

Miroslaw SKARŻYŃSKI

Poznań

## Bezpieczeństwo narodowe Rzeczypospolitej Polskiej – aspekty logistyczne

**Streszczenie:** W artykule przedstawiono różnorodność uwarunkowań bezpieczeństwa narodowego i wykazano potrzebę badania jego aspektów logistycznych. Zaprezentowano poglądy amerykańskie na rolę logistyki w zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego. Przedstawiono i dokonano oceny treści podstawowych dokumentów dotyczących bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej pod względem zawartości problematyki logistyki. Na końcu artykułu zawarto wnioski i postulaty.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo narodowe, logistyka

---

### Wstęp

**P**añstwo jest bezpieczne wtedy, gdy nie jest zagrożone w ogóle żadnymi zewnętrznymi czynnikami oraz, gdy nie destabilizują go żadne zagrożenia wewnętrzne (Rechlewicz, 2012, s. 28). Brak bezpieczeństwa rozumiany jest, jako niekończący się ciąg zagrożeń i niedoskonałych strategii przeciwdziałania (Bobrow, 1997, s. 44).

Postawiona przez J. Herza teza – absolutna siła (militarnego zniszczenia) równa się absolutnej impotencji – wyraża pogląd, że nieracjonalne jest jej użycie i zastosowanie. Podobny punkt widzenia prezentował J. Kukułka. Pisał, że jeżeli bezpieczeństwo narodowe, z perspektywy nie tylko politologii i teorii stosunków międzynarodowych, oznacza „pewność przetrwania, posiadania i rozwoju państwa wśród innych państw, to nie wolno zawężać go do aspektów wojskowych, które tworzą tylko jedno z zagrożeń bezpieczeństwa i pokoju międzynarodowego”. Stąd i potrzeba, według J. Świniarskiego, rozszerzenia denotacji terminu bezpieczeństwo na obszary pozamilitarne i pozapolityczne, ale i problem usytuowania tych obszarów w tej denotacji (Świniarski, 1997, s. 171–172).

Bezpieczeństwo jako przedmiot badań ma charakter multilateralny (wielostronny, wielowymiarowy) i jest funkcją wielu różnorodnych czynników, z których każdy zasługuje na pogłębioną analizę (Korzeniowski, 2012, s. 76–77). Zakres przedmiotowy bezpieczeństwa uległ w procesie historycznym znacznemu rozszerzeniu (Wojtaszczyk, 2009, s. 12). W połowie lat sześćdziesiątych, M. Berkowitz i P. G. Bock definiowali bezpieczeństwo narodowe, jako „zdolność narodu do ochrony jego wewnętrznych wartości przed zagrożeniami zewnętrznymi” (Zięba, 1997, s. 8). Z wartości, które mogą i powinny być chronione przez państwo należy wymienić:

- 1) przetrwanie (R. E. Osgood);
- 2) suwerenność i niezawisłość państwa, przeżycie ludności, istniejący system społeczno-gospodarczy (teoretycy amerykańscy, według A. Mileticia);

- 3) panującą ideologię (K. Deutsch);
- 4) międzynarodowy prestiż państwa i narodu, dobrobyt, postęp gospodarczy, posiadany standard życia (K. von Vorys);
- 5) interesy własnych obywateli za granicą (G. Kennan);
- 6) rozwój handlu itp. (Zięba, 1997, s. 8–9).

Modyfikując ujęcie V. Dimitrijevicia i J. Kukułki, R. Zięba określił następujące podstawowe wartości, składające się na bezpieczeństwo narodowe:

- 1) przetrwanie państwa jako niezależnej jednostki politycznej, narodu jako wyróżnionej grupy etnicznej, biologiczne przeżycie ludności;
- 2) integralność terytorialną;
- 3) niezależność polityczną;
- 4) jakość życia wyrażającą się w standardzie życia, poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, zakresie praw i swobód obywatelskich, systemie kulturalnym, stylu życia, stanie środowiska naturalnego, możliwościach i perspektywach dalszego rozwoju.

Narodowa polityka bezpieczeństwa powinna uwzględniać wszystkie wartości, lecz przede wszystkim pierwsze trzy, uważane za najbardziej istotne. Biorąc pod uwagę ogólny wzrost współzależności międzynarodowych, będący odbiciem przyspieszonej internacjonalizacji różnych dziedzin życia społecznego, należy zdawać sobie sprawę, że tzw. „wartości luksusowe” zawarte w punkcie 4, ogrywają obecnie jeszcze większą rolę, co prowadzi do redefinicji koncepcji bezpieczeństwa krajów najwyżej rozwiniętych (Zięba, 1997, s. 10). Władze państw decydują samodzielnie, jakie wartości powinny być chronione w ramach narodowej polityki bezpieczeństwa (Pokruszyński, 2010, s. 12).

