do ataku terrorystycznego. Po zamachach terrorystycznych w Madrycie w 2004 r. i Londynie w 2005 r. Rada Unii Europejskiej w 2005 r. przyjęła strategię UE w dziedzinie walki z terroryzmem¹⁴³, która opiera się na czterech filarach, kładąc głównie nacisk na zapobieganie atakom terrorystycznym poprzez usuwanie przyczyn radykalizacji postaw i werbunku terrorystów. Radykalizacja muzułmanów jest coraz bardziej widocznym problemem w Unii Europejskiej, który stanowi zagrożenie dla normalnego i bezkonfliktowego współżycia społeczeństwa opartego na wartościach zachodnich ze społeczeństwem wyznającym wartości islamu i nasilił się po fali pierwszego wielkiego kryzysu migracyjnego z 2015 r., w wyniku którego do UE napłynęła niekontrolowana wielomilionowa grupa muzułmanów.

Przeraża myśl o ludziach gotowych w imię swojej religii zabijać niewinnych, przypadkowych ludzi oraz dopuszczać się zamachów samobójczych, wzbudzając poczucie strachu w zachodnim społeczeństwie. Madryt, Londyn, Paryż, Bruksela, Berlin, Sztokholm – te stolice zachodnioeuropejskich miast od niedawna łączy wspólne traumatyczne przeżycie – zamachy islamskich terrorystów¹⁴⁴.

¹⁴³ Strategia Unii Europejskiej w dziedzinie walki z terroryzmem, 30 listopada 2005 r., 14469/4/05, przyjęta 15 grudnia 2005 r.

¹⁴⁴ T. Michalczak, *Europa w obliczu islamskiego terroryzmu. Dlaczego dochodzi do ataków terrorystycznych i jak im przeciwdziałać?*, Warszawa 2019, s. 7.

Wydawało się, że Europa islamski kryzys migracyjny z 2015 r. ma już za sobą i problemy z napływem migrantów zostały zakończone. Jednak wg danych Biura Wysokiego Komisarza Narodów Zjednoczonych ds. Uchodźców (UNHCR) migranci cały czas napływają do UE. Szef MSW Niemiec na posiedzeniu ministrów spraw wewnętrznych UE w październiku 2019 ostrzegał: Europie grozi większy kryzys migracyjny niż w 2015 roku¹⁴⁵.

Nowy wielki kryzys może być wywołany na przełomie 2022 i 2023 roku w związku z brakiem żywności w Afryce wynikającym z agresji Rosji na Ukrainę i blokadą ukraińskiego zboża. Rosja na przełomie 2021 i 2020 próbowała zdestabilizować UE kolejnym kryzysem migracyjnym z kierunku białoruskiego, jednak dzięki skutecznej postawie Polski udało się zatamować zagrożenie migracyjne na białoruskiej granicy. Kolejna próba wywołania kryzysu migracyjnego w UE z kierunku afrykańskiego wynikającego z braku żywności może okazać się jednak skuteczna.

W związku z tym należy przygotować się kolejną wielką falę migrantów z odmiennego, islamskiego kręgu cywilizacyjnego oraz na jeszcze większy wzrost antagonizmów pomiędzy społeczeństwem europejskim a islamskim.

Kanclerz Austrii Sebastian Kurz po zamachu terrorystycznym 2 listopada 2020 r. w Wiedniu mówił: „to walka między cywilizacją a barbarzyństwem, zrodzonej z nienawiści do naszego stylu życia i naszej demokracji. Zadaniem polityki jest w takiej sytuacji wytłumaczenie społeczeństwu tego, co się stało. Im bardziej zostanie wyjaśnione tło zamachu, tym bardziej pomoże to służbom bezpieczeństwa zrozumieć utrzymujące się zagrożenie, jakim jest w Europie dżihadzki terroryzm”¹⁴⁶.

Przewodniczący Konferencji MSW niemieckich krajów związkowych Georg Maier po zamachu w Wiedniu powiedział, że obawia się nowej fali islamistycznego terroryzmu i zażądał zwiększenia wysiłków na rzecz zwalczania islamistycznego terroryzmu: „najnowsze zamachy we Francji i w Niemczech dowodzą wyraźnie

¹⁴⁵ Zob. [online] <https://polskatimes.pl/europejscy-politycy-o-zagrozeniu-kolejna-fala-nielegalnej-migracji/ar/c1-14480443> (dostęp: 7.08.2022).

¹⁴⁶ [online] <https://www.dw.com/pl/d%C5%BCihadzki-terroryzm-nadal-zagra%C5%B-Ca-europe/a-55502825> (dostęp: 10.08.2022)

w przerażający sposób, że aktywność islamistów ponownie wzrasta, Islamistyczni terroryści na ślepo atakują przechodniów, aby dodatkowo szerzyć strach i obawy w zatrwożonym przez pandemię koronawirusa społeczeństwie¹⁴⁷.

Na stronie internetowej Parlamentu Europejskiego w dziale bezpieczeństwo-aktualności w czerwcu 2021 r. można było przeczytać: „obecne ataki terrorystyczne w Europie, z których wiele zostało przeprowadzonych przez Europejczyków, uwypuklają utrzymujące się zagrożenie „rodzimą” radykalizacją, zdefiniowaną przez Komisję Europejską jako zjawisko polegające na przyjmowaniu przez ludzi opinii, poglądów i idei, które mogą prowadzić do aktów terroryzmu. Ideologia jest nieodłączną częścią procesu radykalizacji, której podstawą jest często religijny fundamentalizm¹⁴⁸”.

W Polsce zgodnie z ustawą o działaniach antyterrorystycznych za zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym odpowiada Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego. ABW ma delegację ustawową do prowadzenia czynności operacyjno-rozpoznawczych, analityczno-informacyjnych i dochodzeniowo-śledczych w zakresie rozpoznawania, zapobiegania i wykrywania przestępstw terroryzmu oraz ścigania ich sprawców. Obok Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego kluczową rolę w odniesieniu do reagowania na zdarzenia o charakterze terrorystycznym odgrywa Policja, do której podstawowych zadań należy ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia przed bezprawnymi zamachami, ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej.

Niniejszy artykuł ma na celu ukazanie źródeł, przyczyn i mechanizmów radykalizacji muzułmanów żyjących w Europie Zachodniej, w następstwie której dokonują ataków terrorystycznych wymierzonych w społeczeństwo europejskie, oraz wskazanie narzędzi w zapobieganiu terroryzmowi poprzez przeciwdziałanie radykalizacji, a także możli-

¹⁴⁷ [online] <https://www.dw.com/pl/niemiecki-polityk-nale%C5%BCy-obawia%C4%87-si%C4%99-nowej-fali-islamistycznego-terroryzmu/a-55485885> (dostęp: 10.06.2022).

¹⁴⁸ [online] <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/security/20210121-STO96105/radykalizacja-w-ue-czym-jest-i-jak-mozna-jej-zapobiec> (dostęp: 2.06.2022).

wości wykorzystane zradykalizowanych muzułmanów do współpracy ze służbami specjalnymi.

2. Zrozumieć odmiennność świata islamu

Zapobieganie radykalizacji to trudne zadanie z uwagi na problem w zrozumieniu przyczyn radykalizacji muzułmanów w Europie, który wynika z odmienności kulturowych i prawnych funkcjonowania społeczeństw świata Zachodu i świata islamu.

Aby zrozumieć sposób postrzegania świata przez muzułmanów, musimy zdiagnozować, czym jest islam, i umieć odczytać właściwą wolę Allaha, którą zawarł w Koranie, a którą zawarł w Koranie a którą to wolę mają obowiązek realizować jego poddani – muzułmanie. W islamie nie ma rozdziału pomiędzy religią a polityką, gdyż islam to system religijno-polityczny, którego celem jest poddanie i podporządkowanie jak największej liczby ludności oraz opanowanie jak największego terytorium. Każdy, kto wykracza poza normy określone przez system, jest uważany za apostatę, dla którego system przewiduje jeden rodzaj kary – karę śmierci ze strony współwyznawców. Ponieważ społeczeństwo Zachodu funkcjonuje na odmiennych zasadach niż społeczeństwo islamu, trudno zrozumieć mu filozofię i ideologię islamu oraz cele, które przyświecają muzułmanom¹⁴⁹.

Wyraz islam oznacza „poddanie się” Allahowi, tak więc bycie muzułmaninem oznacza poddanie się woli Allaha i realizację obowiązków nakazanych przez Allaha, które regulującą całe życie muzułmanina¹⁵⁰, wola Allaha zawarta jest w Koranie.

Problemy z radykalizacją muzułmanów i zagrożeniami terrorystycznymi w UE nasilił się od 2015 r., tj. od napływu wielkiej niekontrolowanej liczby muzułmanów do Europy w wyniku tzw. kryzysu migracyjnego. Wynika to z faktu, iż fundamentaliści islamscy – salafici, czyli „prawdziwi muzułmanie” – nawołują rdzennych europejskich muzułmanów do powrotu do właściwego islamu, przypominając, że Allah

¹⁴⁹ T. Michalczak, *Przyczyny radykalizacji muzułmanów w Europie i sposoby jej przeciwdziałania*, w: J. Ważniewska(red.), *Bezpieczeństwo i jego zagrożenia*, UPH Siedlce 2021, s. 208-209.

¹⁵⁰ Zob.: J. Danecki, *Podstawowe wiadomości o islamie*, Warszawa 2014, s. 74.

w Koranie zakazuje muzułmanom zawierania przyjaznych stosunków z niewiernymi. Każdy muzułmanin, który asymiluje się z niemuzułmanami, zgodnie z doktryną islamu skazany będzie na gniew Allaha i wieczne potępienie¹⁵¹.

Muzułmanie, którzy próbują integrować się w społeczeństwie zachodnim, przyswajają sobie jego kulturę i zwyczaje oraz nawiązują przyjazne relacje z niemuzułmańskimi sąsiadami, są uważani przez „prawdziwych muzułmanów” za zdrajców islamu. Zgodnie z Koranem osoby takie przestają być muzułmanami, gdyż prawo islamskie stwierdza, że muzułmanie, którzy przyjaźnią się niewiernym, nie mają nic wspólnego z Allahem, z wyjątkiem sytuacji, kiedy udają przyjaciół, ponieważ są słabi liczebnie i obawiają się niebezpieczeństwa ze strony niewiernych¹⁵². Migranci w krajów muzułmańskich zarzucają autochtonom, czyli mieszkającym od dawna w Europie muzułmanom, że ci asymilują się ze społeczeństwem europejskim, co prowadzi, ich zdaniem, do wypaczenia islamu; muzułmanie, którzy biorą sobie za przyjaciół niewiernych, czyli asymilują się z niewiernymi, stają się w islamie bezbożnikami¹⁵³.

Wyjaśnia to, dlaczego społeczność muzułmańska, zamiast asymilacji ze społeczeństwem radykalizuje się, tworzy własne, odrębne i odizolowane enklawy nazywane strefami NO-GO. Prowadzi to do powstawania tzw. społeczeństw równoległych, istniejących niemalże niezależnie od siebie. Czołowym krajem w Europie, w którym populacja muzułmanów radykalizuje się najgwałtowniej, jest Francja. Wynika to z faktu, że kraj ten jawi się jako kraj laicki, gdzie nie manifestuje się publicznie religijności. Paradoksalnie – to właśnie Francja za kilka lat stanie się

¹⁵¹ Wszystkie cytaty z Koranu, wg tł. J. Bielawski, Warszawa 1986, *Ty widzisz wielu spośród nich, jak biorą sobie za przyjaciół tych, którzy są niewierni. Jakże złe jest to, co przygotowały dla nich ich dusze! Rozgniewał się na nich Bóg i będą przebywać w cierpieniu na wieki! Gdyby wierzyli w Boga i Proroka, i w to, co jemu zostało zesłane, to nie wybraliby sobie niewiernych za przyjaciół. Lecz wielu spośród nich to bezbożnicy.* Koran 5:80.

¹⁵² *Niech wierzący nie biorą sobie za przyjaciół niewiernych, z pominięciem wiernych! A kto tak uczyni, ten nie ma nic wspólnego z Bogiem, chyba że obawiacie się z ich strony jakiegoś niebezpieczeństwa. Bóg ostrzega was przed samym Sobą i do Boga zmierza wędrowanie.* Koran 3:28.

¹⁵³ *Gdyby wierzyli w Boga i Proroka, i w to, co jemu zostało zesłane, to nie wybraliby sobie niewiernych za przyjaciół. Lecz wielu spośród nich to bezbożnicy.* Koran 5:81

jednym z pierwszych krajów muzułmańskich, w którym islam będzie wyznacznikiem życia codziennego¹⁵⁴.

Również w Szwecji dynamicznie kształtuje się kolejne, wielkie europejskie centrum islamizacji, któremu sprzyja „parasol ochronny” poprawności politycznej i utopii budowy społeczeństwa wielokulturowego. Przejawem uległości Szwecji wobec islamskich ekstremistów jest orzecznictwo tamtejszego wymiaru sprawiedliwości, który łagodnie podchodzi do propagowanej przez nich ideologii. Nie tylko nie wszczynają się spraw karnych wobec imigrantów z krajów muzułmańskich, lecz także wobec osób jawnie popierających działalność terrorystyczną. W 2016 r. Adly Abu Hajara, imam z Malmö, stwierdził, że Szwecja jest najlepszym islamskim państwem w Europie¹⁵⁵.

Po każdym zamachu terrorystycznym w Europie uczeni muzułmańscy oraz wielu „znawców islamu” próbują przekonywać, że muzułmanie stosujący przemoc i terroryzujący europejskie społeczeństwo błędnie i niewłaściwie interpretują treści zawarte w Koranie.

Przykładem w Polsce są specjalne oświadczenia wydawane przez Ligę Muzułmańską RP po zamachach terrorystycznych. I tak po zamachach w Paryżu 13 listopada 2015 r., Liga Muzułmańska wydała oświadczenie, w którym czytamy: „Tego rodzaju czyny są nie tylko niezgodne z nauczaniem islamu, ale najzwyczajniej nikczemne i odrażające”. Natomiast po zamachach terrorystycznych 17 i 18 sierpnia 2017 r. w Hiszpanii, Liga Muzułmańska RP wydała oświadczenie, w którym stanowczo potępia zamachy terrorystyczne, zapewniając, że islamscy terroryści: „To mordercy, a ich czyny nie mają nic wspólnego z islamem i stanowią zaprzeczenie przesłania Koranu, nauczania tradycji Proroka Muhammada”¹⁵⁶.

¹⁵⁴ T. Michalczak, *Europa w obliczu...*, wyd. cyt., s. 166.

¹⁵⁵ Zob. K. Izak, *Ograniczenia i problemy w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości imigrantów w Europie*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego”, nr 17/2017, s. 111-112.

¹⁵⁶ T. Michalczak, *Europa w obliczu...*, wyd. cyt., s. 138.

3. Islam jako religia islamskiego pokoju a islam polityczny

Problem z islamem polega na tym że opiera się on na dwóch przeciwstawnych doktrynach: religijnej, która mówi o pokoju i tolerancji, oraz politycznej, która do podboju ziem niewiernych w imię Allaha. Przesłanie religijne Koranu pochodzi z pierwszego okresu objawień Proroka, kiedy nauczał w Mekce w latach 610-622. Przesłanie polityczne, nawołujące do podbojów, pochodzi z czasów, gdy mekkańscy Arabowie wypędzili Muhammada z Mekki i znalazł on schronienie w żydowskiej osadzie Medyna w latach 622-632.

W celu wyjaśnienia rozbieżności w interpretowaniu Koranu, który zawiera wiele pozornych sprzeczności, tj. z jednej strony nakazy pokojowego współistnienia z wyznawcami innych religii, a drugiej nakazy wzywające do terroryzowania, zwalczania i zabijania niewiernych należy pochylić się nad pojęciem *dżahilijja* w islamie.

Jak podaje encyklopedia PWN, pojęcie *dżahilijja* odnosi się do dwóch przestrzeni czasowych w islamie, tj. VII wieku i czasów obecnych. W VII w. *dżahilijja* trwała do 622 r., tj. do czasu hidżry, czyli wywędrowania Proroka z Mekki do Medyny, i jest potępiana przez Koran i tradycję muzułmańską, jest określana jako epoka przedislamska. Obecnie współcześni teolodzy muzułmańscy terminem *dżahilijja* określają świat nieznający islamu, czyli kulturę zachodnią, z którym należy walczyć, aby wykorzystać panujące tam zło.

Najważniejszym celem islamu jest zlikwidowanie *dżahilijji* stworzonej przez człowieka, czyli demokracji, i wprowadzenie teokracji islamskiego prawa – szariat. Muzułmanie, którzy obecnie żyją w Europie, czyli w *dżahilijja*, mogą żyć i postępować zgodnie z pokojowym przesłaniem Koranu z Mekki, w którym Mahomet, będąc słabym, zalecał życie w pokoju i tolerancji z wyznawcami innych religii. Ma to na celu uspienie czujności danego społeczeństwa i umożliwia osiedlanie się jak największej grupy muzułmanów na danym terytorium.

To właśnie w epoce *dżahilijja*, czyli w okresie ciemnoty i nieznajomości prawdziwej woli Allaha, w Mekce zostały objawione wszystkie wersety religijne i pokojowe, na które powołują się muzułmanie, które są anulowane, jeżeli są w sprzeczności z wersetami Koranu objawionymi w Medynie, nawołującymi do terroryzowania niewiernych.

Islam pokojowy z przesłaniem religijnym z czasów dżahaliji jest przeznaczony dla ludu, czyli dla tych muzułmanów, którzy w sprawach islamu zorientowani są powierzchownie, wierząc w 5 filarów islamu. Szacuje się, że większość muzułmanów w rzeczywistości nie zna treści Koranu. Wynika to z faktu, że jego się nie czyta, tylko recytuje. Osoba, czytając, skupia się na istocie słowa i je analizuje, natomiast recytując, skupia się na pięknie wymowy słowa, a nie na jego sensie. Ponadto Koran powinien być recytowany w języku arabskim, którego większość muzułmanów, żyjących poza krajami arabskimi, nie zna. Poziom zewnętrzny – religijny – przeznaczony jest dla mas i określa to, co według zdecydowanej większości, ok. 95% wszystkich muzułmanów, stanowi istotę islamu i zawiera się w 5 filarach tej religii¹⁵⁷.

Religijny islam opiera się na pięciu filarach, które są obowiązkowe i jednoczą wszystkich muzułmanów, tj.: 1) wyznanie wiary (*szahada*), 2) modlitwa (*salat*), 3) jałmużna (*zakat*), 4) post (*ramadan*), 5) pielgrzymka do świętego meczetu w Mekce (*hadżdż*)¹⁵⁸.

Poziom religijny stanowi filar dla prawdziwego islamu – fundamentu islamu, który realizuje cele polityczne tj. ekspansję i podbój. Jest on widoczny dla prawdziwie wierzących muzułmanów i znany jest zaledwie ok. 5% wyznawców, których islam określa salafitami, czyli podążającymi za przodkami, a których współcześnie określa się fundamentalistami lub fanatykami religijnymi, wypaczającymi pokojowe przesłanie islamu¹⁵⁹.

Fundamentalizm islamski odwołuje się do poziomu wewnętrznego – politycznego – który przy pobieżnym analizowaniu Koranu jest również niewidoczny. To poziom, który nie byłby akceptowalny dla większości muzułmanów, gdyż jest sprzeczny z głoszonymi zasadami wiary, tolerancją, życiem w zgodzie i pokoju z wyznawcami innych religii, dlatego też jest on marginalizowany w oficjalnych przekazach.