Ośrodki władzy każdego państwa w trosce o bezpieczeństwo narodowe oceniają, czy na początku pojawienia się danego wyzwania, przerodzi się ono w szansę dla niego czy zagrożenia (Nowak, Nowak, 2011, s. 39). Wybór środka, jaki zostanie przez państwo użyty, jest *de facto* zastosowaniem określonej metody postępowania, rozumianej jako sposób posługiwania się dobranymi środkami, a więc instrumentami i zasobami, za pomocą, których państwo stara się chronić swoje wartości stanowiące bezpieczeństwo narodowe (Zajac, 2009, s. 22–23). Zbiór tychże środków, które wykorzystuje się w polityce bezpieczeństwa ma służyć:

- a) wykorzystaniu szans, sprzyjających rozwojowi i tworzeniu nowych kierunków aktywności społecznej oraz stwarzających możliwość osiągnięcia sukcesu rozumianego jako rozwój;
- b) ochronie przed zagrożeniami postrzeganymi jako negatywne zjawiska powodujące prawdopodobieństwo powstania sytuacji kryzysowej i niebezpieczeństwa dla otoczenia, prowadzące w konsekwencji do kryzysu (Nowak, Nowak, 2011, s. 39).

Środki narodowej polityki bezpieczeństwa są zróżnicowane zależnie od charakteru i właściwości szans lub rozmiarów i siły zagrożeń dla wartości uznanych za ważne z punktu widzenia przetrwania i rozwoju państwa. Obejmować one mogą przedsięwzięcia, takie jak: optymalizowanie systemu polityczno-społecznego, wzmacnianie jego siły militarnej, gospodarczej, czy intensyfikowanie działań na arenie międzynarodowej. Środki służące ochronie i umacnianiu bezpieczeństwa narodowego, według kryterium przedmiotowego, można dzielić na ideologiczne, polityczne, wojskowe, ekonomiczne,

naukowo-techniczne, kulturowe, ekologiczne itd. Ich dobór i zakres stosowania zależą głównie od percepcji wyzwań (szans, zagrożeń) przez organa kierownicze państwa i znajdujących się w jego dyspozycji zasobów intelektualnych i materialnych oraz umiejętności ich efektywnego wykorzystania (Zięba, 1997, s. 11). Dużą, więc rolę odgrywa własna aktywność, której celem jest stworzenie warunków do niezakłóconego zaspokajania potrzeb społecznych, czyli zapewnienie w ten sposób trwania i rozwoju (Szpyra, 2012, s. 39–40).

Z tego przeglądu wieloaspektowości bezpieczeństwa narodowego jednoznacznie wynika, że nie ma sztywnych ram go ograniczających i występują różne meandry jego kształtowania i utrzymania. Problematyka logistyki w kontekście bezpieczeństwa narodowego, zatem może być rozpatrywana, biorąc pod uwagę, choćby jej genezę i ewolucję.

### Logistyka w bezpieczeństwie narodowym Stanów Zjednoczonych

Na początku lat osiemdziesiątych, R. Ullman, analizując zagrożenia dla bezpieczeństwa narodowego Stanów Zjednoczonych, wyprowadził wniosek, że nie należy się koncentrować tylko na postrzeganiu i eliminowaniu zagrożeń militarnych, lecz zagrożenia trzeba widzieć szeroko jako całokształt zjawisk, które:

- 1) stwarzają bezpośrednią groźbę obniżenia w krótkim czasie jakości życia ludności państwa;
- 2) stanowią poważne ograniczenia swobody wyboru w polityce rządu lub w działaniach różnych, innych podmiotów: osób, grup i korporacji (Zięba, 1997, s. 14).

Podobnie M. T. Taylor, w pracy zbiorowej *American National Security: Policy and Process*, wydanej pod redakcją W. J. Taylora Jr., zaprezentował podobny pogląd, pisząc: „Bezpieczeństwo narodowe jest nie tylko ochroną narodu i terytorium przed fizyczną napadnością, lecz również ochroną – za pomocą różnych środków – żywotnych interesów ekonomicznych i politycznych, których utrata zagroziłaby żywotności i podstawowym wartościom państwa” (Łepkowski, 2002, s. 15). W kontekście tego stwierdzenia, logistykę można zaliczyć do składowych bezpieczeństwa narodowego.

Opracowana w Stanach Zjednoczonych przez *Council of Logistics Management* (CLM), obecnie *Council of Supply Chain Management Professionals* (CSCMP), najpopularniejsza definicja logistyki brzmi następująco – „Logistyka jest terminem opisującym proces planowania, realizowania i kontrolowania sprawnego i efektywnego ekonomicznie przepływu surowców, materiałów do produkcji, wyrobów gotowych oraz odpowiedniej informacji z punktu pochodzenia do punktu konsumpcji w celu zaspokojenia wymagań klienta. Działania logistyczne mogą obejmować (choć nie muszą się do nich ograniczać): obsługę klienta, prognozowanie popytu, przepływ informacji, kontrolę zapasów, czynności manipulacyjne, realizowanie zamówień, czynności reparacyjne i zaopatrywanie w części, lokalizację zakładów produkcyjnych i składów, procesy zaopatrzeniowe, pakowanie, obsługę zwrotów, gospodarowanie odpadami, czynności transportowe i składowanie” (Beier, Rutkowski, 1995, s. 16).

Jednak J.-P. Rodrigue z *Hofstra University* (Nowy Jork) i B. Slack z *Concordia University* (Montreal) zdefiniowali pojęcie logistyki w kontekście bezpieczeństwa narodowego następująco: „logistyka głównie obejmuje zarządzanie systemem dystrybucji fi-

zycznej”. Według przedstawicieli amerykańskiego *Departamentu Transportu* z 2000 r., występują cztery zasadnicze odniesienia logistyczne do bezpieczeństwa narodowego, które można zawrzeć w następujących wyrażeniach:

- potencjał transportu – zapewnienie bezpieczeństwa środkom przewozowym, infrastrukturze liniowej i punktowej, systemom informatycznym, szczególnie w odniesieniu do rozmieszczenia i dyslokacji wojsk na/poza terytorium Stanów Zjednoczonych;
- gotowość transportu – utrzymanie zdolności przewozowych do niezawodnej realizacji zadań w sytuacjach nagłych;
- żywotność transportu – redukcja wrażliwości środków przewozowych, infrastruktury liniowej i punktowej oraz użytkowników na niekorzystne uwarunkowania sytuacji kryzysowej;
- zagrożenia transportu – eliminowanie nielegalnego wykorzystania środków przewozowych (imigranci, narkotyki, broń itd.).

Wynika z powyższego, że logistyka, chociaż rozpatrywana w tym przypadku przez pryzmat transportu, odgrywa istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego. Zresztą, zawsze w Stanach Zjednoczonych istniały bliskie relacje między logistyką wojskową a bezpieczeństwem narodowym. Obecnie problematyka bezpieczeństwa narodowego ulega rozszerzeniu daleko poza tradycyjną, militarną perspektywę jego pojmowania i kształtowania, co powoduje konieczność objęcia badaniami nowych, dotychczas nierozpatrywanych zagadnień (Rodrigue, Slack, 2002, s. 1, 2). Jednym z nich jest logistyka krajowa, gdyż, według gen. por. C. V. Christianson’a (*Senior Director of the Center for Joint and Strategic Logistics at the National Defense University*), „jest fundamentalnie odpowiedzialna za umożliwienie projekcji i podtrzymanie siły militarnej w realizacji celów naszego narodowego bezpieczeństwa”. W jego przekonaniu jest wręcz imperatywem bezpieczeństwa narodowego, zatem konieczne jest zrozumienie implikacji logistycznych przyszłych zagrożeń (Christianson, 2012, s. 4).

### **Logistyka a bezpieczeństwo narodowe Rzeczypospolitej Polskiej**

Logistyka w odniesieniu do bezpieczeństwa narodowego często utożsamiana jest z logistyką kryzysową (in. logistyka w sytuacjach kryzysowych, logistyka sytuacji kryzysowych), której prekursorami była logistyka wojskowa oraz logistyka cywilna, powstała na przełomie XX i XXI w. Według E. Nowaka, logistyka kryzysowa „(traktowana jako specjalność naukowa) to suma wszystkich działań logistycznych organów kierowania i wykonawców (jednostek) zadań logistycznych, dzięki którym dokonuje się kształtowanie, sterowanie i kontrola procesów zaopatrzeniowych i usługowych w łańcuchach logistycznych organizowanych w sytuacjach kryzysowych” (Nowak, 2008, s. 82, 83). Dostarcza, więc ona rozwiązań teoretycznych sprzyjających kształtowaniu, sterowaniu i kontroli procesów zaopatrzeniowych i procesów usługowych realizowanych w łańcuchach logistycznych organizowanych na rzecz ludności poszkodowanej w sytuacjach kryzysowych (Nowak, Nowak, 2009, s. 8).

Uwzględniając podmiot obsługi, środowisko, główne cele funkcjonowania oraz realizowane zadania w sytuacjach kryzysowych, A. Szymonik proponuje przyjąć następującą definicję: „Logistyka w sytuacjach kryzysowych to dyscyplina naukowa, która tworzy

całokształt systemowych rozwiązań niezbędnych do pełnego i racjonalnego zaspokajania potrzeb organom wykonawczym oraz zarządzającym bezpieczeństwem, uwzględniając możliwości ekonomiczne państwa, w zakresie koniecznym do szkolenia, osiągnięcia i utrzymania zdolności oraz gotowości bojowej na poziomie wymaganym do zapewnienia pożądanego bezpieczeństwa dla określonego podmiotu” (Szymonik, 2011, s. 48). K. Ficoń zdefiniował logistykę kryzysową, jako „zarządzanie całym łańcuchem dostaw asortymentów i usług zaspokajających elementarne potrzeby w zakresie ochrony życia i zdrowia oraz egzystencji ludności poszkodowanej” (Ficoń, 2011, s. 39).

W definicjach prezentujących zasadniczą treść logistyki kryzysowej można zauważyć, że odnoszą się one jednoznacznie do środowiska realizacji zadań logistycznych, jaką jest sytuacja kryzysowa. Wobec tego, w przypadku braku uwarunkowań towarzyszących zdarzeniu nagłemu, mamy do czynienia z sytuacją powszednią funkcjonowania mikrologistyki, mezologistyki i makrologistyki, a więc logistyki wojskowej i logistyki cywilnej. Ponadto logistyka wojskowa i logistyka cywilna, nie tylko stanowią źródło teorii i praktyki dla logistyki kryzysowej, ale także znalazły (lub powinny znaleźć) swoje ważne miejsce w unormowaniach z zakresu bezpieczeństwa narodowego.