Ponieważ właściwa doktryna islamu jest nie do zaakceptowania dla większości muzułmanów, w islamie obowiązuje zasada *Takijja*, polegająca na okłamywaniu dla dobra islamu nie tylko niewiernych,

¹⁵⁷ T. Michalczak, *Europa w obliczu...*, wyd. cyt., s. 82-83.

¹⁵⁸ K. Bukowski, *Religie świata wobec chrześcijaństwa*, Kraków 1999, s. 86-87.

¹⁵⁹ Szerzej zagadnienie zostało przedstawione w książce T. Michalczak, *Europa w obliczy islamskiego terroryzmu...* Rozdział III *Pięć filarów islamu a fundament islamu*.

ale również samych muzułmanów. Koncepcja ta wśród samych muzułmanów oraz nieświadomych społeczeństw cywilizacji zachodniej ma stworzyć fałszywy obraz islamu jako pokojowej religii po to, aby islam mógł bez przeszkód realizować swoje ukryte cele. System ten bazuje na anulowanych wersetach Koranu, które głoszą idee tolerancji religijnej, pokoju i miłości, aby się rozszerzać, umacniać i pozyskiwać jak największą liczbę nowych wyznawców, w celu podporządkowania wszystkich jednej doktrynie – islamowi¹⁶⁰.

Obrońcy islamu akcentują, że Koran zawiera wiele treści nakazujących pokojową postawę wobec wyznawców innych religii, cytując surę: *Wzywaj ku drodze twego Pana z mądrością i pięknym napomnieniem! Rozmawiaj z nimi w najlepszy sposób! Zaprawdę, twój Pan zna najlepiej tych, którzy zeszli z Jego drogi i On zna najlepiej tych, którzy idą drogą prostą*¹⁶¹. Jednakże przyznają też, że w Koranie są wezwania do wrogich i agresywnych działań wobec niewiernych, jednak zawarte są one w początkowych surach Koranu, np. w surze 2 wersety 190, 191, 193, które mówią: *Zwalczajcie na drodze Allaha tych, którzy was zwalczają, (...) I zabijajcie ich, gdziekolwiek ich spotkacie, i wypędzajcie ich, skąd oni was wypędzili. (...) Gdziekolwiek oni będą walczyć przeciw wam, zabijajcie ich! – Taka jest odpłata niewiernym! I zwalczajcie ich, aż ustanie prześladowanie i religia będzie należeć do Allaha. Oraz w surze 9, która mówi: A kiedy miną święte miesiące, wtedy zabijajcie bałwochwalców, tam gdzie ich znajdziecie; chwytajcie ich, oblegajcie i przygotowujcie dla nich wszelkie zasadzki! Ale jeśli oni się nawrócą i będą odprawiać modlitwę, i dawać jałmużnę, to dajcie im wolną drogę. Zaprawdę, Bóg jest przebaczący, litościwy!*¹⁶².

Teoretycznie, analizując Koran, to właśnie początkowe wersety są pełne przemocy i wzywają do terroryzowania niewiernych a późniejsze wersety nawołują do pokojowego współistnienia z wyznawcami innych religii i zgodnie z nakazem Allaha – wersety wcześniejsze zostają anulowane i zastąpione późniejszymi.

Dla osób nieznających prawa i doktryny islamu takie wyjaśnienia są logiczne i sensowne: werselem późniejszym jest werseł pokojowy z sury 16 i anuluje wcześniejsze wersety nawołujące do przemocy i za-

¹⁶⁰ T. Michalczak, *Europa w obliczu...*, wyd. cyt., s. 87.

¹⁶¹ Koran 16:125.

¹⁶² Koran 9:5.

bijania z sury 2 i 9. Jednak w „islamskiej rzeczywistości” jest odwrotnie, ponieważ werselem późniejszym jest werset 2 i 9. Wynika to z faktu, iż Koran nie jest ułożony chronologicznie, wg kolejności przekazywanych objawień przez Allaha, lecz wg długości sur, od najdłuższych do najkrótszych, a ponieważ ostatnie sury są najdłuższe, to znajdują się na początku tej księgi. To właśnie sura 9 w rzeczywistości była ostatnią objawioną surą i to ona określa ostateczną wolę Allaha, jednocześnie anulując wszystkie pokojowe wersety, które są z nią sprzeczne.

Muzułmański komentator Koranu, Ibn Kathir (1301–1372) mówił: „sura 9:5 zniosła każde porozumienie i rozejm pomiędzy Prorokiem a wszelkimi bałwochwalcami, każdy traktat i wszystkie ich warunki. Żaden bałwochwalca nie może się już powoływać na traktaty czy obietnice bezpieczeństwa od momentu, gdy została ujawniona dziewiąta sura”¹⁶³.

W ten sposób anulowano pokojowe i tolerancyjne wersety, na które często we współczesnych czasach powołują się muzułmanie, mówiąc, że islam zapewnia, iż nie ma przymusu w kwestii religii i nakazuje muzułmanom cierpliwie znosić niewiernych.

Aby rozumieć prawdziwe przesłanie islamu, należy skupić się na analizie ostatniej woli Allaha, która zawarta jest w 8 i 9 surze. Sam Allah stwierdza, że kiedy znosi wcześniejsze objawienia, to skazuje je na zapomnienie, ponieważ przynosi nowe, które są ostateczne.

Ostatnia objawiona sura nr 9 zawiera szereg nakazów określających ostateczną wolę Allaha. Zgodnie z tą wolą pieczołowicie wypełnianie dobrych uczynków, modlitwa, post, a nawet realizacja najtrudniejszego, 5 filaru islamu, czyli pielgrzymka do świętego meczetu w Mekce, są niewystarczające, jeżeli muzułmanin nie realizuje najważniejszego nakazu Allaha, tj. nie walczy w jego imię Allaha¹⁶⁴. Allah gwarantuje Raj tylko tym, którzy wywędrowali ze swoich domów w celu rozszerzenia islamu i walczyli z niewiernymi. Tylko tacy osiągną u Allaha uznanie¹⁶⁵. Tak więc muzułmanie, którzy tylko się modlą, a nie walczą,

¹⁶³ R. Spencer, *Niepoprawny politycznie przewodnik po islamie i krucjatach*, Warszawa 2014, s. 49.

¹⁶⁴ *Czyż wy uważacie, że ten, kto napoi pielgrzyma i odwiedzi święty Meczet, podobny jest temu, kto uwierzył w Allaha i w Dzień Ostatni i walczył na drodze Allaha? Oni nie są równi przed Allahem. Allah nie prowadzi drogą prostą ludzi niesprawiedliwych.* Koran 9:19.

¹⁶⁵ *Ci, którzy uwierzyli, ci, którzy wywędrowali wspólnie, ci, którzy walczyli na drodze Allaha swoim majątkiem i swoimi duszami, będą mieli najwyższy stopień u Al-*

nie zobaczą prawdziwego Raju, ponieważ Allah miłuje tylko tych, którzy walczą dla Niego¹⁶⁶.

Muzułmański uczony Abil-Kasim Hibat-Allah Ibn Abi-Salama-Nasr, w księdze *Al-Nasikh Wal-Mansoukh (Znoszący i Znoszony)*, analizuje każdy rozdział w Koranie i przytacza szczegółowo każdy werset, który został unieważniony i zastąpiony przez określone wersety, które powstały później. Autor zauważył, że spośród 114 rozdziałów Koranu tylko 43 jest wolnych od wpływu tej koncepcji. Oznacza to, że ci, którzy byliby skłonni zaakceptować Koran jako wiarygodny przekaz, mogą potraktować dosłownie tylko jego 43 rozdziały. Większość rozdziałów nie może być traktowana dosłownie. Anulowane wersety są wymieszane z obecnie obowiązującymi i tylko uczony islamski wie, który jest który¹⁶⁷.

Zgodnie z zasadą interpretacji Koranu zwaną regułą „znoszącego i zniesionego” Allah, wydając polecenie, może później wydać polecenie zmieniające to poprzednie¹⁶⁸. W myśl tej koncepcji Allah odwołuje i zmienia to, co wcześniej przekazał muzułmanom¹⁶⁹.

Zgodnie z zasadą anulowania unieważniono oficjalnie 207 wersetów, które zostały zastąpione 93 nowymi. Jeden tylko werset spełnił funkcję wersetu anulującego dla aż 124 innych wersetów¹⁷⁰, czyli wszystkich, które mówiły o tolerancji i cierpliwości wobec wyznawców innych religii, zostały anulowane i zastąpione przez werset nazywany werse-tem miecza¹⁷¹.

Wszystkie pokojowe sury Koranu, które zostały przez Allaha anulowane, pochodzą z okresu mekkańskiego, czyli przedislamskiego –

laha oni są tymi, którzy osiągnęli sukces! Koran 9:20.

¹⁶⁶ *Zaprawdę, Allah miłuje tych, którzy walczą na Jego drodze w zwartych szeregach, jak gdyby byli budowlą solidną.* Koran 61:4.

¹⁶⁷ [online] <https://euroislam.pl/nauka-o-uniewaznieniu-w-koranie> (dostęp: 2.06.2022).

¹⁶⁸ *A kiedy My zmieniamy jeden znak na inny – a Allah wie najlepiej, co zsyła – to oni mówią: „Ty jesteś tylko oszustem!”.* Lecz większość z nich nie wie. Koran 16:101

¹⁶⁹ *Kiedy znosimy jakiś znak albo skazujemy go na zapomnienie, przynosimy lepszy od niego lub jemu podobny. Czyż ty nie wiesz, że Allah jest nad każdą rzeczą wszechwładny,* Koran 2:106.

¹⁷⁰ J. Alcader, *Prawdziwe oblicze islamu*, Komorów 2011, s. 121-122.

¹⁷¹ *A kiedy miną święte miesiące, wtedy zabijajcie bałwochwalców, tam gdzie ich znajdziecie; chwytajcie ich, oblegajcie i przygotowujcie dla nich wszelkie zasadzki! Ale jeśli oni się nawrócą i będą odprawiać modlitwę, i dawać jałmużnę, to dajcie im wolną drogę. Zaprawdę, Allah jest przebaczący, litościwy.* Koran 9:5.

dżahilijja, czyli czas ciemności i niewiedzy. Anulowane wersety Koranu są jednak potrzebne – stanowią one filary islamu, które ukrywają prawdziwe jego przesłanie – które jest fundamentem, do którego nawiązują fundamentaliści, których na Zachodzie określa się jako wypaczających pokojowe przesłanie islamu¹⁷².

Podstawowym problemem świata zachodniego jest zrozumienie, dlaczego fundamentaliści islamscy terroryzują społeczeństwo, skoro, jak twierdzi większość muzułmanów, Koran potępia przemoc i wzywa do szacunku wobec wyznawców innych religii.

Każde anulowane objawienie zostało zastąpione innymi, gdyż Allah żadnego wersetu nie unieważnia, nie zastępując go jednocześnie innym. Allah zaświadcza, że kiedy zmienia jakiś werset Koranu, to najlepiej wie, co i dlaczego zmienia¹⁷³. Islamska doktryna anulowania pokojowych i tolerancyjnych sur Koranu i zastępowania ich wersetami nakazującymi przemoc, zachęcającymi do zabijania niewiernych, oparta jest na dwóch kluczowych objawieniach, które Allah przekazał Muhammadowi w Koranie¹⁷⁴.

Walka na drodze Allaha w celu rozszerzania islamu, określana w doktrynie jako *dżihad*, nie jest umiejscowiona w filarach islamu tylko dlatego, iż jest on podstawowym i najważniejszym obowiązkiem każdego wierzącego muzułmanina i stanowi fundament islamu. Dopiero na fundamencie budowane są filary, których zadaniem jest podtrzymać tę religię, ukazywać jej pokojowe i tolerancyjne przesłanie w celu ochrony przed atakami. Ponieważ w kulturze zachodniej religia jest pod konstytucyjną ochroną państwa, nie wolno jej szkalować, dlatego też filary islamu w sposób doskonały zabezpieczają i zakrywają to, co jest fundamentem tej religii, czyli podejmowanie działań w celu jej rozszerzania najczęściej za pomocą siły, terroru i zastraszania, na wzór Proroka Muhammada¹⁷⁵.

Te dwa odmienne oblicza islamu wyjaśniają różnicę pomiędzy pokojowym islamem w krajach nieislamskich, gdzie wyznawcy Allaha

¹⁷² T. Michalczak, *Islam – pomiędzy religią a ideologią. Czy powinniśmy bać się islamu?* Lublin 2020, s. 64

¹⁷³ *Kiedy My zmieniamy jeden znak na inny – a Allah wie najlepiej, co zsyła – to oni mówią: „Ty jesteś tylko oszustem!”*. *Lecz większość z nich nie wie*. Koran 16:101.

¹⁷⁴ Koran 2:106 i 16:101.

¹⁷⁵ T. Michalczak, *Europa w obliczu...*, wyd. cyt., s. 88.

mówią o konieczności dialogu z wyznawcami innych religii, np. w Europie, a przeciwnym zachowaniem w krajach islamskich, gdzie muzułmanie prześladują wyznawców innych religii, zabraniając im publicznego sprawowania kultu, np. w Pakistanie czy Arabii Saudyjskiej.

4. Przeciwdziałanie radykalizacji postaw muzułmanów

Jedną z najskuteczniejszych form przeciwdziałania radykalizacji muzułmanów i walki z islamskim fundamentalizmem jest edukacja poprzez ukazanie muzułmanom oraz społeczeństwu europejskiemu fundamentów, na których opiera się przesłanie tej religii. Fundament stanowi podstawowy i najważniejszy element nośny każdej budowli, dlatego też w odniesieniu do islamu salaficy muzułmanie pilnie strzegą fundamentów swojej religii, aby większość muzułmanów nie poznała, co jest podstawą funkcjonowania tej „religii”. Podobnie jak fundament budowli jest niewidoczny, bo znajduje się w większości pod ziemią, tak samo fundamentalizm islamu jest ukryty i dostępny tylko dla niewielkich muzułmanów – salafitów. Toteż w czasach współczesnych jakakolwiek forma podważania islamu jako religii pokoju spotyka się z gwałtownymi protestami islamskich uczonych w świecie zachodnim.

„Muzułmanie są normalnymi ludźmi, dopiero w Koranie znajdują inspirację do zabijania. Zamachowcy robią to w imię Koranu i tam znajdują nakaz, żeby tak się zachowywać. I ci z Państwa Islamskiego są wzorem muzułmanina zaangażowanego. Wszystko, co robi Państwo Islamskie, jest usprawiedliwione przez Koran. Muzułmanie jako ludzie są tacy jak wszyscy, ale to, co ich deformuje, to Koran. Koran jest zagrożeniem dla samych muzułmanów” – mówi były muzułmanin, który jak większość muzułmanów odchodzących od islamu porzucił go po... dokładnej lekturze Koranu i stawianiu pytań o cel tej „religii”¹⁷⁶.

Deradykalizacja powinna polegać na zachęcaniu muzułmanów do czytania Koranu zamiast jego recytacji i zadawaniu pytań związanych ze sprzecznościami i wątpliwościami wstępującymi w „doskonałym” dziele Allaha. Zadawanie pytań w przypadku wątpliwości

¹⁷⁶ Zob. <http://gosc.pl/doc/2853261.Mahomet-spotyka-Jezusa/3> (dostęp: 10.06.2022).

uważane jest jednak za pierwszą oznakę niewiary, która jest jednym z najcięższych grzechów w islamie¹⁷⁷.

Zdecydowana większość muzułmanów, w tym również tych radykalizowanych, który odeszli od islamu, zawdzięcza to odwadze w stawianiu pytań dotyczących treści zawartych w Koranie oraz jego cudowności i nieomyślności.

Dobrym przykładem, jak prowadzić deradykalizację muzułmanów oraz pozyskiwać ich do współpracy ze służbami specjalnymi, jest historia duńskiego dżihadysty Mortena Storma, który był tajnym agentem służb duńskich, brytyjskich i amerykańskich.

M. Storm był jednym z najbardziej skutecznych byłych dżihadystów, doprowadził do zlikwidowania jednego z najgroźniejszych terrorystów Al-Kaidy, według służb USA, odpowiedzialnego za propagandę i radykalizację muzułmanów na całym świecie Anwara al-Awlakiego, którego amerykańskie służby określały mianem „globalnego terrorysty”. Anwar al-Awlaki odgrywał znaczącą rolę w radykalizowaniu angielskojęzycznych muzułmanów, a służby amerykańskie twierdziły, że kazania Awlakiego stały się inspiracją dla wielu radykałów. Doprowadzenie CIA do al-Awlakiego i jego neutralizacja w 2011 r. to największa zasługa M. Storma, który poza tym, w ciągu sześciu lat współpracy, m.in. infiltrował islamskich ekstremistów w Wielkiej Brytanii oraz bojówkarzy w Somalii. Jak sam twierdzi, dzięki jego pracy udało się zabić 30 ważnych terrorystów, a kolejnych 30 zatrzymać. Te sukcesy zachodnich służb były możliwe tylko dzięki temu, że M. Storm jako muzułmanin przeżył wewnętrzny kryzys wiary w islam¹⁷⁸.

M. Storm zaczął interesować się islamem po przeczytaniu biografii Muhammada, w wieku 19 lat dokonał konwersji i stał się gorliwym muzułmaninem. Z czasem przeniósł się z Danii do Londynu, gdzie radykalny islam najlepiej się rozwijał i dżihadyści mogli spokojniej niż w Danii funkcjonować. Storm odwiedzał meczet Regent's Park w Londynie, gdzie zaprzyjaźnił się z Omarem Bakri Muhammadem, przywódcą grupy al-Muhajiroun. Jako żarliwy bojownik i konwertyta otrzymał stypendium na naukę j. arabskiego i pogłębienia islamskiej religijności w Jemenie, gdzie zaprzyjaźnił się z Anwarem al-Awlaqim,

¹⁷⁷ T. Michalczak, *Europa w obliczu...*, wyd. cyt., s. 197.

¹⁷⁸ <http://www.tvp.info/25007708/przestepca-terrorysta-tajny-agent-morten-storm-w-poprostu> (dostęp: 10.06.2022).

uważanym za jednego z najgroźniejszych orędowników radykalnego islamu na świecie. M. Storma przez kilka lat próbowały zwerbować duńskie i brytyjskie służby bezpieczeństwa i wywiadu, ale odmawiał z nimi współpracy. Przełom nastąpił w 2006 r., kiedy zaczął analizować wiarę w Allaha i doszedł do przekonania, że islam to oszustwo, które wykorzystuje ludzi do zabijania. Sam wtedy skontaktował się z duńskimi służbami, proponując współpracę w celu neutralizacji niebezpiecznych europejskich dżihadystów¹⁷⁹.