Logistyka wojskowa, jak twierdzi K. Ficoń, ma zagwarantować możliwie największą sprawność i niezawodność wszystkim procesom i strumieniom logistycznym w najbardziej krytycznym momencie i sytuacji, jaką jest okres konfliktu zbrojnego (Ficoń, 2004, s. 38). Zabezpieczenie logistyczne wojsk powinno być więc zorganizowane w taki sposób, aby zapewniać im warunki realizacji zadań i osiągnięcia celu operacji w każdych uwarunkowaniach (Kurasiński, Pawlisiak, 2013, s. 37).

Istota logistyki cywilnej, określanej jako proces zarządzania całym łańcuchem dostaw, według E. Gołębskiej, sprowadza się do relatywnie nowego obszaru integrowania zarządzania w porównaniu z tradycyjnymi obszarami finansów, marketingu i produkcji (Gołębska, 1994, s. 8; 1999, s. 18). W przedsiębiorstwie produkcyjnym, logistyka obejmuje planowanie, koordynację i sterowanie przepływami materiałów (surowców, części) i produktów (półproduktów i wyrobów finalnych) oraz przepływami informacji od dostawców do przedsiębiorstwa i od przedsiębiorstwa do klientów w celu zaspokojenia oczekiwań klientów i uzyskania pożądaných efektów dla przedsiębiorstwa. S. Krawczyk twierdzi, że planowanie, koordynację i sterowanie należy rozpatrywać w powiązaniu ze wszystkimi procesami w przedsiębiorstwie i jego otoczeniu, które mają wpływ na czas, miejsce i efektywność wyróżnionych przepływów (Krawczyk, 2001, s. 41–42).

W *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP*, liczącej 37 stron, problematyka logistyki została wzmiankowana tylko w trzech zdaniach:

- w rozdziale 3.2. Bezpieczeństwo militarne – „Warunkami powodzenia operacji wojskowych będą przede wszystkim ..., pełne wykorzystanie zasobów logistycznych kraju...”;
- w rozdziale 4.3. Podsystemy wykonawcze:
  - Obrona narodowa – „Struktura sił zbrojnych: ..., Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych jako organizator systemu wsparcia logistycznego sił zbrojnych, jest właściwie dostosowana do wypełniania zadań”;
  - Zdrowie – „Ochrona zdrowia stanowi także ważne ogniwo w łańcuchu cywilnego wsparcia logistycznego narodowych i sojusznicznych sił zbrojnych odpowiedzialne za realizację zadań w zakresie wspólnej obrony oraz kompleksowe

i wszechstronne świadczenie wsparcia ze strony państwa-gospodarza” (*Strategia*, 2007, s. 15, 24–25, 34–35).

Poświęcenie problematyce logistyki tak niewielu zdań, według B. Rzczyńskiego, „degraduje dokument wagi państwowej do wartości makulatury”. Twierdzi, że autorzy i instytucja, która opracowanie dokumentu firmuje, „nie rozumieją aksjologii logistyki i jej decydującej funkcji w realizacji strategii bezpieczeństwa narodowego” (Rzczyński, 2011, s. 1265–1266).

W wspomnianej *Strategii*, do celów i zadań sektorowych także zaliczono kwestie transportu, przedstawiając je następująco: „Nieodzowne jest ukształtowanie i rozwój, zrównoważonego pod względem społecznym, ekonomicznym i ekologicznym, krajowego sektora transportu, osadzonego na nowoczesnych sieciach zapewniających efektywną, terytorialną i gałęziową integrację działalności transportowej, niezbędną dla osiągnięcia wysokiego poziomu jakości i bezpieczeństwa usług transportowych”, co wymaga m.in.:

- budowy sieci autostrad i dróg ekspresowych;
- przystosowania dróg krajowych do europejskiej normy naciskowej dla pojazdów ciężarowych oraz zdecydowanej poprawy stanu utrzymania ogółu dróg;
- modernizacji linii kolejowych z zastosowaniem nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym;
- rozwoju szybkich linii kolei konwencjonalnych przystosowanych do przewozów pasażerskich oraz rozpoczęcia wdrażania systemu kolei dużych prędkości;
- rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych oraz modernizacji infrastruktury portowej poprawiającej dostęp do portów i jakość żeglugi;
- tworzenia lądowo-morskich łańcuchów transportowych, m.in. dla obsługi transportu intermodalnego;
- przyspieszenia integracji transportu miejskiego, m.in. poprzez modernizację węzłów komunikacyjnych oraz infrastruktury i taboru tramwajowego, a także szybkiej kolei aglomeracyjnej.

Priorytetową rangę nadano działaniom służącym integrowaniu polskiej sieci transportowej oraz powiązaniu jej zarówno z infrastrukturą UE, jak i infrastrukturą europejską (*Strategia*, 2007, s. 18–19).