Oto, jak opisuje przyczyny kryzysu wiary w Allaha i odejście od islamu sam M. Storm: „Walka po stronie słabszych nakręcała mnie. Marzyłem o pojechaniu do Afganistanu, by dołączyć do mudżahedinów i o zbudowaniu ostoji prawdziwego islamu w Somalii. Wszystko to jednak obróciło się w proch i pył. (...) Uczono mnie, że Allah zdecydował o wszystkim, co było i co będzie, Koran ujmuje to tak: Allah jest Stwórcą wszelkiej rzeczy i On jest każdej rzeczy stróżem, stworzył każdą rzecz i dał jej dokładną miarę. Gdzie zatem było miejsce na wolną wolę i możliwość zmieniania świata? Żaden z uczonych w Koranie, z którymi rozmawiałem, nie potrafił wytłumaczyć, jak kadar ma się do obowiązku uczestnictwa w dżihadzie ani też dlaczego Allah stworzył człowieka, którego już uprzednio skazał na ogień piekielny. Nawet Anwar al-Awlaki uchylał się od odpowiedzi na to pytanie. Ożyły w mym umyśle tkwiące tam od dawna, acz stłumione pytania. Wróciły do mnie słowa, które kiedyś wykrzyczałem w Hyde Parku: Przecież gdyby on pochodził od kogoś innego niż od Allaha, z pewnością znaleźliby w nim liczne sprzeczności. Moja wiara okazała się wielopiętrowym domkiem z kart, usunięcie jednej z nich spowodowało zawalenie się całości. Przypominałem sobie niektóre z usprawiedliwień zabijania cywilów. W swej posuszności salafizmowi przyjmowałem te zalecenia. Odezwały się echem słowa mojego przyjaciela – bramkarza Toniego: Dlaczego Allah pragnie, by jedni ludzie zabijali innych? Czy nie sądzisz Murad, że Allah wolałby, żebyście uczyli ludzi czytać?. Moja utrata wiary była tyleż przerażająca, co naga. Wpatrywałem się w pustkę i zdawałem sobie sprawę z tego, że jeśli odstąpię od islamu, to szybko stanę się celem dla wielu z moich niedawnych braci. Zbyt dużo wiedziałem o nich samych i ich planach. Przynajmniej połowa mojego kręgu z Sany przyłączyła się do ugrupowań terrorystycznych. Dla nich

¹⁷⁹ Na podstawie książki autobiograficznej M. Storm, *Agent Storm. We wnętrzu Al-Kaidy i CIA*, Wołowiec 2015.

stanę się najgorszym ze wszystkich: konwertytą, który odstąpił od wiary i został ateistą, najnikczemniejszym hipokrytą. Jak neoficie obiecuje się podwójną nagrodę w raju, tak nawrócony, który potem wyparł się wiary, musi zostać ukarany w dwójnasób”¹⁸⁰.

5. Podsumowanie

Przykład gorliwego islamskiego dżihadysty M. Storma pokazuje, w jaki sposób można przeciwdziałać radykalizacji wśród muzułmanów i tym samym minimalizować ryzyko dokonania ataków terrorystycznych. W tym celu wymagane jest przełamanie stereotypów o muzułmanach i propagowanie wiedzy eksperckiej na temat doktryny islamu oraz sposobu myślenia, życia i funkcjonowania muzułmanina. Ponieważ najważniejszym obowiązkiem każdego muzułmanina jest zachęcanie niemuzułmanów do przyjmowania islamu, radykałowie bardzo chętnie opowiadają o tym, jak wspaniały i doskonały jest islam, aby zachęcić niemuzułmanina do konwersji, ponieważ Allah obiecuje sowitą nagrodę w Raju, jeżeli muzułmanin pozyska niewiernego dla islamu. Wystarczy tylko chętnie słuchać i zadawać umiejętnie pytania, aby z czasem wywołać refleksje u gorliwego wyznawcy islamu na temat fundamentalnych zasad tej religii i czekać aż runie mu domek z kart, zgodnie ze słowami samego dżihadysty M. Storma: „Moja wiara okazała się wielopiętrowym domkiem z kart, usunięcie jednej z nich spowodowało zawalenie się całości”.

Muzułmanie są pierwszymi ofiarami islamu. Przemierzając kraje Orientu, wielokrotnie widziałem, że fanatyzm pochodzi od małej grupki niebezpiecznych ludzi, którzy terrorem zmuszają innych do wykonywania określonych praktyk religijnych. „Największą przysługą, jaką można wyświadczyć muzułmaninowi, jest wyzwolenie go spod jarzma tej religii” – te słowa Ernesta Renan (1823–1892), francuskiego orientalisty, pisarza, historyka, filologa i filozofa, ukazują, w jak trudnej sytuacji znajdują się muzułmanie w obcej im kulturowo Europie.

Należy zdać sobie sprawę, że choć wielu muzułmanów w Europie żyje w pokojowym nastawieniu do społeczeństwa niemuzułmańskiego, to jednak ich pokojowe współistnienie opiera się na kruchym funda-

¹⁸⁰ Tamże, s. 178-180.

mencie. Właśnie od tego, jak zachowają się miliony żyjących w Europie muzułmanów, kiedy w najbliższym czasie przyjdzie wezwanie do walki w imię Allaha z niewiernymi, będzie zależeć przyszłość Europy¹⁸¹.

Bibliografia

Pozycje zwarte i artykuły naukowe

1. Alcader J., *Prawdziwe oblicze islamu*, Komorów 2011.
2. Bukowski K., *Religie świata wobec chrześcijaństwa*, Kraków 1999.
3. Danecki J., *Podstawowe wiadomości o islamie*, Warszawa 2014.
4. Izak K., *Ograniczenia i problemy w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości imigrantów w Europie*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” nr 17, Warszawa 2017.
5. Koran, tł. J. Bielawski, Warszawa 1986.
6. Michalczak T., *Doktryna religijna islamu a przemoc w imię Allaha*, w: Jarmoch E., Trzpil I. A., Świdorski A.W. (red.), *Bezpieczeństwo człowieka a rodzina*, Drohiczyn 2018.
7. Michalczak T., *Europa w obliczu islamskiego terroryzmu. Dlaczego dochodzi do ataków terrorystycznych i jak im przeciwdziałać*, Difin, Warszawa 2019.
8. Michalczak T., *Islam – pomiędzy religią a ideologią. Czy powinniśmy bać się islamu?*, Lublin 2020.
9. Michalczak T., *Przyczyny radykalizacji muzułmanów w Europie i sposoby jej przeciwdziałania*, w: J. Ważniewska (red.), *Bezpieczeństwo i jego zagrożenia*, UPH Siedlce 2021.
10. Michalczak T., *Tajemnica Lourdes i Fatimy a deklaracja Nostra Eeatate i przyszłość Europy*, w: Jarmoch E., Trzpil I.A., Bylina S. (red.), *Bezpieczeństwo człowieka a tajemnica*, UPH Siedlce 2019.
11. Michalczak T., *Zamachy terrorystyczne w Europie. – Jak skutecznie prowadzić działania antyterrorystyczne w Polsce*, w: *Polska ustawa antyterrorystyczna – odpowiedź na zagrożenia współczesnym terroryzmem* Zubrzycki W., Jałoszyński K., Babiński A. (red.), WSPol, Szczytno 2016,
12. Spencer R., *Niepoprawny politycznie przewodnik po islamie i krucjatach*, Warszawa 2014.
13. Storm M., *Agent Storm. We wnętrzu Al-Kaidy i CIA*, Wołowiec 2015.

¹⁸¹ Zob. T. Michalczak, *Tajemnica Lourdes i Fatimy a deklaracja Nostra Eeatate i przyszłość Europy*, w: *Bezpieczeństwo człowieka a tajemnica*, (red.) E. Jarmoch, I.A. Trzpil, S. Bylina, UPH Siedlce 2019, s. 240.

Akty prawne

1. Strategia Unii Europejskiej w dziedzinie walki z terroryzmem, 30 listopada 2005 r., 14469/4/05, przyjęta w dniu 15 grudnia 2005 r.
2. Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych, t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 796, z 2021 r. poz. 464, 815.

Źródła internetowe

1. encyklopedia.pwn.pl/haslo/dzahilijja;3896109.html
2. euroislam.pl/nauka-o-uniewaznieniu-w-koranie.
3. gosc.pl/doc/2853261.Mahomet-spotyka-Jezusa/3.
4. www.dw.com/pl/d%C5%BCihadzki-terroryzm-nadal-zagra%C5%BCa-europie/a-55502825
5. www.dw.com/pl/niemiecki-polityk-nale%C5%BCy-obawia%C4%87-si%C4%99-nowej-fali-islamistycznego-terroryzmu/a-55485885 www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/security/20210121STO96105/radykalizacja-w-ue-czym-jest-i-jak-mozna-jej-zapobiec
6. www.tvp.info/25007708/przestepca-terrorysta-tajny-agent-morten-storm-w-poprostu

Bezpieczeństwo lokalne – diagnoza oraz pakiet działań (rozwiązań) tworzących system bezpieczeństwa w różnych obszarach

(dr hab. Andrzej Józef Kozłowski, prof. Państwowej Uczelni Zawodowej im. Ignacego Mościckiego w Ciechanowie,
dr hab. Iwona Z. Czaplicka-Kozłowska, prof. Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie)

1. Wstęp

Życie człowieka wypełnione jest dążeniem do osiągnięcia określonych celów, które człowiek jest lub nie jest w stanie zdefiniować. Umiejętne określenie celów zależy od wiedzy wyniesionej z tego, co wcześniej zostało zbadane i opisane, co w tym jest prawdą lub fałszem i też od chęci poznania otaczającej rzeczywistości i wyznaczenia sobie celów, które człowiek chce osiągnąć¹⁸². Aby życie wypełniło się szczególnie pożądanymi doznaniem, stąd wielością i bogactwem wrażeń, musi jak najdłużej trwać i dlatego być chronione. Gdy studiujemy historię ludzkości, to najczęściej dominują w niej wojny, walka i dążenie do przetrwania. Niewiele w opisach dziejów jest spokoju i opisów szczęścia, którego zaznają ludzie żyjący w różnym czasie i miejscu. Nauka od zarania dziejów wypełniona jest przede wszystkim opisem i analizą otaczającej rzeczywistości, opisem badań prowadzonych w celu zbudowania bezpieczeństwa w najbliższym otoczeniu człowieka i też bezpieczeństwa grupowego. Analizując historię, można przyjąć, że w zmieniającym się dynamicznie świecie osiągnięcia nauki w obszarze bezpieczeństwa najczęściej były odległe od oczekiwań. Świadectwem tego są liczne konflikty grupowe i indywidualne, wojny czy zagrożenia wynikające z zaburzeń niesionych przez naturę. Dlatego nastająca przyszłość burzyła zazwyczaj wszelkiego rodzaju modele, wzory czy rekomendacje mające zapewnić człowiekowi bezpieczeństwo, szczególnie rolę w tym wszystkim państwa (sektora publicznego

¹⁸² Wiele o tym pisze Baird T. Spalding w książce *Życie i nauka mistrzów Dalekiego Wschodu*, Gdańsk 1999, wyd. I.

czy władzy centralnej). Rodzi się w związku z tym pytanie, jaki cel przyświecał utworzeniu i funkcjonowaniu państwa w jego dawnym, obecnym i przyszłym czasie. Czy państwo jako organizacja powstało dla obrony i bezpieczeństwa jego obywateli, czy bezpieczeństwa i obrony interesów wybranych grup społecznym? Jak wynika z opracowań Song Hongbinga, obywatele najczęściej są przedmiotem wykorzystywanym przez grupy interesów dla zapewnienia sobie bogactwa i bezpieczeństwa¹⁸³.

Celem, jaki postawili sobie autorzy artykułu, jest krytyczna analiza i ocena otaczającej rzeczywistości w wymiarze bezpieczeństwa przede wszystkim gospodarstwa domowego. Prowadzone badania i wieloletnie doświadczenie związane z analizą otaczającej rzeczywistości pozwalają autorom krytycznie spojrzeć na działania nie tylko rządzących i kierujących organizmami międzynarodowymi czy państwami, ale też gospodarstwami domowymi, które w ocenie autorów zatraciły wszelkiego rodzaju autonomię w tym obszarze. W opracowaniu wykorzystano własne badania, obserwację uczestniczącą oraz studium przypadku w odniesieniu do współczesnych wydarzeń, które można zaobserwować i które w każdym dniu dowodzą braku współdziałania społeczeństw w celu zapewnienia sobie bezpieczeństwa w każdym niemal wymiarze.

2. Obszary bezpieczeństwa

Zgodnie z umową społeczną, której obecny wymiar najczęściej sprowadza się do uregulowań konstytucyjnych, państwo rozumiane tu jako sektor publiczny przejęło na siebie wiele funkcji. Od klasycznych, związanych z kształtowaniem stosunków zewnętrznych, wojskiem, policją i administracją, do socjalnych, które we współczesnym świecie dominują i odnoszą się m.in. do finansowania przez państwo edukacji, ochrony zdrowia, opieki społecznej, a nawet emerytur czy zasiłków dla bezrobotnych. W systemie scentralizowanym to przede wszystkim omnipotentne państwo zarządza sprawami mającymi większe lub mniejsze znaczenie dla obywateli. Podobnie jak w systemie tzw.

¹⁸³ Por. Song Hongbing, *Wojna o pieniądz*, T. 1-5, Wydawnictwo WEKTORY, 2015.

demokracji socjalistycznej, można zaobserwować dążenie rządzących do centralnego sterowania całym obszarem bezpieczeństwa, w tym szczególnie służbami mundurowymi, ochroną zdrowia, gospodarką żywnościową czy finansami. W drugiej połowie XX wieku w wielu państwach można było zaobserwować proces przesuwania kompetencji z centrum do zdecentralizowanych organizacji obywatelskich. Część z tych zadań, szczególnie mających znaczenie lokalne i regionalne, wykonywały samorządy terytorialne, będąc elementem systemu, jakim jest sektor publiczny, a część organizacje pożytku publicznego, a także przedsiębiorstwa lub organizacje prywatne¹⁸⁴. Obecnie obserwuje się centralizowanie decyzji odnoszących się do wielu sfer życia społecznego i gospodarczego, co przekłada się na większe oczekiwania społeczne w obszarze bezpieczeństwa. Można przyjąć, że obszar bezpieczeństwa ma wymiar:

- międzynarodowy – np. NATO, ale też organizacje dbające o nasze środowisko naturalne, zdrowie czy kulturę;
- krajowy – sprowadzenie tego, co ma wymiar międzynarodowy do wymiaru krajowego, np. dyplomacja, ale też funkcje państwa w obszarze bezpieczeństwa;
- lokalny – gminny, miejski – ale też sołecki czy dzielnicowy;
- gospodarstwa rodzinnego – podstawowej komórki w obrębie ekonomii.

Odnosząc się do bezpieczeństwa w gospodarstwie domowym, trzeba wskazać na jego wymiar, który jest:

- najczęściej niezależny od obywateli i odnosi się przede wszystkim do wojen (przyczyn ich wybuchu i zakończenia), pandemii/zarazy (było ich wiele, np. w Egipcie, Rzymie, „hiszpanka”, a teraz świńskie, ptasie grypy i kowidy), bezpieczeństwa finansowego¹⁸⁵ (np. mechanizm tworzący oprocentowanie kredytów czy WIBOR prowadzący do utraty majątku), permanentnej inwigilacji (dla przykładu z pomocą wirtualnego pieniądza, telefonu, komputera

¹⁸⁴ Por. A.J. Kozłowski, I.Z. Czaplicka-Kozłowska, *Transparentność zarządzania finansami lokalnymi. Uwarunkowania wdrożenia planu dochodów i wydatków w układzie zadaniowym*, Oficyna Wydawnicza „Impuls” w Krakowie, dla QNT Systemy Informatyczne Sp. z o.o., Wałbrzych 2014.

¹⁸⁵ Por. A. Bartoszewicz, *Skutki zaniechania polityki publicznej w dziedzinie kredytów hipotecznych*, Studia z Polityki Publicznej, SGH, KES, Warszawa 2019.

- i telewizora) czy systemu przemieszczania ludności (migracja i emigracja);
- w pewnym wymiarze zależny od obywateli i odnosi się przede wszystkim do dbania o własne zdrowie (narusza tę zasadę np. zakaz wchodzenia do lasu w 2021 roku, noszenie przyłbicy czy maseczki, szczepienie się według zasad określonych przez organizacje międzynarodowe), własną nieruchomości (remonty, modernizacje czy inwestycje chroniące jej wartość – co może być naruszone dla przykładu wprowadzeniem podatku katastralnego¹⁸⁶ według zasad określających przede wszystkim wielkość dochodów budżetu państwa i samorządów terytorialnych), kontakty międzyludzkie i zasady komunikacji społecznej (szczególnie pomoc sąsiedzka, wspólne działania zapewniające obronę przed zagrożeniami ze strony innych osób – zachodzi pytanie, czy komunikacja społeczna między mieszkańcami sołectw, osiedli czy bloków mieszkalnych istnieje i w jakim wymiarze), bezpieczeństwo w poruszaniu się drogami publicznymi (zachodzi pytanie, czy przytaczana statystyka jest wiarygodna i czy ukazuje właściwe przyczyny wypadków drogowych), bezpieczeństwo zdrowotne (burzą to bezpieczeństwo reklamy bez kontroli, leczenie bez wdrożenia sprawdzonych naukowo i opisanych przez badaczy procedur oraz lekarstw) czy bezpieczeństwo finansowe (np. ubezpieczenie domu – czy towarzystwom zależy na zapewnieniu bezpieczeństwa, czy na zyskach i sprawienie, aby nie wypłacać odszkodowań, dlatego buduje się absurdalne wymogi i ukrywa w galimatiasie opisów).

3. Bezpieczeństwo w stanie wojny

Można przyjąć, że 1945 rok nie był końcem wojen, być może był końcem wojny o takim zasięgu, bowiem lata następne to wojny prowadzone na różnych kontynentach. Nawet ostatnie lata niosły ze sobą konflikty zbrojne, w których ginęły setki tysięcy nie przede wszystkim

¹⁸⁶ Por. M. Głuszak, B. Marona, *Podatek katastralny. Ekonomiczne uwarunkowania reformy opodatkowania nieruchomości*, Poltext, Warszawa 2015.

żołnierzy, ale osób cywilnych. Setki tysięcy ofiar śmiertelnych, gwałtów, znęcania się nad kobietami i dziećmi, kradzież majątków i wiele innych bezprawnych zachowań w konflikcie w byłej Jugosławii¹⁸⁷ czy nawet zachowań żołnierzy amerykańskich¹⁸⁸ mordujących i znęcających się nad jeńcami wojennymi, Irakijczykami osadzonymi w więzieniu Abu Ghraib pod Bagdadem. Przykładów naruszania prawa międzynarodowego i zasad określających współczesną kulturę w wymiarze krajowym i międzynarodowym można przytaczać niemal każdego minionego dnia. Także obecnie, gdy obserwuje się zachowania żołnierzy rosyjskich na terenach Ukrainy, okupowanych i podlegających ciągłym atakom Rosjan. Naruszanie Konwencji Genewskiej odnosi się m.in. do przymusowego przesiedlania ludności cywilnej, rabunków i brania zakładników, braku zapewnienia podstawowych warunków do przetrwania czy też brak poszanowania godności, honoru, praw rodziny, przekonań, praktyk religijnych, zwyczajów i obyczajów ludności cywilnej. W zachowaniach Rosji na Ukrainie powrócił przykład masowej kradzieży dzieci i wywożenia ich w głąb Rosji¹⁸⁹, podobnie jak miało to miejsce w czasie okupacji przez Rosjan terenów Rzeczypospolitej¹⁹⁰.

Takie zachowania agresora nakazują zadać sobie pytanie, jak należy zachowywać się w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia życia – w sytuacji bezpośredniego kontaktu z żołnierzami wrogiego państwa. We wrześniu 1939 roku Polacy, szczególnie na terenach wschodnich, podjęli próbę ucieczki przed zbliżającymi się wojskami niemieckimi. Jednak gdy dotarli do terenów zajętych przez Rosjan, to szybko wracali, gdyż zagrożenie ze strony armii rosyjskiej było nieporównywalnie większe niż armii niemieckiej. Wiele wspomnień spisanych w tamtym okresie wskazuje, że czas okupacji niemieckiej na wsi był łatwiejszy do zniesienia w porównaniu do tzw. wyzwolenia

¹⁸⁷ Por. A. Gaca, K. Kamińska, Z. Naworski, *Historia i współczesność. Świat i Polska, ludzie i poglądy*, T. 2. Towarzystwo Wspierania Nauki sp. z o.o. „GLOB”, Toruń 2000.