Słuszność powyższych ustaleń znalazła potwierdzenie w monografii, *Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI wieku* wydanej w 2011 r., w której J. Marczak, jednoznacznie przypisał infrastrukturze drogowej szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego. Zwrócił uwagę na znacząco niższą, średnią gęstość sieci dróg samochodowych utwardzonych w Polsce w porównaniu do Europy Zachodniej. Przytoczył następujące stwierdzenie: „stan techniczny dróg nie odpowiada standardom europejskim, gdyż ich nośność i szerokość są zbyt małe. Ponadto na drogach występują jednopoziomowe skrzyżowania z liniami kolejowymi oraz nienormatywne mosty i wiadukty”. Stanowi to istotne ograniczenie w możliwościach wzmocnienia obrony terytorium Polski przez wojska lądowe innych państw NATO. Pisał, że autostrady i drogi ekspresowe, które są podstawą transportu drogowego UE, są w Polsce dopiero w planach. Zły stan dróg w Polsce obrazuje nasze największe zapóźnienie cywilizacyjne, stanowiąc zarazem jedną z największych barier rozwoju gospodarki, wobec dominującej roli transportu samochodowego w przewozach towarów i osób. Zarazem stanowi jedną z głównych przyczyn niskiego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (Marczak, 2011, s. 63).

W *Białej Księdze Bezpieczeństwa Narodowego RP*, problematyce samej logistyki poświęcono niewiele miejsca. W *Koncepcji przygotowania systemu bezpieczeństwa narodowego*:

- zaliczono do newralgicznych elementów pozamilitarnych przygotowań obronnych m.in. organizację i zabezpieczenie logistyczne oraz zaspokojenie potrzeb Sił Zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych;
- uznano za konieczne, dokonanie szeroko rozumianej integracji logistycznej w ramach resortu spraw wewnętrznych (*Biała*, 2013, s. 207, 222).

Pierwsze stwierdzenie jest truizmem, zaś drugie nie wydaje się być konieczne. Wspomniany proces integracji logistycznej w jednostkach podległych Ministerstwu Spraw Wewnętrznych rozpoczął się już 1 stycznia 2009 r. i, co potwierdzają dokumenty, choćby Komendy Głównej Policji, jest dalej kontynuowany (*Wytyczne*, 2008; *Załącznik*; Potyra, *Informacja*; Potyra, *Integracja*, 2013). Wynika z tego, że te nader skąpe stwierdzenia dotyczące logistyki nie wnoszą nic nowego, zatem nadal rozpatrywana problematyka nie została ujęta odpowiednio, co do swojej, niezaprzeczalnie istotnej roli w zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego.

W *Białej Księdze*, w punkcie poświęconym wyzwaniom i zagrożeniom dla Polski, do istotnych dylematów strategicznych, jakim Polska będzie musiała stawić czoło w perspektywie nadchodzącego dwudziestolecia zaliczono: konieczność przeciwdziałania dekapitalizacji infrastruktury transportowej, bowiem to nie tylko wyeksploatowanie, ale wręcz jej dewastacja powodują, że z każdym rokiem wzrasta ryzyko wystąpienia katastrof o podłożu technicznym. Polska infrastruktura transportu lądowego jest często przestarzała, gdyż tylko 8 proc. krajowej trakcji kolejowej jest przystosowane do pociągów jadących z prędkością ponad 150 km/h, przeciętny wagon jest eksploatowany od prawie 30 lat, występuje jeden z najniższych w Europie wskaźników długości autostrad w przeliczeniu na powierzchnię kraju. Najbliższe dziesięć lat będzie przełomowymi, gdyż albo uda się zahamować proces degradacji infrastruktury, co według szacunków wymagać będzie wydatków na poziomie 16 mld euro rocznie, albo w 2020 r. całkowita dekapitalizacja majątku stanie się faktem. Zdano sobie sprawę z braku możliwości kredytowania inwestycji transportowych w oparciu o banki funkcjonujące w Polsce, dlatego upatruje się tychże środków w funduszach europejskich oraz w budżecie państwa i firm prywatnych, nawet kosztem ograniczenia wzrostu stopy konsumpcji na rzecz zwiększenia stopy inwestycji. W kategoriach ostrzeżenia można rozpatrywać konstatację, „Trwały wzrost konsumpcji bez modernizacji infrastruktury stanie się niebawem niemożliwy”.

W ramach zadań strategicznych państwa, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa transportowego, wymieniono rozbudowę i modernizację sieci transportowej, zarówno samochodowej, jak i kolejowej oraz zapewnienie wysokiego poziomu usług transportowych, które są istotne dla rozwoju gospodarczego kraju, a także systemu bezpieczeństwa państwa.

Podkreślono ważność elementu bezpieczeństwa powszechnego, jakim jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, bo przecież niska jakość infrastruktury liniowej transportu samochodowego i stanu technicznego pojazdów skutkując dużą liczbą ofiar śmiertelnych, tym samym przyczynia się do jego obniżenia. Zapobieganie katastrofom komunikacyjnym, poprzez rozwój systemu transportowego, winno być rozpatrywane w aspekcie ekonomicznym, ekologicznym, gospodarki przestrzennej i bezpieczeństwa uczestników

ruchu. Ze względu na skalę problemu i skutki społeczne zdarzeń drogowych, a szczególnie wypadków śmiertelnych, jednym z kluczowych wyzwań będzie poprawa bezpieczeństwa użytkowników transportu. Przewidywano, że efektywne działania mające na celu obniżenie wpływu tych zagrożeń w ruchu drogowym doprowadzi do zmniejszenia liczby wypadków drogowych, a zarazem i ofiar.

Do zadań strategicznych w ramach bezpieczeństwa transportowego zaliczono:

- rozbudowę i modernizację sieci transportowej, z punktu widzenia interesów narodowych, zarówno w czasie pokoju, stanów nadzwyczajnych i wojny;
- zapobieganie katastrofom komunikacyjnym, poprzez rozwój systemu transportowego;
- pogłębienie integracji w odniesieniu do zarządzania bezpieczeństwem i monitorowaniem bezpieczeństwa, ratownictwa, systemu informacji i badań naukowych.

W *Białej Księdze* podano, że strategiczne zadania operacyjne na rzecz utrzymania porządku publicznego, zarówno na poziomie centralnym, jak i samorządowym wykonywane są także przez np. Straż Ochrony Kolei, czy stosunkowo młodą instytucję, jaką jest Inspekcja Transportu Drogowego, którą powołano do kontroli przestrzegania przepisów obowiązujących w zakresie wykonywania transportu drogowego i przewozu osób i rzeczy. Działania te są realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony transportu. Mają one na celu eliminowanie wszelkich negatywnych zjawisk w transporcie drogowym, a także realizację zadań dotyczących przestrzegania przepisów porządkowych, ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarach kolejowych (*Biała*, 2013, s. 13, 71, 132, 144, 178–179, 189).

Transport już od dawna, postrzegany jest, jako podstawowy warunek działalności gospodarczej i społecznej (Małek, 1977, s. 17). Spełnia także istotną funkcję w wojsku (Cygan, 1978, s. 6). Ponadto uważany jest za jedną z najważniejszych dziedzin logistyki tak wojskowej, jak i cywilnej (Brzeziński, 2005, s. 20). Poświęcenie, więc tyle uwagi problemom transportu przystaje do jego współczesnego znaczenia, a także stanu infrastruktury w Polsce.

W *Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP 2022*, problematykę logistyki przedstawiono następująco:

- system zabezpieczenia logistycznego działań umożliwi osiągnięcie zakładanych zdolności operacyjnych przy zapewnieniu niezbędnych (optymalnych) warunków do przetrwania na polu walki;
- wykorzystanie outsourcingu w funkcjonowaniu zabezpieczenia logistycznego może zapewnić racjonalizację kosztów;
- potencjał logistyczny Sił Zbrojnych RP wymaga ciągłego doskonalenia i dostosowania go do potrzeb zabezpieczanych wojsk oraz współdziałania z logistyką wielonarodową (*Strategia*, 2013, s. 19, 35, 60).

Optymalizacja potencjału logistycznego ma obejmować zmiany w stacjonarnym systemie zabezpieczenia logistycznego (rejonowe bazy logistyczne i podległe im wojskowe oddziały gospodarcze) oraz logistycznym potencjale mobilnym, tj.:

- „uproszczenie kierowania logistyką, racjonalne wykorzystanie infrastruktury, wprowadzenie rozwiązań modernizacyjnych w zakresie zarządzania zasobami logistycznymi oraz wprowadzanie nowych technologii, dotyczących śledzenia zasobów i magazynowania środków bojowych i materiałowych;



- budowa struktury modułowej i uzyskanie zdolności pododdziałów logistycznych do samodzielnych działań operacyjnych oraz uzyskanie zdolności do zabezpieczenia połączonych, wielonarodowych operacji ekspedycyjnych i taktycznego rozwinięcia w każdych warunkach klimatycznych;
- powierzenie wojskowym oddziałom gospodarczym zadań gospodarowania zasobami infrastruktury wojskowej w garnizonach;
- redukcja ilości personelu logistycznego, na rzecz kilkunastoosobowych zespołów wyposażonych w odpowiednie narzędzia, procedury oraz środki finansowe umożliwiające skuteczniejsze zabezpieczenie wojsk (w tym sojusznicznych) i zarządzanie infrastrukturą – realizacja poprzez kontraktowanie zewnętrzne – outsourcing” (*Strategia*, 2013, s. 60).