¹⁸⁸ Por. P. Zimbardo, *The Lucifer Effect: Understanding How Good People Turn Evil (Efekt Lucyfera: Dlaczego dobrzy ludzie czynią zło?)*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.

¹⁸⁹ Por. <https://www.wprost.pl/swiat/10830322/isw-ukrainskie-dzieci-wywozone-do-rosji-to-naruszenie-konwencji-onz.html> (dostęp: 25.08.2022).

¹⁹⁰ Por. A. Głowacki, *Sowieci wobec Polaków na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej 1939-1941*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1997.

przez Rosjan, gdzie kradzieże, gwałty, morderstwa i wysyłanie do obozów stało się częstszą i codzienną praktyką armii sowieckiej¹⁹¹. Rodzi się w związku z tym pytanie odnoszące się do zachowań w czasie bezpośredniego konfliktu zbrojnego. Zo umieszczonego w internecie poradnika zachowań w przypadku zagrożenia wojną¹⁹² można przeczytać, że najkorzystniejszym rozwiązaniem jest ewakuacja, aby nie powiedzieć ucieczka. Zatem zostawiamy swój majątek zgromadzony przez nasze całe życie i być może naszych przodków i uciekamy – gdzie i na jak długo, może już bez możliwości powrotu? Można przyjąć, że ucieczka, ale z możliwością powrotu – co może być tylko wynikiem wygranego konfliktu, bowiem strona wygrana zachowa się podobnie jak Związek Radziecki na podporządkowanych sobie terytoriach – jest rozwiązaniem pozytywnym. Jednak gdy nasza nieruchomości znajdzie się bezpowrotnie w obszarze państwa wrogiego, to czy ucieczka jest najkorzystniejszym rozwiązaniem?

4. Studium przypadku

Częstym zjawiskiem zagrażającym bezpieczeństwu obywateli są zakłócenia w funkcjonowaniu przyrody i otoczenia naturalnego człowieka będącego wynikiem zakłóceń atmosferycznych. W pierwszej połowie marca 2022 roku na terenie Polski wystąpiło wiele niebezpiecznych zjawisk wywołanych wichurami, których skutkiem były zakłócenia w komunikacji drogowej i dostawie prądu wywołane powalonymi drzewami. Trzeba podkreślić, że zjawiska te związane były z wyjątkowo wysokimi temperaturami w tym okresie. Odwołując się do obserwacji uczestniczącej, można przytoczyć sytuację wywołaną wichurami w tych dniach w jednej z miejscowości i jego otoczeniu. Odnosi się to do miejscowości wiejskiej na Mazurach zamieszkałej przez około 600 osób przede wszystkim w budynkach jednorodzinnych. Jest to miejscowość, która już w XIV wieku miała prawo do gospody, a w okresie PRL-u nie

¹⁹¹ M. Gnatowski, *Dokumenty o stosunku sowieckiego kierownictwa do polskiej konspiracji niepodległościowej na północno-wschodnich Kresach Rzeczypospolitej w latach 1943-1944*, „Studia Podlaskie”, t. V, 1995, s. 216.

¹⁹² Por. *Bądź gotowy. Poradnik na czas kryzysu i wojny*, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, wydanie I, Warszawa 2022.

została skażona kulturą PGR-owską. Jest to więc wieś o długiej tradycji włościńskiej (chłopów zajmujących się prowadzeniem gospodarstw rolnych) i katolickiej. Podobnie jak mieszkańcy wsi mazowieckich czy wielkopolskich osoby mieszkające w przywołanej miejscowości mają doświadczenie w zakresie bezpieczeństwa lokalnego ukształtowane czasami wojny i okresem zniewolenia za czasów PRL-u. Mieszkańcy szczególnie zamieszkujący wsie organizowali się celem zapewnienia sobie bezpieczeństwa przed napadami, kradzieżami czy pożarami i innymi zagrożeniami. Organizowane były nocne patrole i wzajemna pomoc w przypadku wystąpienia zagrożeń i jakichkolwiek szkód. Często też odbywały się spotkania z udziałem władz lokalnych, a rola sołtysa w funkcjonowaniu tego lokalnego społeczeństwa miała bardzo duże znaczenie. Czas socjalizmu, w którym władza dbała o dobro obywateli, oraz ostatnie lata, gdy władza przejmuje na siebie obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa, sprawiły, że mieszkańcy przestali organizować się i bezpośrednio dbać o własne bezpieczeństwo.

Czas, w którym warunki atmosferyczne sprawiły wykluczenie energetyczne i komunikacyjne tej miejscowości, zrodził szereg niebezpieczeństw. Najpierw przez kilka dni następowały przerwy w dostawach prądu i trwało to od kilku do kilkunastu godzin. Największe zagrożenie było gdy wraz z nadejściem nocy nastąpiło wyłączenie prądu, które trwało do godzin popołudniowych dnia następnego, a w wielu innych miejscowościach jeszcze dużo dłużej. W niektórych miejscowościach przerwy w dostawie prądu trwały nawet dwie i trzy doby. W przywołanej miejscowości w godzinach nocnych nastąpiła przerwa w dostępie do internetu oraz zawiodła łączność telefoniczna. Znajdujący się w niedalekiej odległości wysoki słup, przekaźnik sygnału telefonii komórkowej nie był oświetlony – urządzenie to jest oddalone kilka kilometrów od lotniska oraz na drodze często przelatujących karetek pogotowia (helikoptery). Wokoło panowała ciemność i nie było jakiegokolwiek ruchu na drodze krajowej. Można przyjąć, że wieś została pozbawiona wszelkiej łączności oraz energii elektrycznej zapewniającej sprawne funkcjonowanie gospodarstwa domowego (ogrzewanie, urządzenia domowe i szczególnie zamrażarki). Nie dało się zauważyć żadnych patroli służb mundurowych i sądzić należy, że mieszkańcy pozostali zamknięci w swoich domach. Można przyjąć, że był to raj dla złodziei i nie tylko – niewątpliwie nastąpił wyraźny wzrost zagrożenia bezpieczeństwa mieszkańców. Można

zadać pytanie, co byłoby, gdyby sytuacja taka trwała dłużej – czy są programy uwzględniające działania w takich sytuacjach?

Z informacji uzyskanych od mieszkańców tej miejscowości i pobliskich terenów można wnioskować, że nastąpiło wiele strat w zasobach gospodarstw oraz narosła obawa przed powtórzeniem się takich sytuacji. Przede wszystkim zauważalny stał się brak służb mundurowych, brak patroli policyjnych. Z tej perspektywy trzeba podkreślić, że w Polsce ważną rolę w wymiarze bezpieczeństwa zależnego i niezależnego od obywateli przypisano w prawie policji. Jest ona ujmowana jako umundurowana i uzbrojona formacja, finansowana z budżetu państwa, służąca społeczeństwu i przeznaczona do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony życia i zdrowia oraz mienia przed bezprawnymi zamachami naruszającymi te dobra, podejmowania działań profilaktycznych we współpracy z instytucjami publicznymi w celu wyeliminowania zjawisk kryminogennych¹⁹³. Funkcjonariusze Policji treścią swojej przysięgi są także zobowiązani do przestrzegania norm moralnych¹⁹⁴. Odpowiedzialność dyscyplinarna policjanta obejmuje przewinienia wynikające z naruszenia prawa, dyscypliny służbowej lub nieprzestrzegania zasad etyki zawodowej¹⁹⁵. Obserwując zachowania policjantów, należy zadać sobie pytanie, czy spełnia ona swoje funkcje i czy jest formacją służącą obywatelom czy władzy politycznej¹⁹⁶, zatem czy spełnia swoje funkcje wynikające z prawa. Obserwowany brak policji w przywołanym wydarzeniu nakazuje zadać pytanie o jej rolę w obszarze bezpieczeństwa.

Analizując zatrudnienie w administracji publicznej (państwowej i samorządowej), zatrudnienie w służbach mundurowych, w organi-

¹⁹³ Ustawa z 6 kwietnia 1990 r. o Policji, Dz.U. z 2015 r., poz. 355, art. 1, 13. 4.

¹⁹⁴ J. Itrich-Drabarek, *Etyka zawodowa funkcjonariuszy służb państwowych*, Warszawa 2016, s. 130-131.

¹⁹⁵ A.J. Kozłowski, M. Mroziewski, I.Z. Czaplicka-Kozłowska, *Zarządzanie w obszarze zasobów dobra wspólnego. Wybrane czynniki i efekty zarządzania kadrami, logistyką i finansami w administracji publicznej i Policji*. Wydawnictwo WSPol Szczytno, Szczytno 2019, s. 132.

¹⁹⁶ B. Nogalski, A.J. Kozłowski, I.Z. Czaplicka-Kozłowska, *Bezpieczeństwo finansowe a wiedza o pieniądzu i finansach – jako element podnoszenia jakości zarządzania finansami*, w: S. Tkaczyk, T. Wawak (red. nauk.), *Stan i perspektywy rozwoju jakości w XXI wieku: rozwiązania i dylematy: księga jubileuszowa z okazji 45-lecia pracy naukowej profesor E. Skrzypek*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2021.

zacjach zajmujących się szeroko rozumianym bezpieczeństwem oraz programami tych organizacji (kompetencjami określającymi obowiązki w wymiarze bezpieczeństwa), można odnieść wrażenie nadmiaru programów i etatów. Można postawić pytanie, czy programy odnoszące się do bezpieczeństwa obywateli na szczeblu gminy czy powiatu są znane obywatelom i czy mieszkańcy poszczególnych miejscowości wiedzą, jak należy się zachować w przypadku wystąpienia zagrożeń opisanych w tych programach.

5. Bezpieczeństwo w wymiarze domowym

Można przyjąć, że w przypadku otwartego konfliktu zbrojnego ludność cywilna jest w przypadku Polski bezbronna i zdana na działania własnych lub wrogich oddziałów zbrojnych. Przykład Szwajcarii dowodzi, że można w dużym stopniu zdecentralizować system obrony ludności cywilnej¹⁹⁷. Przede wszystkim w sferze bezpieczeństwa obywateli należy wdrożyć zasady decentralizacji przekładającej się na maksymalną ilość decyzji na samym dole (w domu, sołectwie/dzielnicy, gminie/mieście) w systemie zarządzania w sektorze publicznym. Decentralizacja powinna stanowić zintegrowany program ujmujący w sobie bezpieczeństwo obywateli i całego państwa i składać się z zintegrowanych programów na każdym szczeblu w strukturze państwa począwszy od gospodarstwa domowego, poprzez wsie, sołectwa, osiedla, miasta i gminy, powiaty i województwa i wreszcie całego terytorium państwa. Tak ukształtowany program opierający się na decentralizacji i centralizacji jednocześnie powinien zmierzać do zapewnienia bezpieczeństwa państwu i obywatelom.

W obrębie decentralizacji należy wykorzystać wszystkie umiejętności obywateli, umiejętności posługiwania się bronią, umiejętności samoobrony czy umiejętność organizacji zaplecza dla oddziałów zbrojnych. Przykład Ukrainy dowodzi, jak duże znaczenie ma dostęp obywateli do broni (problem ten powinien być umiejętnie rozwiązany, bowiem ma to bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo państwa przekładające się na bezpieczeństwo mieszkańców). Czy został wypracowany system

¹⁹⁷ M. Matyja, *Obrona Terytorialna Szwajcarii*, „Wiedza Obronna” 2021, Vol. 277 No. 4.

dostępu do broni w przypadku zagrożenia wojennego, czy są rejestry osób posiadających kwalifikacje w zakresie obsługi broni i kto ma dostęp do takich rejestrów. Czy stworzone zostały zapasy produktów niezbędnych do życia w przypadku zagrożeń wojennych i też zagrożeń wywołanych przez przyrodę. Wreszcie czy został wypracowany system informacji w przypadku braku łączności telefonicznej, braku prądu i naruszenia komunikacji publicznej.

Bezpieczeństwo niewątpliwie zostało naruszone w związku z decyzjami polityków w poszczególnych państwach w związku z rozprzestrzenieniem się wirusa COVID-19. Odebrano obywatelom prawo do decydowania o własnym zdrowiu i życiu i jednocześnie prawo do pozyskiwania informacji z różnych źródeł – nie tylko oficjalnych kanałów partii rządzącej. Państwo nie powinno ograniczać aktywności i inicjatywy poszczególnych jednostek oraz działań mechanizmu rynkowego, ale tworzyć infrastrukturę instytucjonalno-prawną, która zapewniłaby możliwie stabilne i pożądane społecznie działanie sił rynkowych¹⁹⁸.

6. Propozycje rozwiązań w obszarze bezpieczeństwa gospodarstw domowych

Zmiany obserwowane w naszym otoczeniu wskazują na rosnące zagrożenie naszego bezpieczeństwa. Zagrożenie to odnosi się przede wszystkim do konfliktów militarnych między państwami, ale jest też wynikiem zagrożeń wywołanych warunkami atmosferycznymi czy zarażeniami. Niezbędne wydaje się wypracowanie, korzystając z doświadczeń lat minionych, jak i płynących z innych państw, programów i technologii zarządzania programami bezpieczeństwa. Doświadczenie Polski będącej w sytuacji zagrożenia od wielu lat, czasów wojen, zaborów czy niemiecko-rosyjskiej niewoli nakazuje podjęcie niezbędnych decyzji w zakresie bezpieczeństwa państwa i obywateli. Trzeba podkreślić, że nie byłoby problemem zakupienie/wyprodukowanie 10, a nawet 20 milionów karabinów i zgromadzenie ich w określonych miejscach,

¹⁹⁸ R. Milewski (red.), *Podstawy ekonomii*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s. 401 i n.

np. komendach powiatowych policji. W razie zagrożenia wojennego rozdanie za pokwitowaniem (dokumenty papierowe tajne, szczególnie chronione, a w razie zagrożenia spalone) wszystkim chętnym dorosłym broni, magazynków z amunicją, hełmów, kamizelek kuloodpornych, masek przeciwgazowych i temu podobnego sprzętu obronnego. Polacy nie powinni być zachęcani do ucieczki do lasu, ale gromadzenia się w określonych miejscach dla ochrony swoich wsi, sołectw, dzielnic i miast. Zatem ucieczka do lasu czy w ogóle poddanie się, co wynika z programów rządowych, nie może być akceptowane wobec doświadczeń płynących ze współczesnych wojen. Dlatego należy rozważyć i wdrożyć szkolenia dla różnych grup społecznych:

- szkoły wojskowe (mundurowe dla wszystkich rodzajów służb i różnych poziomów przeszkolenia);
- przysposobienie obronne od szkoły podstawowej, a po ukończeniu 18. roku życia co najmniej miesięczny pobyt w jednostce wojskowej i intensywne szkolenie w zakresie posługiwania się bronią ciężką (np. pociskami przeciwpancernymi);
- szkolenie po ukończeniu 18. (a nawet dla niektórych grup 16.) roku życia w zakresie posługiwania się karabinem i bronią krótką;
- szkolenie dla wszystkich chętnych w zakresie doskonalenia swoich umiejętności w posługiwaniu się bronią.

Powinno dokonać się podziału na służby mundurowe oraz broniące swoich nieruchomości cywili chronionych prawem międzynarodowym (jak pokazują doświadczenia wojen na terenie byłej Jugosławii, Czeczeni, na Bliskim Wschodzie czy w byłych republikach radzieckich, a teraz na Ukrainie, wojska atakujące nie przestrzegają prawa międzynarodowego i kradną co popadnie oraz mordują ludność cywilną). Przyglądające się temu państwa nie reagują na to – do wyjątków należą osoby postawione przed sądem za zbrodnie wojenne. Służby mundurowe powinny dysponować ciężkim sprzętem i bronią wysokiej klasy (np. drony). Wojsko powinno być wyposażone w sprzęt zdalnie sterowany i chroniący granic przed ciężkim sprzętem, przed samolotami, raketami i pojazdami ciężkimi. Natomiast obywatele powinni czynnie bronić się przed niedobitkami czy wojskiem, które pieszo wkroczyło na nasze tereny.

W obrębie własnej nieruchomości, bez względu na miejsce zamieszkania, warto rozważyć przygotowanie miejsca chroniącego w dużym stopniu przed zagrożeniem wywołanym bronią konwencjonalną. Można

przyjąć, że w wymiarze indywidualnym obywatele nie są przygotowani i nie zabezpieczą się przed bronią chemiczną czy biologiczną, nie mówiąc o broni nuklearnej. Dużą ochronę zapewniają przede wszystkim piwnice głęboko położone w ziemi bez okien i zabezpieczone mocnymi drzwiami.

7. Rola nauki i oświaty w kształtowaniu bezpieczeństwa i wiedzy o bezpieczeństwie

Podstawowym celem i zadaniem nauki jest poszukiwanie prawdy, a oświaty – jej przekazywanie uczniom. Bez spełnienia tego warunku nie zapewni się bezpieczeństwa obywatelom we wszystkich jego wymiarach i też bezpieczeństwa państwa. Dlatego rolą pracowników zajmujących się nauką i badaniami naukowymi jest:

- dostarczanie naukowej wiedzy teoretycznej o przemianach w racjonalizacji form działalności ludzkiej, realizowanej w danym społeczeństwie na danym etapie rozwoju świata;
- upowszechnianie praktycznej wiedzy pochodzącej od ludzi – uczestników angażujących się w działalności społeczno-gospodarczej z punktu widzenia sprawności tych działań;
- przekazywanie wiedzy naukowej społeczeństwu i ochrona przed zniekształceniem i zapomnieniem;
- w oparciu o wiedzę naukową pobudzanie społeczeństwa do wpływania na racjonalizację i sprawność w działaniach zorganizowanych.

W obrębie tak rozumianej działalności naukowej ważne jest wdrożenie właściwych zasad nauki o zarządzaniu bezpieczeństwem, która jest nauką praktyczną i interdyscyplinarną czerpiącą materiał m.in. z takich nauk, jak:

- psychologia społeczna, socjologia i antropologia kulturowa, fizjologia i psychologia pracy;
- teoria ekonomii, ekonomika pracy, produkcji, ekonometria, rachunkowość, finanse, badania rynku oraz tzw. ekonomiki branżowe;
- analiza matematyczna, statystyka, modelowanie matematyczne, cybernetyka, informatyka, teoria gier, inżynieria systemów;
- prawo administracyjne, handlowe;
- ekologia, fizjologia i też strategia oraz logistyka.

To wszystko tworzy wymiar kulturowy zapewniający bezpieczeństwo lub je eliminujący, gdy działania podejmowane przez rządzących zmierzają do osiągnięcia celów tylko wybranych grup społecznych. Wymiar kulturowy tworzy bezpieczeństwo i w jego obrębie technologię zarządzania¹⁹⁹ prowadzącą do osiągnięcia planowanych zadań w obrębie bezpieczeństwa wielkich regionów świata, państw, regionów kulturowych, miast i gmin, sołectw, dzielnic i w końcu gospodarstw domowych.