Stwierdzono, że rozwój infrastruktury i sektora bezpieczeństwa są wzajemnie sprzężone. Z jednej strony budowa nowoczesnego systemu transportowego, a szczególnie dróg publicznych, modernizacja kolei, portów lotniczych oraz śródlądowych dróg wodnych połączona z wprowadzeniem nowoczesnych środków transportu, stanowi jedną z kluczowych dziedzin w systemie przygotowań obronnych oraz reagowania kryzysowego państwa. Przyczyni się również do zapewnienia potrzeb bytowych ludności, w tym do możliwości jej ewakuacji, a także stanie się istotnym elementem wsparcia Sił Zbrojnych RP i wojsk sojusznicznych w przypadku kryzysu lub konfliktu zbrojnego. Z drugiej strony rozwój infrastruktury sektora bezpieczeństwa wpływa na rozwój infrastruktury w regionach, w których funkcjonują obiekty tego sektora. Polityka przestrzenna na tych obszarach powinna dążyć, w miarę możliwości do wspólnego wykorzystania infrastruktury zarówno dla celów obronności i bezpieczeństwa państwa, jak również dla rozwoju regionu – współużytkowanie lotnisk wojskowych przez operatorów cywilnych i wykorzystywanie w miarę potrzeb istniejących lotnisk cywilnych użytku publicznego przez lotnictwo wojskowe (*Strategia*, 2013, s. 26–27).

W realizację *Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa* w odniesieniu do logistyki, w tym transportu, zaangażowano przede wszystkim ministrów odpowiadających za wojsko oraz transport. Ministra Obrony Narodowej obarczono odpowiedzialnością m.in. za wdrożenie nowych rozwiązań funkcjonalno-organizacyjnych dotyczących zasobów logistycznych oraz koordynację planowania i realizacji przedsięwzięć zabezpieczających potrzeby sił zbrojnych i wojsk sojusznicznych. Minister właściwy do spraw transportu ma zająć się zwiększeniem poziomu bezpieczeństwa w transporcie oraz odporności obiektów infrastruktury transportowej na zagrożenia terrorystyczne, poprawić stan przygotowania i gotowość infrastruktury transportowej państwa, przygotować środki transportowe dla potrzeb Sił Zbrojnych RP i wojsk sojusznicznych oraz poprawić stan ich wsparcia i zabezpieczenia przez podległe struktury, jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorców realizujących zadania obronne w okresie zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny (*Strategia*, 2013, s. 90, 91).

Dopiero w ostatnim dokumencie, tematykę logistyki potraktowano z należną uwagą. Jednak rozważania skoncentrowano na problematyce logistyki wojskowej i logistyki kryzysowej, poświęcając szczególną uwagę kwestiom transportu. Pominięto całkowicie relacje logistyka cywilna – bezpieczeństwo narodowe. Odnotować należy wyraźny postęp w poziomie i zakresie ustaleń. Niestety nadal jest to ujęcie konwencjonalne, znane już z poprzednich publikacji.

## Wnioski i postulaty

Na podstawie dokonanych analiz i ocen można stwierdzić, że:

1. W unormowaniach dotyczących bezpieczeństwa narodowego pokutuje tradycyjne pojmowanie tej problematyki, przejawiające się hołubieniem bezpieczeństwa militarnego, a tym samym sił zbrojnych i przedsiębiorstw zaspokajających ich potrzeby.
2. Problematyka logistyki została nieadekwatnie do swojego znaczenia, ujęta w *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej* i *Białej Księdze Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*. Dopiero w ostatniej, z rozpatrywanych pozycji, *Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022*, z większą uwagą potraktowano kwestie logistyki, zarówno wojskowej, jak i kryzysowej.
3. Zasadnicze miejsce w opracowaniach i dokumentach dotyczących bezpieczeństwa narodowego zajmuje tylko jeden z podsystemów systemu logistycznego, jakim jest transport i jego różne elementy: gałęzie transportu, infrastruktura liniowa i punktowa, środki transportu, uwarunkowania funkcjonowania (czas pokoju, stan nadzwyczajny, wojna) itd. Problematyka transportu w ramach bezpieczeństwa narodowego traktowana jest, jako bezpieczeństwo transportowe.
4. W dokumentach normatywnych i opiniotwórczych dotyczących bezpieczeństwa narodowego, logistyka cywilna nie została rozpatrzona odpowiednio do jej roli, jaką wypełnia współcześnie, szczególnie w krajach wysoko rozwiniętych.

Nieduże zainteresowanie problematyką logistyki, a zarazem sprowadzanie jej głównie do kwestii transportu, każe się zastanowić nad przyczyną tego stanu i możliwością przeniesienia uwagi na całość przepływu materiałów i produktów, także z punktu widzenia umacniania bezpieczeństwa narodowego RP. Wydaje się, że jedynym rozwiązaniem, rokującym szybką zmianę tego podejścia do omawianego zagadnienia, jest skonsolidowanie problematyki logistyki rozpatrywanej przez różne gremia pod pojęciem „bezpieczeństwo logistyczne”. Wówczas taki sposób ujmowania logistyki w unormowaniach z zakresu bezpieczeństwa narodowego, a także w badaniach naukowych czy opracowaniach popularnonaukowych, wręcz wymusi rozpatrywanie tej tematyki całościowo, przez pryzmat wszelkich jej elementów składowych i uwarunkowań środowiskowych.