8. Wnioski i rekomendacje

Z uwagi na to, że bezpieczeństwo w niemal każdym wymiarze nie zależy od obywateli, niezbędne jest przekazywanie transparentnej wiedzy o celach i zadaniach państwa (sektora publicznego) i zbudowanie skutecznej kontroli społecznej zapewniającej zgodnie z konstytucją podporządkowanie władzy politycznej suwerenowi. Niezbędne jest w związku z tym podjęcie prac tworzących system bezpieczeństwa akceptowany przez obywateli i też prowadzący do czynnego udziału obywateli w tym systemie. Aby tak się stało, niezbędne jest:

- wdrożenie do systemu zarządzania publicznego decentralizacji opierającej się na udziale każdego obywatela, gospodarstw domowych, sołectw i dzielnic, następnie miast i gmin w realizacji zadań związanych z szeroko rozumianym bezpieczeństwem;
- stworzenie systemu praw wzajemnie uzupełniających się i wspierających system bezpieczeństwa we wszystkich wymiarach, w tym przede wszystkim bezpieczeństwa życia i zdrowia, bezpieczeństwa finansowego i majątku;
- dokonanie podziału zadań na to, co w centrum, w województwie, powiecie i gminie;
- precyzyjne określenie zadań gospodarstwa domowego i wsparcie gospodarstwa domowego przez lokalną społeczność zorganizowaną w sołectwo czy osiedle;
- precyzyjne określenie zasad funkcjonowania sołectwa czy osiedla w stanie zagrożenia bezpieczeństwa.

¹⁹⁹ Por. B. Nogalski, A.J. Kozłowski, I.Z. Czaplicka-Kozłowska, *Czynniki kształtujące podmiotowość pracownika a osiągnięcie sukcesu zawodowego w optyce pracownika*, „Przegląd Organizacji”, nr II/2021.

Budując bezpieczeństwo w wymiarze gospodarstwa domowego, warto zwrócić uwagę na wykorzystanie umiejętności tkwiących w ludziach. Dlatego niezbędne jest wdrożenie systemu szkoleń kształtujących zachowania i umiejętności postępowania w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa (system szkoleń w czasach dawnego harcerstwa, np. zasady udzielania pierwszej pomocy, zachowanie się w lesie, posługiwanie się bronią, w tym nożem itp.). Niezbędne jest stworzenie (wybudowanie) sieci schronów i piwnic wraz z magazynowaniem w nich niezbędnych zapasów żywności i bezpieczne je przechowywanie. Budując bezpieczeństwo w wymiarze gospodarstwa domowego, niezbędne jest:

- stworzenie systemu zapewniającego powszechny dostęp do broni;
- wdrożenie systemu powszechnej nauki o pieniądzu i finansach począwszy od szkoły podstawowej;
- nauczanie dzieci i młodzieży kierowania pojazdem mechanicznym – upowszechnienie systemu kierowania pod tzw. opieką osoby dorosłej.

Zajmując się bezpieczeństwem, powinniśmy przede wszystkim dostrzegać obszar przyczyn, a nie skutków. Dlatego opracowując program kształtujący bezpieczeństwo gospodarstwa domowego i też państwa, należy stworzyć system przygotowujący do wystąpienia niekorzystnych zjawisk, a nie opisywać i reagować na to, co już się dzieje.

Bibliografia

1. Bartoszewicz A., *Skutki zaniechania polityki publicznej w dziedzinie kredytów hipotecznych*, Studia z Polityki Publicznej, SGH, KES, Warszawa 2019.
2. *Bądź gotowy. Poradnik na czas kryzysu i wojny*, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, wydanie I, Warszawa 2022.
3. Gaca A., Kamińska K., Naworski Z., *Historia i współczesność. Świat i Polska, ludzie i poglądy*, T. 2, Towarzystwo Wspierania Nauki sp. z o.o. „GLOB”, Toruń 2000.
4. Głowacki A., *Sowieci wobec Polaków na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej 1939-1941*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1997.
5. Głuszak M., Marona B., *Podatek katastralny. Ekonomiczne uwarunkowania reformy opodatkowania nieruchomości*, Poltext, Warszawa 2015.
6. Gnatowski M., *Dokumenty o stosunku sowieckiego kierownictwa do polskiej konspiracji niepodległościowej na północno-wschodnich Kresach Rzeczypospolitej w latach 1943-1944*, w: *Studia Podlaskie*, t. V, 1995.

7. <https://www.wprost.pl/swiat/10830322/isw-ukrainskie-dzieci-wywozone-do-rosji-to-naruszenie-konwencji-onz.html> (25.08.2022)
8. Itrich-Drabarek J., *Etyka zawodowa funkcjonariuszy służb państwowych*, Warszawa 2016.
9. Kozłowski A.J., Czaplicka-Kozłowska I. Z., *Transparentność zarządzania finansami lokalnymi. Uwarunkowania wdrożenia planu dochodów i wydatków w układzie zadaniowym*, Oficyna Wydawnicza „Impuls” w Krakowie, dla QNT Systemy Informatyczne Sp. z o.o., Wałbrzych 2014.
10. Kozłowski A.J., Mroziewski M., Czaplicka-Kozłowska I.Z., *Zarządzanie w obszarze zasobów dobra wspólnego. Wybrane czynniki i efekty zarządzania kadrami, logistyką i finansami w administracji publicznej i Policji*, Wydawnictwo WSPol Szczytno, Szczytno 2019.
11. Matyja M., *Obrona Terytorialna Szwajcarii*, „Wiedza Obronna 2021”, Vol. 277 No. 4; Journal homepage: <http://wiedzaobronna.edu.pl>
12. Milewski R. (red.), *Podstawy ekonomii*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003.
13. Nogalski B., Kozłowski A. J., Czaplicka-Kozłowska I. Z., *Bezpieczeństwo finansowe a wiedza o pieniądzu i finansach – jako element podnoszenia jakości zarządzania finansami*, w: Tkaczyk S., Wawak T. (red. nauk.), *Stan i perspektywy rozwoju jakości w XXI wieku: rozwiązania i dylematy: księga jubileuszowa z okazji 45-lecia pracy naukowej profesor E. Skrzypek*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2021.
14. Nogalski B., Kozłowski A. J., Czaplicka-Kozłowska I. Z., *Czynniki kształtujące podmiotowość pracownika a osiągnięcie sukcesu zawodowego w optyce pracownika*, „Przegląd organizacji”, nr II 2021.
15. Song Hongbing, *Wojna o pieniądz*, T. 1-5, Wydawnictwo WEKTORY, 2015.
16. Spalding B.T.M., *Życie i nauka mistrzów Dalekiego Wschodu*, Gdańsk 1999.
17. Ustawa z 6 kwietnia 1990 r. o Policji, Dz.U. z 2015 r., poz. 355, art. 1, 13. 4
18. Zimbardo P., *The Lucifer Effect: Understanding How Good People Turn Evil (Efekt Lucyfera: Dlaczego dobrzy ludzie czynią zło?)*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.

Zapewnianie bezpieczeństwa energetycznego jako wyzwanie dla społeczności lokalnych

(dr Paweł Machalski)

1. Wstęp

Z rolą podmiotu zapewniającego bezpieczeństwo energetyczne powszechnie wiązane jest państwo. Należy w tym kontekście wymienić naczelne oraz centralne organy administracji rządowej: premiera, ministra właściwego ds. energii, klimatu i środowiska, prezesa Urzędu Regulacji Energetyki itp. W nieco mniejszym stopniu w kreowanie polityki energetycznej państwa może włączać się także Prezydent RP, chociażby wykorzystując swoje prawo inicjatywy ustawodawczej. W trzeciej dekadzie XXI wieku musimy jednak wyjść z utartych schematów postrzegania zapewniania bezpieczeństwa energetycznego głównie przez pryzmat centralizacji. Aby realizować ten proces w sposób kompleksowy i najbardziej skuteczny, należy wymieniony katalog podmiotów sprawczych poszerzyć o decydentów samorządowych, zwłaszcza na poziomie gminy, jak i o podmioty prywatne – przedsiębiorców działających w branży energetycznej, zarówno konwencjonalnej, jak i OZE.

26 kwietnia 2022 r. – dzień odcięcia Polski od dostaw rosyjskiego gazu okazał się nową cezurą – wyraźnym punktem odniesienia – w postrzeganiu i planowaniu bezpieczeństwa energetycznego RP. Polska przygotowywała się na to przez wiele lat, stąd zamiast z paniką i z zaskoczeniem spotkaliśmy się z determinacją do dalszych zmian systemowych sprzyjających dywersyfikacji. Nie zabrakło zarówno pomysłów na rekompensatę rosyjskiego gazu, jak i konkretnych działań, chociażby na poziomie inwestycji w gazociąg z Norwegii przez Danię – *Baltic Pipe*, rozbudowy gazoportu w Świnoujściu czy tworzenia pływającego terminalu LNG na Zatoce Gdańskiej. W chwili finalizacji tego opracowania nie była jednak jeszcze jasna kwestia kontraktów na norweski gaz i warunków finansowo-logistycznych dostaw przez *Baltic Pipe*. Za sprawą embarga nałożonego na surowce z Rosji (gaz,

ropę, ale i węgiel) eksperci są podzieleni w kontekście prognoz dotyczących bezpieczeństwa energetycznego RP przed zbliżającą się zimą 2022/2023 roku. Z pewnością przed nami wiele niewiadomych.

Tym bardziej trzeba doszukiwać się rozwiązań na poziomie lokalnym. Nie ulega wątpliwości, że wraz z widmem potencjalnego kryzysu energetycznego wyraźnie wzrosła rola społeczności gminnych i powiatowych, w tym polskiej wsi, w wytwarzaniu prądu, ale i gazu – biogazu, biometanu, bio-LNG oraz wodoru. Biometan bowiem ma właściwości gazu ziemnego i może bezpośrednio zasilać gazociągi. Trudno zatem o bardziej aktualny obszar analiz, które mogą okazać się punktem wyjścia do ambitnych i praktycznych projektów. Motywem przewodnim jest próba odpowiedzi na pytania: w jakim stopniu energetyka rozproszona i obywatelska koresponduje z ustrojowymi zasadami: subsydiarności, a zwłaszcza decentralizacji, leżącymi u podstaw funkcjonowania samorządu terytorialnego? Jakie są kluczowe wyzwania, ale i narzędzia czy mechanizmy związane z zapewnianiem bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym?

2. Bezpieczeństwo energetyczne a bezpieczeństwo ekologiczne

Przed omówieniem konkretnych narzędzi i mechanizmów zapewniania bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym warto zdefiniować tytułowe pojęcie. Rozumienie bezpieczeństwa energetycznego z pewnością podlega ewolucji. Zmieniają się główne akcenty jego postrzegania. Jeszcze kilkadziesiąt lat temu dominowały elementy surowcowe i gospodarcze. Dziś nie mamy wątpliwości, że definiowanie kluczowego terminu tego opracowania powinno się łączyć z ekologią czy ochroną środowiska.

Najczęściej przywoływanym określeniem bezpieczeństwa energetycznego jest definicja legalna zaczerpnięta z ustawy Prawo energetyczne z dnia 10 kwietnia 1997 r. W świetle przytoczonej regulacji: **„Bezpieczeństwo energetyczne oznacza aktualne i przyszłe zaspokojenie potrzeb odbiorców na paliwa i energię w sposób technicznie i ekonomicznie uzasadniony, przy zachowaniu wymagań ochrony**

środowiska²⁰⁰. Jest to zatem nie tylko stan, ale i proces dotyczący teraźniejszości i przyszłości gwarantowania dostaw surowców: wytwarzania, przesyłu i dystrybucji. W przywołanej definicji w ujęciu przedmiotowym można wyodrębnić trzy zazębiające się płaszczyzny odniesienia do bezpieczeństwa energetycznego: techniczną, ekonomiczną oraz ekologiczną. Można pokusić się też o wyodrębnienie przestrzennego czy terytorialnego ujęcia bezpieczeństwa energetycznego, które w tym zakresie należy rozpatrywać w kontekście międzynarodowym i narodowym, ale też regionalnym i lokalnym. Jak już zaznaczono, pierwszorzędnym podmiotem zapewniania tego typu bezpieczeństwa względem swoich obywateli pozostaje państwo. Według K. Pronińskiej, bezpieczeństwo energetyczne jest jednak „dynamicznym procesem, w którym ważną rolę odgrywają trendy globalne i regionalne oraz określone działania z zakresu polityki energetycznej”²⁰¹. Istotnie, bezpieczeństwo energetyczne można postrzegać zarówno w kontekście szerszym, jak i węższym od państwowego. Ostatnio coraz bardziej pożądane wydają się natomiast regionalne, a zwłaszcza lokalne mechanizmy i narzędzia zapewniania bezpieczeństwa energetycznego (i ekologicznego)²⁰².

Bezpieczeństwo energetyczne można również postrzegać jako dążenie państwa do samowystarczalności w zakresie produkowania energii, tj. niezależności od podmiotów zewnętrznych. Wyznacznikiem wspomnianej samowystarczalności jest zależność pomiędzy ilością pozyskiwanej i zużywanej energii. „Im bardziej dane państwo jest uzależnione od importu energii, tym bardziej poziom jego bezpieczeństwa energetycznego jest niższy”²⁰³.

Bezpieczeństwo energetyczne powinno przeplatać się z bezpieczeństwem ekologicznym, rozumianym jako „element bezpieczeństwa

²⁰⁰ Art. 3 p. 16 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, Dz. U. 1997 Nr 54 poz. 348 z późn. zm.

²⁰¹ K. Pronińska, *Bezpieczeństwo energetyczne Unii Europejskiej w warunkach kryzysu finansowego*, w: K.M. Książkowski, K. Pronińska (red.), *Bezpieczeństwo ekonomiczne w perspektywie politologicznej – wybrane problemy*, Warszawa 2012, s. 15.

²⁰² P. Machalski, *Wybrane mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego w wymiarze lokalnym*, w: G. Górski, A. Potoczek (red.), *Bezpieczeństwo lokalne – wybrane problemy teorii i praktyki*, Toruń 2022, s. 203-204.

²⁰³ K. Pronińska, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, wyd. cyt., s. 34.

publicznego, którego treścią jest ochrona środowiska ukierunkowana na zapewnienie stanu braku zagrożenia procesów ekologicznych i ochrony dóbr i wartości, które ten stan gwarantują²⁰⁴. To współdziałanie powinno przebiegać na każdym etapie – od pozyskiwania i produkcji energii, przez jej transfer aż po magazynowanie i konsumpcję. Strategia zapewniania bezpieczeństwa energetycznego państwa powinna uwzględniać cele w zakresie ochrony środowiska. Polityka energetyczna i ekologiczna musi być realizowana nie tylko na szczeblu międzynarodowym czy krajowym, ale także na poziomie regionalnym i lokalnym. Na forum międzynarodowym, w tym zwłaszcza Unii Europejskiej, w procesie produkcji energii coraz większy nacisk kładzie się na ekologię poprzez sukcesywne zastępowanie źródeł konwencjonalnych odnawialnymi. Podobne tendencje zauważalne są też w Polsce. Przyczyn tego stanu rzeczy należy upatrywać nie tylko w kontekście prawnym czy strategicznym. Jest to też efekt zwiększającej się świadomości społeczeństwa. Istotną rolę odgrywa tu też fakt kurczących się zasobów konwencjonalnych źródeł energii, zwłaszcza węgla kamiennego i brunatnego. Niejako naturalnie tworzy się zatem płaszczyzna dla coraz większego udziału OZE²⁰⁵. W dobie wdrażania Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku powiązanie bezpieczeństwa energetycznego z ekologicznym staje się coraz bardziej wyraźne²⁰⁶.

Bezpieczeństwo energetyczne można klasyfikować w oparciu o kilka kryteriów. W ujęciu terytorialnym (przestrzennym) wyróżniamy jego wymiar globalny, regionalny (w kontekście „regionu” świata – kontynentu, subkontynentu), narodowy, regionalny (w kontekście „regionu” państwa/województwa) i lokalny. Przedmiotem niniejszego opracowania będzie ostatni – najwęższy zakres, który w odniesieniu do Polski rozumiemy jako bezpieczeństwo energetyczne mieszkańców jednostek zasadniczego podziału terytorialnego państwa na poziomie powiatów i gmin.

²⁰⁴ D. Trzecińska, J.S. Kierzkowska, *Bezpieczeństwo ekologiczne w realizacji zadań publicznych*, Warszawa 2020, s. 29.

²⁰⁵ Zob. T. Tylec, *Bezpieczeństwo energetyczne Unii Europejskiej – zagrożenia i wyzwania*, „Studia Ekonomiczne”, 2012, nr 123, s. 228; M. Żmigrodzki, *Innowacyjność w wytwarzaniu i przesyłaniu energii jako współczynnik bezpieczeństwa energetycznego państwa*, „Studia Humanistyczno-Społeczne”, 2016, nr 12 s. 165.

²⁰⁶ P. Machalski, *Wybrane mechanizmy...*, wyd. cyt., s. 208.

3. Ustrojowe zasady decentralizacji i subsydiarności a bezpieczeństwo energetyczne

Pozornie mogłoby się wydawać, że do zapewniania takich spraw jak bezpieczeństwo energetyczne czy nawet ekologiczne zarezerwowany jest centralny sektor władz państwowych – administracja państwowa, w tym w sposób szczególnie rządowa. Istotnie, wiele prerogatyw naczelnej i centralnej administracji rządowej dotyczy spraw energetycznych. Działania te muszą być jednak uzupełniane na poziomie samorządowym. Tylko wówczas ich realizacja będzie kompleksowa i bardziej skuteczna. Słuszne w kontekście prawnym oraz faktycznym jest zatem wyposażenie administracji samorządowej w kompetencje dotyczące zapewniania bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego na poziomie lokalnym i regionalnym. Możliwości działań samorządowych w kontekście rozwoju energetyki obywatelskiej i rozproszonej powinny być coraz szersze. Powinności samorządu terytorialnego w tym zakresie ugruntowane zostały w dwóch podstawowych regułach: zasadzie decentralizacji oraz zasadzie subsydiarności²⁰⁷.

„**Decentralizacja** administracji to proces przekazywania uprawnień ze szczebla centralnego na szczeble niższe, a także sposób organizacji i wykonywania władztwa administracyjnego państwa, w którym organy działające na niższym szczeblu nie pozostają w stosunku hierarchicznej podrzędności w stosunku do organów szczebla wyższego. Wkroczenie tego ostatniego w prawnie zagwarantowaną swobodę działania organu niższego może się dokonać wyłącznie na podstawie, w trybie i zakresie określonym w przepisach prawnych”²⁰⁸. Dobrym dopełnieniem wydają się słowa H. Izdebskiego: „decentralizacja to proces ograniczania pełnego podporządkowania władzom i instytucjom centralnym, jak również rezultat tego procesu”²⁰⁹. Decentralizacja pozwala jeszcze bardziej zaistnieć w życiu społecznym mieszkańcom poszczególnych regionów

²⁰⁷ Tamże, s. 212.

²⁰⁸ W. Stankiewicz, *Działalność administracji polskiej po akcesji do Unii Europejskiej*, w: J. Marszałek-Kawa (red.), *Samorząd Terytorialny: studium politologiczne*, Toruń 2007, s. 61.

²⁰⁹ Por. H. Izdebski, *Ustrój terytorialny Rzeczypospolitej Polskiej i zasada decentralizacji*, w: A. Lutrzykowski (red.), *Ustrój terytorialny państwa a decentralizacja systemu władzy publicznej*, Toruń 2012, s. 15.

i jednostek samorządu lokalnego²¹⁰. Dotyczy to także realizacji spraw związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego. Decentralizacja jest zatem pojęciem niezwykle obszernym. Można je rozpatrywać w kontekście wielu złożonych obszarów i wynikających z nich zróżnicowanych zadań²¹¹.

Natomiast w świetle **zasady subsydiarności (pomocniczości)** zadania publiczne powinny być wykonywane jak najbliżej obywateli, najlepiej w podstawowej jednostce samorządu terytorialnego, tj. w gminie. Ponadto „nigdy nie należy powierzać jednostce większej tego, co może zrobić, równie wydajnie, jednostka mniejsza”²¹². Istotę zasady subsydiarności można zawrzeć w prostych formułach: „tyle władzy, na ile to konieczne, tyle wolności na ile to możliwe; oraz tyle państwa, na ile to konieczne, tyle społeczeństwa, na ile to możliwe”²¹³. Wedle zasady subsydiarności władza lokalna jest najbliższa obywatelom, a z takiej perspektywy można łatwiej dostrzec problemy i potrzeby mieszkańców „małej ojczyzny” niż z gmachów organów centralnych zlokalizowanych w stolicy państwa²¹⁴.