## Bibliografia

- Beier F. J., Rutkowski K. (1995), *Logistyka*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Biała Księga Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej* (2013), Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa.
- Bobrow D. B. (1997), *II. Złożoność problematyki braku bezpieczeństwa: implikacje redefinicji pojęcia*, w: *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX wieku*, red. D. B. Bobrow, E. Haliżak, R. Zięba, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa.
- Brzeziński M. (2005), *Logistyka wojskowa*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa.
- Christianson C. V. (2012), *National Security and Global Logistics: Adapting to the Uncertainties of Tomorrow*, „The Army’s Official Professional Bulletin on Sustainment”, vol. 44, Issue 6, [http://www.alu.army.mil/alog/issues/NovDec12/National\\_Security\\_Global\\_Logistics.html#UxYF-85ujFw](http://www.alu.army.mil/alog/issues/NovDec12/National_Security_Global_Logistics.html#UxYF-85ujFw), 25.01.2014.

- Cygan Z. (1978), *Podstawy ekonomiki transportu samochodowego w wojsku*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Ficoń K. (2011), *Logistyka kryzysowa. Procedury, potrzeby, potencjał*, Wydawnictwo BEL Studio Sp. z o.o., Warszawa.
- Ficoń K. (2004), *Logistyka operacyjna na przykładzie resortu obrony narodowej*, Wydawnictwo BEL Studio Sp. z o.o., Warszawa.
- Gołomska E. (1994), *Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań.
- Gołomska E. (red.) (1999), *Kompendium wiedzy o logistyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN SA, Warszawa–Poznań.
- Korzeniowski L. F. (2012), *Podstawy nauk o bezpieczeństwie*, Wydawnictwo Difin SA, Warszawa.
- Krawczyk S. (2001), *Zarządzanie procesami logistycznymi*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Kurasiński Z., Pawlisiak M. (2013), *Logistyka profesjonalnej armii*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa.
- Łepkowski W. (red.) (2002), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa.
- Małek P. (1977), *Ekonomika transportu*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Marczak J. (2011), *I. Bezpieczeństwo narodowe*, w: *Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI wieku. Wyzwania i strategie*, red. R. Jakubczak, J. Marczak, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa.
- Nowak E. (2008), *Zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa.
- Nowak W., Nowak E. (2009), *Podstawy logistyki w sytuacjach kryzysowych z elementami zarządzania logistycznego*, Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania, Łódź–Warszawa.
- Nowak E., Nowak M. (2011), *Zarys teorii bezpieczeństwa narodowego*, Wydawnictwo Difin SA, Warszawa.
- Pokruszyński W. (2010), *Teoretyczne aspekty bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Gospodarki Euroregionalnej im. Alcide De Gasperi, Józefów.
- Potyra M., *Informacja o podpisanych porozumieniach w ramach działań integracyjnych zaplecza logistycznego Komendy Głównej Policji*.
- Potyra M. (kwiecień 2013), *Integracja zasobów logistycznych*, Komenda Główna Policji.
- Rechlewicz W. (2012), *Elementy filozofii bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo z perspektywy historii filozofii i filozofii polityki*, Wydawnictwo Difin SA, Warszawa.
- Rodrigue J.-P., Slack B. (2002), *Logistics and National Security*, w: *Science, Technology, and National Security*, red. S. K. Majumdar et al., Pennsylvania Academy of Science, Easton, PA, [http://people.hofstra.edu/jean-paul\\_rodrigue/downloads/logistics%20and%20national%20security.pdf](http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/logistics%20and%20national%20security.pdf), 11.01.2014.
- Rzeczyński B. (2011), *Logistyka w systemie bezpieczeństwa narodowego Polski*, „Logistyka”, nr 5.
- Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej (2007)*, Warszawa.
- Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022 – przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 2013 r.*
- Szpyra R. (2012), *Bezpieczeństwo militarne państwa*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa.
- Szymonik A. (2011), *Logistyka w bezpieczeństwie*, Wydawnictwo Difin SA, Warszawa.
- Świniarski J. (1997), *O naturze bezpieczeństwa. Prolegomena do zagadnień ogólnych*, Agencja Wydawnicza ULMAK, Warszawa–Pruszków.

- Wojtaszczyk K. A. (2009), *Bezpieczeństwo państwa – konceptualizacja pojęć*, w: *Bezpieczeństwo państwa. Wybrane problemy*, red. K. A. Wojtaszczyk, A. Materska-Sosnowska, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, Warszawa.
- Wytoczne w zakresie integracji zaplecza logistycznego Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu* (31.12.2008), DBP-0033-1/36/08, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Warszawa.
- Zajac J. (2009), *Bezpieczeństwo państwa*, w: *Bezpieczeństwo państwa. Wybrane problemy*, red. K. A. Wojtaszczyk, A. Materska-Sosnowska, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, Warszawa.
- Załącznik do Wytocznych. Zestawienie potencjału logistycznego RSWiA dostępnego do wykorzystania wspólnego.*
- Zięba R. (1997), *I. Kategoria bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych*, w: *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX wieku*, red. D. B. Bobrow, E. Haliżak, R. Zięba, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa.

---

## National Security of the Republic of Poland – the logistics

### Summary

The article presents the diversity of national security conditions and demonstrates the need for the study of its logistical aspects. There are presented American views on the role of logistics in ensuring national security. The paper presents and assesses the basic content of the documents relating to the national security of the Republic of Poland for content logistics issues. The end of the article contains conclusions and postulates.

**Key words:** national security, logistics