Zasady decentralizacji i subsydiarności (pomocniczości) przekazują decyzyjność w wielu sprawach na poziom samorządowy. Jednostki samorządu terytorialnego powinny też być wyposażone w szerokie prerogatywy dotyczące polityki energetycznej i zapewniania bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym. Faktem jest, że samorząd terytorialny w III RP jest zobligowany do wykonywania zadań w tym zakresie już od samej swojej genezy. Na mocy art. 7.1. ustawy o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 r.: „Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy: 1) ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej; (...) 3) wodociągów i zaopatrzenia w wodę, kanalizacji,

²¹⁰ P. Machalski, *Europa samorządna. Samorząd terytorialny w wybranych państwach Unii Europejskiej*, Toruń 2018, s. 22.

²¹¹ Szerzej: R. Gawłowski, P. Machalski, K. Makowski, *Samorząd terytorialny w systemie administracji publicznej*, Warszawa 2019, s. 30-31.

²¹² F. Saint-Ouen, *Podział władzy w demokracji europejskiej*, „Samorząd Terytorialny” 1991, nr 6, s. 4.

²¹³ A.K. Piasecki, *Samorząd terytorialny i wspólnoty lokalne*, Warszawa 2009, s. 41.

²¹⁴ Szerzej o zasadzie subsydiarności: R. Gawłowski, P. Machalski, K. Makowski, *Samorząd terytorialny...*, wyd. cyt., s. 35-36.

usuwania i oczyszczania ścieków komunalnych, utrzymania czystości i porządku oraz urządzeń sanitarnych, wysypisk i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, zaopatrzenia w energię elektryczną i ciepłą oraz gaz”²¹⁵. W trzeciej dekadzie XXI wieku samorządowych powinności z tego zakresu jest znacznie więcej. Ich realizacja powinna się odbywać w oparciu o nowoczesne narzędzia, nowatorskie formy i mechanizmy energetyki rozproszonej i obywatelskiej, takie jak np. spółdzielnie i klastry energetyczne czy aktywność prosumencka mieszkańców – oparte także na rozwiązaniach hybrydowych²¹⁶.

4. Wyzwania bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym

Jakie są największe wyzwania związane z zapewnianiem bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym? Można je ująć w kilku kategoriach:

- I. Nadmierna centralizacja polityki energetycznej i niedostateczne uwzględnianie głosu społeczności lokalnych w tym zakresie.
- II. Brak dostatecznej wiedzy pośród mieszkańców i wynikające z tego stereotypy społeczne.
- III. Problemy z przyłączeniami do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego.
- IV. Niedostateczna infrastruktura magazynów energii.
- V. Brak stabilności regulacji prawnych.
- VI. Ograniczenia finansowania inwestycji w OZE.

Warto pokrótce omówić powyższe wyzwania.

Ad I: Nadmierna centralizacja polityki energetycznej i niedostateczne uwzględnianie głosu społeczności lokalnych szczególnie uwidoczniło się w sprawie wiatrakowej i odgórnie narzuconej ustawie z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych (Dz.U. 2016 poz. 961 z późn. zm.). Radykalnie ograniczyła ona tego typu projekty wedle tzw. zasady **10H**. Odległość wiatraka od najbliż-

²¹⁵ Art. 7 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95 z późn. zm.

²¹⁶ P. Machalski, *Wybrane mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego...*, wyd. cyt., s. 214.

szego budynku mieszkalnego w świetle tej regulacji może być równa lub większa od dziesięciokrotności wysokości elektrowni wiatrowej mierzonej od poziomu gruntu do najwyższego punktu budowli, wliczając elementy techniczne, w szczególności wirlnik wraz z łopatom (całkowita wysokość elektrowni wiatrowej)²¹⁷. Podobna zasada obowiązuje (co bardziej zrozumiale) w kontekście odległości instalacji wiatrakowych od form ochrony przyrody. Reguła 10H jest tym bardziej kontrowersyjna, że obowiązuje w dwie strony, tzn. właściciele działek położonych w odległości mniejszej niż dziesięciokrotność wysokości wiatraka nie uzyskają w obecnym porządku prawnym pozwolenia na budowę. Warto dodać, że wiatraki najnowszych technologii mają ok. 200 m wysokości, a zatem w praktyce chodzi tu o promień (odległość) 2 km. Polska jest niemal pozbawiona takich obszarów – wolnych od zabudowań mieszkalnych w promieniu 2000 m i jednocześnie niewpiasanych do ewidencji chronionego krajobrazu.

Sytuacja po 20 maja 2016 r., tj. obowiązywanie zasady 10H, stanowi zaprzeczenie pełnego urzeczywistniania ustrojowych zasad: decentralizacji oraz subsydiarności. Przedstawiciele polskiego rządu już od połowy 2020 r. (z ówczesną wicepremier Jadwigą Emilewicz na czele) co prawda obiecywali rychłą deregulację i liberalizację kontrowersyjnej ustawy odległościowej, jednak prace w tym zakresie zintensyfikowały dopiero w połowie 2022 r. 5 lipca 2022 r. rząd przyjął projekt długo wyczekiwanej ustawy, który w chwili finalizacji tego opracowania został skierowany do parlamentarnego etapu procesu legislacyjnego. Nowelizacja zakłada, że to gminy i lokalna społeczność będą decydować, poprzez Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, czy na danym terenie powstaną inwestycje wiatrowe. Ponadto, nowe regulacje mają też zapewnić właściwy poziom kontroli nad tym procesem przez władze gminne i społeczność lokalną, a także odpowiedni poziom bezpieczeństwa eksploatacji elektrowni wiatrowych (w tym farm) przy pełnej informacji o planowanej inwestycji dla mieszkańców gmin, w których lokalizowane będą instalacje²¹⁸. Aktualnie procedowany pro-

²¹⁷ Art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, Dz. U. 2016 poz. 961 z późn. zm.

²¹⁸ <http://psew.pl/rzad-juz-we-wtorek-przyjmie-ustawe-ktora-pozwoli-polskim-rodzinom-i-gospodarce-zaoszczedzic-14-miliardow-na-energii-elektrycznej/> (dostęp: 20.08.2022).

jekt ma zatem uelastyczyć regułę 10H, zwiększając kompetencje gminy w obszarze lokalizowania elektrowni wiatrowych i budynków mieszkalnych wokół takich elektrowni. Nowy projekt umożliwiłby zmniejszenie tej odległości nawet do 500 metrów, zbliżając się do stanu prawnego sprzed 20 maja 2016 roku. W przypadku lokalizacji nowej elektrowni wiatrowej miałyby to jednak wymagać dodatkowych konsultacji ze społecznością lokalną²¹⁹. Istotnie, zarówno zasada decentralizacji, jak i subsydiarności wskazują, że tego typu decyzje powinny być podejmowane pośród gospodarzy konkretnej gminy – lokalnej społeczności i jej samorządowych przedstawicieli – a funkcję narzędzia regulacyjnego powinien pełnić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, a nie ustawy nakaz dyktowany centralnie²²⁰.

Warto przywołać tu jeszcze czynnik społeczny, wyrażony w najnowszych badaniach opinii społecznej. Jak wynika z badań sondażowych przeprowadzonych w połowie lipca 2022 r. przez pracownię *Social Changes*: „81% Polaków popiera rozwój lądowych elektrowni wiatrowych, 75% uważa, że wiatraki na lądzie przyczyniają się do wzrostu bezpieczeństwa energetycznego i zmniejszenia zależności od paliw kopalnych, a 85% badanych sądzi, że prawo w Polsce powinno wspierać rozwój i korzystanie z odnawialnych źródeł energii, w tym elektrowni wiatrowych”²²¹. To potwierdza, w jakim stopniu zmiany liberalizujące zasadę 10H są ważne nie tylko dla gospodarki, ale również dla społeczeństwa.

Ad II: Często niestety się zdarza, że w kontekście konkretnych inwestycji OZE, zwłaszcza tych mniej popularnych – jak chociażby biogazownie i instalacje biometanowe czy bardziej specjalistyczne rozwiązania bio-LNG oraz wodorowe – społeczeństwo jest niedoinformowane. W takiej sytuacji szczególnie łatwo o obawy i stereotypy. Jednym z nich jest slogan „biogazownia śmierdzi”, związany z rzekomym odorem uwalnianym się z instalacji. O ile była to faktyczna przywara

²¹⁹ *Komisja Wspólna Rządu i Samorządu z pozytywną opinią do noweli ustawy 10H*, <http://psew.pl/komisja-wspolna-rzadu-i-samorzadu-z-pozytywna-opinia-do-noweli-ustawy-10h/> (dostęp: 20.08.2022).

²²⁰ P. Machalski, *Wybrane mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego...*, wyd. cyt., s. 223-224.

²²¹ *Polacy zdecydowanie popierają wprowadzane zmiany, które uwolnią wiatr na lądzie*, <http://psew.pl/polacy-zdecydowanie-popieraja-wprowadzane-zmiany-ktore-uwolnia-wiatr-na-ladzie/> (dostęp: 20.08.2022).

dawnych technologii z lat 90. XX w. i początków obecnego stulecia, o tyle obecnie problem ten w dużym stopniu udało się rozwiązać. Obecne technologie stawiają nie tylko na skuteczność i efektywność, ale i na szczelność. Oczywiście nie można ręczyć za wszystkich i za wszystko, ale profesjonalne firmy biogazowe z pewnością po wykonaniu instalacji utrzymają satysfakcję inwestora i okolicznych mieszkańców.

Jak zatem przeciwdziałać temu wyzwaniu i przekonywać mieszkańców do inwestycji w OZE, w tym w biogazownię? Z pewnością odpowiedzią są tutaj kampanie społeczne, aktywność organizacji pozarządowych, a także rola środków masowego przekazu. Można w tym kontekście wymienić też organizację konferencji branżowych i naukowych. Liczyć się jednak trzeba z ograniczonym zasięgiem oddziaływania tego typu inicjatyw, obejmującym głównie konkretne gremia, które o energetyce odnawialnej wiedzą bardzo wiele. Najskuteczniejsze wydają się zatem działania medialne podejmowane na szerszą skalę. Warto przywołać chociażby aktywność Forum Rozwoju Energetyki Odnawialnej, które zrealizowało programy dotyczące OZE, w tym biogazu, przy współpracy z telewizją regionalną w Bydgoszczy²²².

Ad III: Problem odmów przyłączenia do sieci dotyczy dużych instalacji komercyjnych – elektrowni wiatrowych, farm fotowoltaicznych czy biogazowni. Mikroinstalacje prosumenckie do 50 kW, które często spotykamy na dachach domów w naszym kraju, mają przyłączenie zagwarantowane w ustawie. Zgodnie z prawem energetycznym komercyjny podmiot ubiegający się o przyłączenie do sieci przesyłowej jest zobowiązany złożyć wniosek o określenie warunków przyłączenia do operatora, do którego sieci chce się przyłączyć²²³. Z kolei operatorzy systemów, rozpatrując wnioski dot. instalacji OZE o mocy powyżej 2 MW, każdorazowo muszą przygotować ekspertyzę ich wpływu na system elektroenergetyczny. W przypadku gdy wynik ekspertyzy jest pozytywny, operator powinien wydać warunki przyłączenia. Jeżeli jest negatywny, wnioskodawca dostaje decyzję odmowną. Według Instytutu Energetyki Odnawialnej skala odmów jest ogromna, a w 2021 r. z tego powodu do „zamrażarki” mogły trafić projekty OZE o łącznej mocy

²²² Więcej informacji: <https://freo.org.pl/> (dostęp: 20.08.2022).

²²³ Art. 7 ustawy z 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2012 r. Nr 1059 z późn. zm.).

nawet 20 GW²²⁴. W skali ogólnopolskiej w 2021 r. średnio co czwarty wniosek o przyłączenie instalacji OZE do sieci elektroenergetycznej był odrzucany²²⁵. W roku 2022 odrzucanych jest większość wniosków podmiotów biznesowych. U niektórych operatorów skala odmów przekracza 70 proc. Powodem są nie tylko niewydolne sieci energetyczne, ale też – jak przekonują inwestorzy – rezerwacja dostępności dla morskich farm wiatrowych, które zostaną uruchomione najwcześniej w 2026 roku²²⁶. Problemy z przyłączeniami do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego wynikają z faktu, że znaczna część polskich sieci energetycznych ma komunistyczny rodowód, a od czasów PRL była modernizowana albo w niewielkim stopniu albo wcale. Poprawa sytuacji na rynku OZE z pewnością wymaga przeznaczenia znaczących środków na modernizację sieci. Transformacja energetyczna powinna skłonić ustawodawcę do wdrożenia rozwiązań obligujących do rozwijania infrastruktury w celu zwiększania udziału OZE w polskim miksie energetycznym²²⁷.

Sprostanie wyzwaniu, jakim jest zapewnienie potencjału przyłączeniowego dla jak największej liczby producentów energii z OZE, wymaga nie tylko rozbudowy sieci, ale także wdrożenia innowacyjnych rozwiązań, ułatwiających skuteczne zarządzanie systemem elektroenergetycznym. Nad procesem tym czuwa Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, który ocenia Plany Rozwoju Sieci. Wiodącą rolę w transformacji energetycznej odgrywać będą nowe technologie. „Samo słońce, wiatr i woda nie umożliwią przecież pełnego przejścia na system oparty na odnawialnych źródłach. Potrzebne są innowacyjne rozwiązania, a także cyfrowa rewolucja w energetyce, by zmierzyć się z ograniczoną pojemnością sieci przesyłowych, zoptymalizować

²²⁴ *Sieci energetyczne już zapchane. Fotowoltaika ma potężne problemy*, <https://businessinsider.com.pl/biznes/sieci-energetyczne-juz-zapchane-fotowoltaika-ma-poteczne-problemy-z-przylaczeniem/4qhnpyp> (dostęp: 22.08.2022).

²²⁵ *Co czwarty wniosek o przyłączenie instalacji OZE do sieci elektroenergetycznej jest odrzucany*, <https://alebank.pl/co-czwarty-wniosek-o-przylaczenie-instalacji-oze-do-sieci-elektroenergetycznej-jest-odrzucany/?id=401303&catid=27735> (dostęp: 22.08.2022).

²²⁶ *Sieci energetyczne już zapchane...*, dz. cyt.

²²⁷ *Tysiące instalacji OZE bez szans na włączenie do sieci*, <https://serwisy.gazeta-prawna.pl/energetyka/artykuly/8400591,przylaczenie-do-sieci-oze-odmowy.html> (dostęp: 22.08.2022).

magazynowanie energii czy umożliwić integrację OZE z konwencjonalnymi systemami”²²⁸. Jednym z takich projektów, prowadzonym z wykorzystaniem środków UE, jest program *Smart-Grid*, dzięki któremu sieć średniego napięcia dostosowana zostanie do standardów sieci inteligentnej. *Smart-Grid* ma umożliwić również wdrożenie systemu zarządzania siecią dystrybucyjną. Pozwoli to m.in. na zapewnienie jej stabilnej pracy przy dużej liczbie przyłączonych instalacji OZE. Problemy związane z potencjałem przyłączeniowym, w obliczu transformacji energetycznej, nie ograniczają się do terenu jednego państwa, stąd konieczna jest też współpraca międzynarodowa w tym zakresie. W interesie bezpieczeństwa energetycznego RP (także na poziomie lokalnym) jest jak najszybsza modernizacja sieci poprzez wdrażanie najnowocześniejszych technologii.

Ad IV: Niedostateczna infrastruktura magazynów energii stanowi efekt stosunkowo wysokich kosztów tego typu inwestycji oraz zaniedbań systemowych, które do niedawna nie uwzględniały możliwości dofinansowań w tym zakresie. Zgodnie z art. 3 ustawy Prawo energetyczne poprzez magazyn energii elektrycznej rozumiemy instalację umożliwiającą magazynowanie energii elektrycznej i wprowadzenie jej do sieci elektroenergetycznej²²⁹. Jest to zatem optymalne narzędzie służące do bilansowania energii – magazynowania nadwyżek energii wytworzonej przez instalacje OZE (fotowoltaikę, wiatraki, biogazownie) bez konieczności oddawania jej do sieci, a przez to obciążania systemu. Jest kwestią jasną, że instalacje OZE wytwarzają energię elektryczną w sposób nierównomierny – panele fotowoltaiczne głównie w słoneczne dni, a wiatraki podczas wietrznej aury, niezależnie od pory roku czy doby. Zmagazynowana energia może być zużywana podczas deficytów wiatru czy promieni słonecznych. Obecnie niestety magazynów energii w polskich gospodarstwach domowych funkcjonuje niewiele.

Dobrze się zatem stało, że IV nabór programu Mój Prąd koordynowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej został uzupełniony o możliwość składania wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć polegających na zakupie i montażu magazynów

²²⁸ *Zielony prąd przyszłości. Skąd go będziemy mieć?*, <https://wysokienapiecie.pl/73844-zielony-prad-przyszlosci-skad-go-bedziemy-miec/> (dostęp: 22.08.2022).

²²⁹ Art. 3 ustawy z 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2012 r. Nr 1059 z późn. zm.).

energii elektrycznej o pojemności co najmniej 2 kWh. Generalnym celem programu Mój Prąd jest „zwiększenie produkcji energii elektrycznej z mikroinstalacji fotowoltaicznych lub wzrost autokonsumpcji wytworzonej energii elektrycznej poprzez jej magazynowanie (magazyny energii elektrycznej lub ciepła) oraz zwiększenie efektywności zarządzania energią elektryczną na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Przedsięwzięcia muszą przyczyniać się do realizacji krajowego celu dotyczącego udziału OZE w konsumpcji i wytwarzaniu energii ogółem oraz muszą zapewniać poszanowanie środowiska i ochronę krajobrazu (co jest możliwe zwłaszcza w przypadku zastosowania mikroinstalacji fotowoltaicznej)”²³⁰. Oczywiście działania na rzecz rozbudowy sieci magazynów energii (także tych przydomowych) stanowią jednocześnie antidotum na problemy z przyłączeniami do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego.

Ad V: Dla inwestorów branży OZE podstawowe znaczenie ma stabilność i przewidywalność prawa, choć należy zdawać sobie sprawę, że w dobie transformacji energetycznej RP kolejne zmiany są nieuniknione. Zrównoważony rozwój przyświecający idei transformacji energetycznej wymaga nowelizacji wielu ustaw. Dla inwestorów w OZE podstawowe znaczenie w tym zakresie mają dwie kwestie: konsultacje planowanych zmian oraz informowanie o nowelizacjach z odpowiednim wyprzedzeniem. Jeśli chodzi o prawodawstwo związane z OZE, to w ostatnich siedmiu latach mamy do czynienia w Polsce z wyraźnym przyspieszeniem ustawodawczym. Uregulowana jest już zdecydowana większość obszarów energetyki odnawialnej, począwszy od kluczowej i wielokrotnie nowelizowanej ustawy o odnawialnych źródłach energii z 20 lutego 2015 r., przez regulacje szczegółowe dotyczące elektrowni wiatrowych, rynku mocy, elektromobilności i paliw alternatywnych czy energii elektrycznej z wysokosprawnej kogeneracji, tj. technologii stosowanej m.in. w biogazowniach. Na przełomie 2020 i 2021 r. weszła w życie ustawa o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych. Obecnie czekamy na finalizację prac nad nowelizacją ustawy o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, która umożliwi stawianie turbin na lądzie w odległości mniejszej niż dziesięciokrotność wysokości wiatraka (10H) tam, gdzie jest na to

²³⁰ Szerzej o programie Mój Prąd: <https://mojprad.gov.pl/o-programie/nabor-iv> (dostęp: 22.08.2022).

zgoda społeczności lokalnych. Najbliższe lata upłyną też pod znakiem dalszych uregulowań stosowania technologii wodorowych oraz innych paliw alternatywnych. Ponadto będą podejmowane dalsze działania legislacyjne – zarówno na poziomie ustawowym, jak i aktów wykonawczych – dotyczące szeroko pojętej elektromobilności w transporcie. Wszystkie te zmiany są potrzebne i tym bardziej pożądane, o ile będą przeprowadzane w trybie konsultacji z inwestorami – przedstawicielami branży OZE.

Ad VI: Ograniczenia finansowania inwestycji w OZE stanowią ostatnie, choć nie najmniej ważne, warte omówienia wyzwanie. Środki finansowania inwestycji w energetykę odnawialną możemy podzielić na unijne i krajowe. Pośród tych ostatnich należy wyodrębnić środki rządowe oraz samorządowe. Redystrybucją środków rządowych (i w mniejszym stopniu unijnych) zajmuje się Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Kolejne edycje programu Mój Prąd okazały się od 2019 r. skutecznym wsparciem dla galopującego rozwoju fotowoltaiki prosumenckiej w Polsce. Warto odnotować też zainteresowanie Polaków programem Czyste Powietrze skierowanym do właścicieli domów jednorodzinnych na wymianę pieców i systemów grzewczych na ekologiczne, a także na termomodernizację budynków. Warto wspomnieć też o programie Moje Ciepło (na pompy ciepła). Z kolei program Energia Plus dotyczy przedsiębiorstw. Opiera się jednak nie na dotacjach, tylko na pożyczkach. Wreszcie celem programu Agroenergia jest zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych w sektorze rolniczym. Beneficjentami programu mogą być rolnicy – osoby fizyczne lub prawne będące właścicielami lub dzierżawcami nieruchomości rolnych, których łączna powierzchnia użytków rolnych zawiera się w przedziale od 1 ha do 300 ha oraz co najmniej rok przed złożeniem wniosku prowadzące osobiście gospodarstwo rolne. Dofinansowanie udzielane jest w formie dotacji do 20% kosztów kwalifikowanych (nie więcej jednak niż 15 000 zł w przypadku instalacji do 30 kW oraz nie więcej niż 25 000 zł w przypadku instalacji do 50 kW). Dofinansowanie z programu Agroenergia może objąć przedsięwzięcia polegające na zakupie i montażu: instalacji fotowoltaicznych (10-50 kW), instalacji wiatrowych (10-50 kW), pomp ciepła (10-50 kW), instalacji hybrydowych (składających się z wyżej wymienionych), a także magazynów energii (w łączności

z którąś z wymienionych instalacji)²³¹. Program niestety nie obejmuje finansowania inwestycji w biogazownię.

Można zauważać, że programów i form dofinansowania inwestycji w OZE jest wiele. Zostały one jednak wdrażane na szerszą skalę dopiero w ostatnich latach. Nie obejmują też wszystkich instalacji. Trudno doszukiwać się konkretnego wsparcia dotyczącego biogazowni (poza konkursem NCBiR), a instalacje tego typu są obecnie – w dobie wstrzymania dostaw rosyjskiego gazu – szczególnie potrzebne. Koszty budowy 1 MW biogazowni są wysokie i wynoszą 15-16 mln zł. Reasumując, mimo że przywołane programy finansowania są liczne, to jednak wciąż niewystarczające w kontekście ogromu wyzwań transformacji energetycznej RP. Należałoby też usprawnić proces propagowania wiedzy o możliwościach wsparcia pośród społeczności lokalnych tak, aby każdy zainteresowany mógł skorzystać ze swojej szansy.

5. Potencjał energetyczny polskiej wsi

Warto teraz zadać pytania: za pomocą jakich mechanizmów reagować na wyżej omówione wyzwania? Jakie są najbardziej skuteczne narzędzia zapewniania bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym? Zaczniemy od narzędzia, którego zastosowanie powinno nastąpić z refleksą wycucia aktualnej sytuacji geopolitycznej. 24 lutego 2022 r. Federacja Rosyjska w wyniku dyktatu prezydenta Władimira Putina zaatakowała suwerenną Ukrainę. Wojna u naszego wschodniego sąsiada wywołała światowy kryzys energetyczny. Gwałtownie poszły w górę ceny gazu, ropy (a w następstwie benzyny), a także prądu, co spotęgowało inflację. 26 kwietnia 2022 r. Rosja wstrzymała (*de facto* zakończyła) dostawy gazu do Polski. Nasze państwo było na to przygotowane, a gazowe magazyny w większości wypełnione. Trwa finalizacja budowy gazociągu *Baltic Pipe* (z Norwegii przez Danię) oraz rozbudowa gazoportu w Świnoujściu. Wkrótce będzie też realizowana inwestycja pływającego terminalu dla gazu LNG na Zatoce Gdańskiej. Warto też wspomnieć o rozbudowywanych interkonektorach, czyli transgranicznych połączeniach gazowych między Polską a Litwą czy

²³¹ Szerzej: <https://www.gov.pl/web/nfosigw> (dostęp: 23.08.2022).

Polską a Słowacją. Polityka dywersyfikacji jest skutecznie realizowana. Powinna ona jednak jak najszybciej zostać uzupełniona o potencjał energetyczny polskiej wsi.

W Polsce funkcjonuje obecnie 335 biogazowni (115 biogazowni rolniczych oraz 219 biogazowni przemysłowych – pozyskujących biogaz ze ścieków, wysypisk śmieci i odpadów). Instalacje te wytwarzają biogaz, czyli produkt w większości składający się z metanu, a w pozostałej części z dwutlenku węgla i innych gazów. Liczbę tych instalacji należy uznać za skromną, biorąc pod uwagę, że w całej Europie jest ich już ok. 20 tys.²³². Dlaczego tak mało jest tego typu inwestycji? Brakuje wsparcia finansowego, motywacji i odwagi do obalania stereotypów. Dodać należy, że w Polsce nie ma obecnie ani jednej biometanowni, czyli roboczo rzecz ujmując – bardziej zaawansowanej biogazowni, która bazuje na technologii oczyszczania biogazu do standardów biometanu. W Europie jest ich ponad 1000²³³.

Potencjał produkcji biogazu w Polsce wynosi 13-15 mld m sześć. rocznie – w porównaniu z innymi państwami europejskimi to bardzo dobry wynik. Mamy także potencjał do rocznej produkcji nawet 8 mld m sześć. biometanu, czyli produktu powstającego z biogazu i w 97% składającego się z metanu – identycznego surowca jak gaz ziemny znajdujący się w sieci gazociągowej. Dla porównania do 26 IV 2022 r. Polska sprowadzała z Rosji ok. 9-10 mld m sześć gazu rocznie. Gdybyśmy posiadali możliwość produkcji takiego wolumenu z OZE, to moglibyśmy niemal w całości zastąpić dostawę kopalnego surowca z Federacji Rosyjskiej. To jednak nie lada wyzwanie, gdyż w celu wyprodukowania 1 mld m sześć. biometanu, należałoby wybudować instalacje biometanowe o łącznej mocy ok. 500 MW – w praktyce 250 biometanowni o mocy 2 MW. Jest to zadanie trudne, ale wykonalne w dłuższej perspektywie czasowej. Rozważania statystyczne warto spuentować wyliczeniami, wedle których: „w ostatnich latach roczne zużycie gazu w Polsce wynosiło ok. 20 mld m sześć., z czego 4 mld pozyskiwaliśmy z własnych złóż, a resztę z importu”²³⁴.

Jak widać, zmagamy się ze sporym deficytem gazu w kontekście: realne zapotrzebowanie vs. własne wydobycie. Odliczając źródła wła-

²³² *Nie ma wsparcia dla produkcji biometanu*, „Parkiet” z 25 kwietnia 2022 r., s. 4.

²³³ Tamże.

²³⁴ Tamże.

sne, brakuje nam jeszcze ok. 16 mld m sześć. Duże znaczenie w tym kontekście mają oczywiście gazociąg *Baltic Pipe* czy gazoport w Świnoujściu. Połowę z tego deficytu (8 mld m sześć.) możemy jednak wyprodukować w postaci biometanu na obszarach wiejskich. Rząd mówi o kolejnych pracach zmierzających do ożywienia rynku. W związku z tym planowana jest m.in. nowelizacja ustawy o OZE i prawa energetycznego. W Polsce dominującym graczem na rynku gazu jest Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo. To właśnie grupa PGNiG, przygotowująca się do fuzji z PKN Orlen, jest najlepiej predysponowana do rozwijania tego typu biznesu. Oczywiście może, a nawet powinna, ona podejmować inwestycje także we współpracy z podmiotami prywatnymi. Realizacja ambitnych planów PGNiG (produkcja 1 mld m sześć. biometanu do roku 2025 oraz 4 mld m sześć do 2030 r.) jest możliwa tylko pod warunkiem odpowiedniego wsparcia legislacyjnego, czyli zmiany ustawy o OZE oraz ustawy o biokomponentach i biopaliwach płynnych w taki sposób, by można było racjonalnie i długofalowo zagwarantować rentowność instalacji biometanowych²³⁵. Inwestycje w biometanownie mogą i powinny być opłacalne, szczególnie w dzisiejszej perspektywie konieczności dywersyfikacji źródeł paliw gazowych. Jak już zauważono, brakuje jednak konkretnego wsparcia finansowego, zarówno na poziomie krajowym, jak i samorządowym. Pożądane byłyby też bardziej przystępne procedury administracyjne. Obecnie na uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę pojedynczej instalacji wielkości 2 MW należy przewidzieć co najmniej okres dwóch lat, a sama realizacja takiej inwestycji dla wprawionej firmy to co najmniej kolejne 12 miesięcy. Ponadto w Polsce nieuregulowane są sprawy związane zarówno z pozyskiwaniem substratów (surowców), jak i zagospodarowaniem tzw. pofermentu.

W tym kontekście rysuje się szczególna rola, ale i odpowiedzialność społeczności lokalnych. Biogazownie i biometanownie mogą uzupełniać inwestycje wiatrakowe oraz farmy fotowoltaiczne, tworząc instalacje hybrydowe. Potrzeba nam tak, jak nigdy wcześniej, nowego spojrzenia na potencjał energetyczny polskiej wsi. Potrzeba nam także odwagi i merytorycznych argumentów w walce z licznymi obawami i stereotypami społecznymi dotyczącymi tego obszaru energetyki odna-

²³⁵ Tamże.

wialnej. W tym zakresie szczególnie kompetentne, ale i odpowiedzialne za bezpieczeństwo energetyczne na poziomie lokalnym wydają się media, uczelnie techniczne i stowarzyszenia branżowe. Instalacje biogazowe i biometanowe powinny być postrzegane nie tylko jako źródła energii elektrycznej i ciepłej (a także paliw i nawozów), ale również jako oczyszczalnie w kontekście ekologicznym – środowiskowym. Stanowią one przecież miejsce przetwarzania w procesie kogeneracji szkodliwych odpadów pochodzenia rolniczego (a nawet komunalnego i przemysłowego). Północne Mazowsze – miejsce wydania tego opracowania – a zwłaszcza powiaty: żuromiński, mławski i ciechanowski, ze względu na swój rolniczy charakter i liczne hodowle drobiu, trzody chlewnej i bydła – jest szczególnie podatnym gruntem, sprzyjającym rozwojowi przedsięwzięć biogazowych.

Rozwój OZE na obszarach wiejskich zwiększa niezależność energetyczną Polski i może poprawić sytuację ekonomiczną polskich rolników. Już ponad dekadę temu w popularnym serialu *Ranczo* pomysł inwestycji w biogazownię, choć początkowo wzbudził opory i sceptycyzm, zdołał przekształcić się w impuls kreowania niezależności energetycznej począwszy od „małej ojczyzny”.

6. Energetyka obywatelska i rozproszona

Zapewnianie bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym powinno opierać się na konkretnych narzędziach i mechanizmach działania. Praktyczne uwarunkowania rozwoju energetyki rozproszonej i obywatelskiej na poziomie lokalnym znajdziemy w Polityce Energetycznej Polski do 2040 r. (PEP 2040). Z kolei cennym źródłem definicji legalnych terminów takich jak: prosument, klastr energii czy spółdzielnia energetyczna jest ustawa o odnawialnych źródłach energii z 20 lutego 2015 r. **Energetyka obywatelska i rozproszona** to określenia bliskoznaczne. W przypadku energetyki obywatelskiej akcent postawiony został na solidarność międzyludzką w procesie wytwarzania, konsumowania i magazynowania energii. W kontekście energetyki rozproszonej optyka definiowania skupia się na specyfice instalacji o niewielkiej mocy oraz ich lokalizacji. Można to przedstawić obrazowo. W przypadku energetyki konwencjonalnej elektrowni w skali

ogólnopolskiej jest stosunkowo niewiele, ale mają one każdorazowo dużą moc. W przeciwieństwie do niej energetykę rozproszoną ma cechować znaczne rozdrobnienie instalacji o stosunkowo niewielkiej mocy. Pojęcia energetyki obywatelskiej i rozproszonej nie wykluczają się. Jest wprost przeciwnie – łączą się, występując równolegle. Energetyka obywatelska opiera się na energetyce prosumenckiej i rozproszonej. Energetyka przyszłości powinna kreować się jako energetyka rozproszona²³⁶.

Energetykę obywatelską można zdefiniować jako system, w którym osoby prywatne i osoby prawne (organizacje, instytucje i przedsiębiorstwa) spoza sektora energetycznego biorą czynny udział w wytwarzaniu energii i zarządzaniu nią. Stanowi ją zarówno lokalna, małoskalowa produkcja energii elektrycznej i ciepła ze źródeł odnawialnych, jak i ograniczanie zużycia energii poprzez modernizację energetyczną budynków i przedsiębiorstw. Energetyka obywatelska to także uczestnictwo lokalnych społeczności w większych projektach OZE, jak i budowanie lokalnych alternatyw dla scentralizowanego i zdominowanego przez wielkie spółki systemu energetycznego²³⁷. Podstawową cechą energetyki obywatelskiej jest bezpośrednie zaangażowanie obywateli. System ten zapewnia wszystkim uczestnikom (samorządom, przedsiębiorcom, przedstawicielom agrobiznesu, wspólnotom i spółdzielniom mieszkaniowym czy organizacjom pożytku publicznego) możliwość opłacalnego produkowania oraz wykorzystywania energii. Producentami energii mogą stać się m.in. jednostki samorządu terytorialnego, szpitale, przychodnie czy szkoły. Obywatelskie projekty energetyczne mogą wnieść wiele korzyści, zarówno dla samorządów, lokalnych społeczności, organizacji i instytucji, jak i dla lokalnej gospodarki czy przede wszystkim środowiska naturalnego, wpisując się w założenia zrównoważonego rozwoju²³⁸. Te wszystkie obywatelskie pomysły i inicjatywy działania z pewnością wpisują się w standardy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym. Im więcej jest przejawów energetyki obywatelskiej i rozproszonej, tym wyższy poziom bezpieczeństwa energetycznego danej społeczności lokalnej.

²³⁶ P. Machalski, *Wybrane mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego...*, wyd. cyt., s. 214-215.

²³⁷ A. Dyląg, A. Kassenberg, W. Szymalski, *Energetyka obywatelska w Polsce – analiza stanu i rekomendacje do rozwoju*, Warszawa 2019, s. 11.

²³⁸ Tamże.

Energetyka obywatelska i rozproszona stanowi także jeden z celów **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)** z 2017 r. jako: „projekt mający na celu rozwój wytwarzania energii elektrycznej i ciepła przy wykorzystaniu źródeł odnawialnych (OZE) na potrzeby społeczności lokalnej oraz tworzenie warunków regulacyjnych pozwalających na rozwój lokalnych obszarów zrównoważonych energetycznie – klastrów energii, spółdzielni energetycznych itp.”²³⁹

W ramach energetyki rozproszonej można wyróżnić na podstawie treści PEP 2040 dwie grupy aktywnych energetycznie podmiotów:

- **aktywnych odbiorców**, pośród których należy wyróżnić głównie podmioty indywidualne, w tym m.in. **prosumentów** energii odnawialnej, którzy wytwarzają energię na własne potrzeby przy jednoczesnej możliwości oddania nadwyżki wytworzonej energii elektrycznej do sieci lub jej sprzedaży, magazynowania oraz uczestniczenia w innych formach aktywności. W PEP 2040 jako cel wskazano zwiększenie liczby prosumentów energii odnawialnej do 1 mln w 2030 r.;
- **społeczności energetyczne** w rozumieniu łącznego określenia zbiorowych podmiotów, w tym m.in. **klastrów energii (1 powiat/5 gmin)**, **spółdzielni energetycznych (do 3 gmin)** oraz innych podmiotów, które organizują się w celu wytwarzania energii elektrycznej na własne potrzeby oraz podejmowania innej działalności (magazynowania, dzielenia się energią itp.) dla dobra członków swej społeczności. W PEP 2040 jako cel wskazano zwiększenie liczby takich zbiorowych podmiotów do 300 w 2030 r.²⁴⁰

Jak wynika z PEP 2040: docelowym modelem powinno być dążenie wymienionych podmiotów do niezależności od dostaw energii elektrycznej z sieci krajowej i samodzielne bilansowanie się. Warto w tym kontekście pamiętać też o technologii **power to gas**, w której to nadwyżki energii elektrycznej wyprodukowanej w instalacjach fotowoltaicznych, wiatrowych czy biogazowych mogą zostać wykorzystane do wytwarzania wodoru²⁴¹.

²³⁹ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2017, s. 332.

²⁴⁰ *Polityka energetyczna Polski do 2040 roku...*, s. 67.

²⁴¹ P. Machalski, *Wybrane mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego...*, wyd. cyt., s. 216-217.

Ze względu na wielość podmiotów klastra zauważyć będzie można też pozytywny trend rozwoju nowych modeli biznesowych, w tym relacji przedsiębiorców z przedstawicielami nauki i środowisk akademickich (**B+R**). Uwidacznia nam to się nowa rola dla uczelni technicznych, także tych regionalnych. Klastry i spółdzielnie energetyczne mogą być traktowane jako narzędzia na drodze do samowystarczalności energetycznej jednostek samorządu terytorialnego szczebla lokalnego – gmin i powiatów. Niestety, mimo to idea klastrów energii i spółdzielni energetycznych wciąż w Polsce pozostaje mało popularna. Niezbędne wydają się nowe formy wsparcia, a także mechanizmy zachęt natury finansowej (w tym podatkowej) oraz organizacyjno-prawnej²⁴².

Zarówno funkcjonowanie klastrów energii, jak i spółdzielni energetycznych, a także różne formy samorządowego wsparcia aktywności prosumenckiej mieszkańców, stanowią emanację – praktyczne wdrażanie zasad **pomocniczości** oraz **decentralizacji**. Energetykę – proces zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną oraz paliwa gazowe – należy ujmować nie tylko w kategoriach centralnego zarządzania i decyzji naczelnych organów administracji rządowej, ale też w kontekście samorządowym i obywatelskim²⁴³. System zarządzania w strukturze energetyki rozproszonej i obywatelskiej wymusza wręcz decentralizację, m.in. z uwagi na specyfikę poszczególnych regionów i społeczności lokalnych w potencjale energetycznym, różnice w zapotrzebowaniu na energię oraz w stopniu społecznej akceptacji OZE. System produkcji energii elektrycznej w Polsce powinien podlegać dalszej ewolucji poprzez stopniowe odchodzenie od scentralizowanej i często sterowanej przez państwo energetyki wielkoskalowej w kierunku małych i mikro instalacji, umiejscawianych blisko lokalnych, często niewielkich, ośrodków popytu²⁴⁴.

²⁴² Szerzej zob. A. Pawłowicz, *Dostępne rodzaje pomocy publicznej na działanie i inwestycje w klastry*, w: E. Mataczyńska, A. Kucharska (red.), *Klastry energii. Regulacje, teoria i praktyka*, Rzeszów 2020, s. 79-89.

²⁴³ P. Machalski, *Wybrane mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego...*, wyd. cyt., s. 222-223.

²⁴⁴ A. Kucharska, *Spoleczny wymiar klastrów energii*, w: *Klastry energii. Regulacje, teoria i praktyka...*, wyd. cyt., s. 94.

7. Podsumowanie

Podsumowując, należy stwierdzić, że bezpieczeństwo energetyczne – zarówno na poziomie ogólnopaństwowym, jak i lokalnym – jest polską racją stanu. Wymaga zatem rozważnych i zarazem konsekwentnych działań opartych na konsensusie politycznym. Potrzeba nam w tym zakresie konstruktywnego dialogu na poziomie parlamentarnym, jak i samorządowym. Podejmowane zmiany w różnych obszarach, w tym na płaszczyźnie prawnej, muszą służyć społecznościom lokalnym, a nie podważać ustrojowe zasady im przysługujące – decentralizacji i subsydiarności. Potrzeba nam jednego spójnego systemu przedsięwzięć w zakresie zapewniania bezpieczeństwa energetycznego w tych trudnych i nieprzewidywalnych czasach, a także swoistej – nazwijmy to roboczo – „krajowej polityki OZE”.

Podmiotami w zakresie zapewniania bezpieczeństwa energetycznego nie mogą pozostać wyłącznie instytucje i organy państwa oraz samorządu terytorialnego, choć mają one podstawowe znaczenie. W kontekście unowocześniania technologii nieodzowna wydaje się współpraca przedsiębiorców ze środowiskiem naukowym (B+R). Nowe systemy wsparcia finansowego dla OZE, w tym instalacji biogazowych, powinny iść w parze z procesem zmian mentalnych społeczeństwa. Konieczne jest postawienie większego akcentu na medialne i społeczne kampanie edukacyjne oraz informacyjne. Kluczowe wydaje się rzetelne informowanie mieszkańców o atutach energetyki obywatelskiej dla państwa, środowiska i gospodarki – także w kontekście bezpieczeństwa. Nie będzie pewnego i pełnego bezpieczeństwa energetycznego na poziomie lokalnym bez aktywnej roli organów samorządu terytorialnego w tym zakresie. W ramach systemu zachęt należy zatem umożliwić samorządom uczestnictwo w profitach. Bodźce ekonomiczne mogą przybrać zróżnicowaną formę: dotacji, ulg czy innego typu przywilejów finansowych.

System energetyczny RP powinien podlegać dalszym zmianom poprzez stopniowe uzupełnianie scentralizowanej energetyki wielkoskalowej małymi i mikroinstalacjami o zasięgu lokalnym. Przeniesienie części kompetencji z zakresu szeroko pojętej energetyki (w tym OZE) z poziomu centralnego na jednostki samorządu terytorialnego z pewno-

ścią wyzwoli efekt synergii, dopełniając proces wdrażania ustrojowych zasad: subsydiarności oraz decentralizacji. Ogólnonarodowy zrównoważony rozwój może odbywać się poprzez wzrost gospodarczy małych ojczyzn. Analogicznie bezpieczeństwo energetyczne państwa powinno być pochodną aktywności i inwestycji podejmowanych na poziomie lokalnym.

Nowym priorytetem w nieprzewidywalnych uwarunkowaniach geopolitycznych z pewnością stała się generacja biometanu z biomasy w procesach fermentacyjnych. Ten typ OZE bazuje na znanych od dawna technologiach i ma szansę przyczynić się do lokalnego buforowania niestabilności pracy instalacji energetyki słonecznej oraz elektrowni wiatrowych. Wiesz od wieków stanowi gwarancję bezpieczeństwa żywnościowego. W polskim rolnictwie drzemie jednak także ogromny potencjał energetyczny. Dziś, jak nigdy wcześniej, potrzeba nam determinacji i odwagi w jego odkrywaniu – w imię lokalnego i ogólnonarodowego bezpieczeństwa oraz dalszego swobodnego rozwoju.

Bibliografia

Źródła

1. Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r., Dz.U. z 1997 r. nr 78, poz. 483 z późn. zm.
2. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95 z późn. zm.
3. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, Dz. U. 1997 Nr 54 poz. 348 z późn. zm.
4. Ustawa o odnawialnych źródłach energii z 20 lutego 2015 r., Dz. U. 2015 poz. 478 z późn. zm.
5. Ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, Dz. U. 2016 poz. 961 z późn. zm.
6. Polityka energetyczna Polski do 2040 r., Warszawa 2021.
7. *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2017.

Literatura

1. Chmielewski A., *Bezpieczeństwo energetyczne państwa. Geopolityczne uwarunkowania*, Warszawa 2009.
2. Dyląg A., Kassenberg A., Szymalski W., *Energetyka obywatelska w Polsce – analiza stanu i rekomendacje do rozwoju*, Warszawa 2019.
3. Gawłowski R., Machalski P., Makowski K., *Samorząd terytorialny w systemie administracji publicznej*, Warszawa 2019.
4. Izdebski H., *Ustrój terytorialny Rzeczypospolitej Polskiej i zasada decentralizacji*, w: Lutrzykowski A. (red.), *Ustrój terytorialny państwa a decentralizacja systemu władzy publicznej*, Toruń 2012.
5. Korzeniowski P., *Bezpieczeństwo ekologiczne jako instytucja prawa ochrony środowiska*, Łódź 2012.
6. Księżopolski K.M., Pronińska K. (red.), *Bezpieczeństwo ekonomiczne w perspektywie politologicznej – wybrane problemy*, Warszawa 2012.
7. Kucharska A., *Spoleczny wymiar klastrów energii*, w: Mataczyńska E., Kucharska A. (red.), *Klustry energii. Regulacje, teoria i praktyka*, Rzeszów 2020.
8. Lima A., Szczerbowski R., *Magazynowanie energii w klastrach energetycznych*, w: Kwiatkiewicz P. (red.), *W kierunku nowej polityki energetycznej*, T. 1: *OZE – Zrównoważony rozwój – ochrona środowiska – logistyka – ekonomia*, Poznań–Zielona Góra 2020.
9. *Ład energetyczny. Idee i rzeczywistość*, red. P. Kwiatkiewicz, R. Szczerbowski, W. Ostant, B. Jagusiak, Poznań 2019.
10. Machalski P., *Europa samorządna. Samorząd terytorialny w wybranych państwach Unii Europejskiej*, Toruń 2018.
11. Machalski P., *Wybrane mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego w wymiarze lokalnym*, w: Górski G., Potoczek A. (red.), *Bezpieczeństwo lokalne – wybrane problemy teorii i praktyki*, Toruń 2022, s. 203-204.
12. Mataczyńska E., *Miejsce klastra energii na drodze do aktywizacji odbiorców. Zależności pomiędzy ekonomiczną teorią klastrów, odbiorcą aktywnym i klastrem energii*, w: Mataczyńska E., Kucharska A. (red.), *Klustry energii. Regulacje, teoria i praktyka*, Rzeszów 2020.
13. Mataczyńska E., *Spoleczności energetyczne – od regulacji unijnych do polskich*, w: Mataczyńska E., Kucharska A. (red.), *Klustry energii. Regulacje, teoria i praktyka*, Rzeszów 2020.
14. Mataczyńska E., Kucharska A. (red.), *Klustry energii. Regulacje, teoria i praktyka*, Rzeszów 2020.

15. Młynarski T., *Bezpieczeństwo energetyczne i ochrona klimatu w drugiej dekadzie XXI wieku. Energia – Środowisko – Klimat*, Kraków 2017.
16. Pawłowicz A., *Dostępne rodzaje pomocy publicznej na działanie i inwestycje w klastrze*, w: Mataczyńska E., Kucharska A. (red.), *Klastry energii. Regulacje, teoria i praktyka*, Rzeszów 2020.
17. Pawłowicz A., *Prawne formy funkcjonowania klastra*, w: Mataczyńska E., Kucharska A. (red.), *Klastry energii. Regulacje, teoria i praktyka*, Rzeszów 2020.
18. Piasecki A.K., *Samorząd terytorialny i wspólnoty lokalne*, Warszawa 2009.
19. Pietraś M., *Bezpieczeństwo ekologiczne w Europie. Studium politologiczne*, Lublin 2000.
20. Pronińska K., *Bezpieczeństwo energetyczne Unii Europejskiej w warunkach kryzysu finansowego*, w: Księżopolski K.M., Pronińska K. (red.), *Bezpieczeństwo ekonomiczne w perspektywie politologicznej – wybrane problemy*, Warszawa 2012.
21. Rosiek K., *Bezpieczeństwo ekologiczne w Polsce na przykładzie gospodarowania wodami*, „Gospodarka w Praktyce i Teorii”, 2015, nr 1(83).
22. Saint-Ouen F., *Podział władzy w demokracji europejskiej*, „Samorząd Terytorialny” 1991, nr 6.
23. Sołtysik M., *Klastry energii jako narzędzie budowy energetyki obywatelskiej*, „Zeszyty Naukowe Instytutu Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią Polskiej Akademii Nauk”, 2018, nr 105.
24. Soroka P., *Bezpieczeństwo energetyczne. Między teorią a praktyką*, Warszawa 2015.
25. Stankiewicz W., *Działalność administracji polskiej po akcesji do Unii Europejskiej*, w: Marszałek-Kawa J. (red.), *Samorząd Terytorialny: studium politologiczne*, Toruń 2007.
26. Szyja P., *Wybrane aspekty efektywności energetycznej w dobie kształtowania gospodarki niskoemisyjnej w Polsce*, Warszawa 2020.
27. Trzcńska D., Kierzkowska J. S., *Bezpieczeństwo ekologiczne w realizacji zadań publicznych*, Warszawa 2020.
28. Tylec T., *Bezpieczeństwo energetyczne Unii Europejskiej – zagrożenia i wyzwania*, „Studia Ekonomiczne”, 2012, nr 123.
29. Lutrzykowski A. (red.), *Ustrój terytorialny państwa a decentralizacja systemu władzy publicznej*, Toruń 2012.
30. Kwiatkiewicz P. (red.), *W kierunku nowej polityki energetycznej, t.1: OZE – Zrównoważony rozwój – ochrona środowiska – logistyka – ekonomia*, Poznań–Zielona Góra 2020.
31. Zaleski P., *Klastry energii – nowy podmiot na rynku energii*, w: Kwiatkiewicz P., Szczerbowski R., Ostant W., Jagusiak B. (red.), *Ład energetyczny. Idee i rzeczywistość*, Poznań 2019.

32. Żmigrodzki M., *Innowacyjność w wytwarzaniu i przesyłaniu energii jako współczynnik bezpieczeństwa energetycznego państwa*, „Studia Humanistyczno-Społeczne”, 2016, nr 12.

Artykuły prasowe

1. *Nie ma wsparcia dla produkcji biometanu*, „Parkiet” z 25 kwietnia 2022 r.

Źródła internetowe

1. *Czwarty wniosek o przyłączenie instalacji OZE do sieci elektroenergetycznej jest odrzucany*, <https://alebank.pl/co-czwarty-wniosek-o-przylaczenie-instalacji-oze-do-sieci-elektroenergetycznej-jest-odrzucany/?id=401303&catid=27735> (dostęp: 22.08.2022).
2. *Komisja Wspólna Rządu i Samorządu z pozytywną opinią do noweli ustawy 10H*, <http://psew.pl/komisja-wspolna-rzadu-i-samorzadu-z-pozytywna-opinia-do-noweli-ustawy-10h/> (dostęp: 20.08.2022).
3. *Polacy zdecydowanie popierają wprowadzane zmiany, które uwolnią wiatr na lądzie*, <http://psew.pl/polacy-zdecydowanie-popieraja-wprowadzane-zmiany-ktore-uwolnia-wiatr-na-ladzie/> (dostęp: 20.08.2022).
4. *Sieci energetyczne już zapchane. Fotowoltaika ma potężne problemy*, <https://businessinsider.com.pl/biznes/sieci-energetyczne-juz-zapchane-fotowoltaika-ma-poteczne-problemy-z-przylaczeniem/4qhnpyp> (dostęp: 22.08.2022).
5. *Tysiące instalacji OZE bez szans na włączenie do sieci*, <https://serwisy.gazetaprawna.pl/energetyka/artykuly/8400591,przylaczenie-do-sieci-oze-odmowy.html> (dostęp: 22.08.2022).
6. <http://psew.pl/rzad-juz-we-wtorek-przyjmie-ustawe-ktora-pozwoli-polskim-rodzinom-i-gospodarce-zaoszczedzic-14-miliardow-na-energii-elektrycznej/> (dostęp: 20.08.2022).
7. <https://mojprad.gov.pl/o-programie/nabor-iv> (data dostępu: 22.08.2022).
8. <https://www.gov.pl/web/nfosigw> (dostęp: 23.08.2022).
9. *Zielony prąd przyszłości. Skąd go będziemy mieć?*, <https://wysokienapiecie.pl/73844-zielony-prad-przyszlosci-skad-go-bedziemy-miec> (dostęp: 22.08.2022).
10. <https://freo.org.pl/> (dostęp: 20.08.2022).

Podsumowanie

Jak wskazano na początku monografii, celem zorganizowanej przez kadre Wydziału Nauk Technicznych i Społecznych Państwowej Uczelni Zawodowej im. Ignacego Mościckiego w Ciechanowie konferencji była interdyscyplinarna dyskusja skoncentrowana wokół problematyki działań na rzecz długotrwałego rozwoju w wymiarze lokalnym, regionalnym i globalnym w kontekście analizowanych zagadnień, czyli logistyki i bezpieczeństwa.

Nawiązując także do uzasadnienia przedstawionego we wstępie niniejszej monografii, głównym motywem podjęcia powyższej problematyki było przekonanie o tym, że wszystkie wymiary środowiska, a w szczególności lokalne, regionalne i globalne, pozostają pod wyraźnym wpływem wewnętrznych i zewnętrznych czynników, a działalność organizacji funkcjonujących w tych środowiskach jest uwarunkowana licznymi wyzwaniami, które wynikają z immanentnie zmieniającej się rzeczywistości. Przywołane wyzwania stanowią swoisty społeczno-ekonomiczny kontekst tej działalności, który kształtowany jest poprzez szereg zjawisk i procesów, do których można zaliczyć kształtowanie się otoczenia prawnego, sferę finansów publicznych, sytuację polityczną, system społeczno-kulturowy, funkcjonujące style zarządzania, rozwój technologiczny i wiele innych czynników charakteryzujących tę złożoną i różnorodną rzeczywistość.

W następstwie realizacji sformułowanych postulatów powstała niniejsza publikacja, w której wyodrębniono dwa bardziej szczegółowo określone obszary tematyczne. Znajduje to odzwierciedlenie w strukturze prezentowanej monografii. W pierwszej części omówione zostały współczesne uwarunkowania logistyki w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym, a w szczególności zagadnienia ryzyka i bezpieczeństwa jako nowych wyznaczników kierunków rozwoju konkurencyjności organizacji i łańcuchów dostaw, a także ocena efektywności procesu transportowego na wybranym przykładzie przedsiębiorstwa z branży TSL, wybrane aspekty analizy zdarzeń niepożądanych w transporcie kolejowym, funkcjonowanie polskiego sektora transportu drogowego w aspekcie Pakietu Mobilności oraz uwypuklona została rola logistyki wojskowej w zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego.

W drugiej części niniejszej pracy przedmiotem rozważań stały się natomiast współczesne uwarunkowania bezpieczeństwa w środowisku lokalnym, regionalnym i globalnym, a w szczególności: teoretyczne podstawy debaty bezpieczeństwa, wybrane antropologiczne konteksty bezpieczeństwa, a także działania mające na celu przeciwdziałanie radykalizacji postaw w zapobieganiu islamskiemu terroryzmowi w przededniu wielkiego kryzysu migracyjnego Unii Europejskiej, diagnoza i działania (rozwiązania) tworzące system bezpieczeństwa lokalnego w wybranych obszarach oraz czynniki zapewniające bezpieczeństwo energetyczne zdefiniowane jako wyzwanie dla społeczności lokalnych.

Analiza treści zawartych w przedmiotowej publikacji pozwala stanowczo stwierdzić, że cel jakim jest interdyscyplinarna dyskusja skoncentrowana wokół problematyki działań na rzecz długotrwałego rozwoju w wymiarze lokalnym, regionalnym i globalnym w kontekście analizowanych zagadnień, czyli logistyki i bezpieczeństwa, został w znacznym stopniu osiągnięty, a dokonane w niej rozstrzygnięcia potwierdzają nierozzerwalny charakter tychże zagadnień, zarówno w aspekcie teoretycznym, jak i praktycznym.

Podsumowując, logistyka i bezpieczeństwo to dziedziny, które stawiają przed instytucjami, przedsiębiorstwami i organizacjami wiele zróżnicowanych, a także w różnym stopniu zidentyfikowanych wyzwań. Jednym z najważniejszych z nich jest zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie realizacji procesów logistycznych. Bezpieczeństwo to przecież stan lub proces, w którym jakakolwiek działalność nie może być narażona na istotne zagrożenia, a nawet ryzyko ich wystąpienia. Na tej podstawie można stwierdzić, że bezpieczeństwo dotyczy wszystkich aspektów działalności logistycznej, ale zapewnienie bezpieczeństwa wymaga również realizacji szerokiego spectrum procesów logistycznych.

W wyniku akceptacji i syntezy powyższych rozważań wyłaniają się dwie niezwykle ważne zagadnienia teoretyczne, jak i dziedziny działalności praktycznej, a mianowicie *logistyka bezpieczeństwa* oraz *bezpieczeństwo logistyczne*. Logistyka bezpieczeństwa stanowi subdyscyplinę logistyki, która koncentruje się na planowaniu, aranżowaniu, koordynowaniu i nadzorowaniu czynności mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa. Nadrzędnym celem logistyki bezpieczeństwa będzie zatem minimalizacja jakiegokolwiek ryzyka i gwarancja nie-

zwłocznej, efektywnej i skoordynowanej reakcji w przypadku wystąpienia zagrożenia. Bezpieczeństwo logistyczne natomiast odnosi się do działań mających na celu ochronę łańcuchów dostaw przed różnego rodzaju zagrożeniami i ryzykiem ich wystąpienia. Bezpieczeństwo logistyczne staje się zatem kluczowym aspektem działania, które zapewnia ciągłość funkcjonowania łańcuchów dostaw oraz zabezpiecza przepływ wszelkich zasobów.

Przywołane najważniejsze zagadnienia niniejszej monografii stanowią nie tylko rezultat dokonanych w niej rozważań, ale określają również kierunek dalszych analiz oraz stanowią mogą przedmiot przyszłych przedsięwzięć. Ze względu na bogactwo treści zawartych w tych zagadnieniach relacje między nimi, jak i dynamiczny charakter rzeczywistości, która na nie oddziałuje, tworzą niezwykle złożoną problematykę, która bezwzględnie wymaga pogłębionej refleksji, stanowiąc wyzwanie dla teoretyków i praktyków.

