

Pan **Zbigniew Muszyński**
Dyrektor
Rządowego Centrum Bezpieczeństwa

Dotyczy: projektu Krajowej Strategii Odporności Podmiotów Krytycznych oraz dokumentów towarzyszących, opublikowanych na stronie RCB 22 października 2026 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska przedstawia opinię do projektu Krajowej Strategii Odporności Podmiotów Krytycznych, projektu uchwały Rady Ministrów, uzasadnienia oraz oceny skutków regulacji. Popieramy cel zwiększenia odporności państwa i zapewnienia ciągłości usług kluczowych. Wnosimy jednak o uzupełnienie projektu o rozwiązania zapewniające ciągłość działania transportu, logistyki i magazynowania, w szczególności o zabezpieczenie sektora TSL w paliwa i energię.

Warunkiem wykonania zadań przez podmioty krytyczne jest dostępność ich dostawców i usługodawców. Chroniony zakład, szpital czy centrum dystrybucyjne nie utrzyma działalności, jeżeli zabraknie przewoźników, personelu, możliwości przeładunku lub energii niezbędnej do dostarczenia zaopatrzenia. Dlatego działania państwa powinny obejmować całe łańcuchy dostaw, z uwzględnieniem podmiotów, które nie mają statusu podmiotu krytycznego, lecz warunkują świadczenie usług kluczowych.

1. Znaczenie sektora TSL dla odporności państwa

Pozytywnie oceniamy uwzględnienie w projekcie zależności międzysektorowych oraz ryzyka skutków kaskadowych. Dotyczy to zwłaszcza pkt 2.1 i 2.2 oraz 5.6 Strategii. Za zasadne uznajemy również odejście od oceny bezpieczeństwa, ograniczonej do ochrony pojedynczych obiektów, na rzecz zdolności do utrzymania świadczenia usług.

Wnosimy o wyraźne wskazanie transportu, logistyki i magazynowania, jako funkcji niezbędnych do działania wielu sektorów objętych Strategią. Ocena ryzyka powinna uwzględniać zarówno znaczenie poszczególnych przedsiębiorstw, jak i ryzyko jednoczesnej utraty zdolności przez większą część rynku. Możliwość zastąpienia pojedynczego przewoźnika, nie oznacza bowiem możliwości zastąpienia wielu firm, dotkniętych wspólnym zakłóceniem, takim jak brak paliwa, awaria systemów łączności czy niedostępność personelu.

Postulujemy ustanowienie w Strategii zadania opracowania programu sektorowego dla transportu, logistyki i magazynowania. Powinien on wskazywać przede wszystkim organ koordynujący, podmioty współpracujące, priorytetowe działania, termin opracowania oraz sposób finansowania i weryfikacji takich działań. Nie oczekujemy zamieszczenia w publicznym dokumencie szczegółowych danych o wrażliwych zasobach i lokalizacjach. Niezbędne jest natomiast jednoznaczne zobowiązanie do przygotowania odpowiednich rozwiązań wykonawczych, mających na celu utrzymanie ciągłości transportu i logistyki, w tym, z uwzględnieniem ciągłości przewozu towarów niebezpiecznych (w tym paliw, gazów medycznych oraz chemikaliów niezbędnych do uzdatniania wody), a także odbiorów, przewozu i przekazywania odpadów (w tym odpadów niebezpiecznych i zakaźnych odpadów medycznych, jako czynnika warunkującego funkcjonowanie podmiotów krytycznych). Planowanie odporności powinno obejmować scenariusze niedostępności dotychczasowego przewoźnika lub instalacji, możliwości zgodnego z prawem

zagospodarowania odpadów w rozwiązaniach zastępczych, a także zorganizowanie ochrony towarów niebezpiecznych dużego ryzyka i przewożących je jednostek transportowych, aby nie zostały użyte w zamachach terrorystycznych albo w innego rodzaju działaniach niezgodnych z prawem, np. kradzieży.

2. Ciągłość zaopatrzenia ludności w żywność

Dostrzegamy uwzględnienie żywności w pkt 1.3 Strategii oraz zapisu w pkt 3.2 Strategii, dotyczącego utrzymywania zapasów, zdolności logistycznych i ciągłości dostaw niezbędnych do zaspokojenia podstawowych potrzeb ludności. OSR wyodrębnia ponadto sektor produkcji, przetwarzania i dystrybucji żywności. Nasza uwaga dotyczy zatem sposobu realizacji tego celu, a nie jego pominięcia.

Wnosimy o objęcie planowaniem całego łańcucha zaopatrzenia w żywność: od dostaw do producentów i przetwórców, przez przewóz, przechowywanie oraz kompletację, po dostarczenie produktów do punktów sprzedaży i wydawania żywności. Szczęólnego zabezpieczenia wymaga utrzymanie łańcucha chłodniczego. Samo zgromadzenie zapasów, nie zapewnia możliwości ich wykorzystania, jeżeli nie można towaru odebrać, przechować w wymaganych warunkach lub dostarczyć odbiorcom.

Program wykonawczy powinien określać minimalną zdolność zaopatrzenia, dopuszczalny czas zakłócenia oraz sposób uruchamiania alternatywnych dostaw. Powinien obejmować również przewoźników i operatorów magazynowych, działających na zlecenie przedsiębiorstw spożywczych. Kryteria wsparcia tych firm, należy powiązać ze znaczeniem wykonywanych dostaw dla ludności, niezależnie od posiadania przez nie statusu podmiotu krytycznego.

3. Zabezpieczenie paliw i energii dla niezbędnych dostaw

Projekt trafnie opisuje zagrożenia, związane z rozległą utratą zasilania oraz znaczenie rozproszonych źródeł energii, magazynów energii i mikrosieci, zdolnych do autonomicznej pracy. Nie określa jednak mechanizmu zapewnienia paliw i energii przedsiębiorstwom TSL, realizującym dostawy niezbędne dla ludności oraz dla podmiotów krytycznych. Samo istnienie zapasów paliwa nie zapewnia jego dostępności. Wnosimy zatem o wskazanie przygotowania takiego mechanizmu, jako odrębnego zadania wykonawczego.

W zakresie paliw płynnych potrzebne są zasady awaryjnego zaopatrywania pojazdów, realizujących dostawy priorytetowe, agregatów prądotwórczych i urządzeń chłodniczych. Powinny one obejmować cały proces: dostępność paliwa w bazie, transport cysterną, możliwość jego przyjęcia i wydania oraz potwierdzenie uprawnienia do pobrania. Zabezpieczenia wymagają także zasilanie stacji, łączność i awaryjny sposób rozliczania transakcji.

Postulujemy przygotowanie sieci punktów awaryjnego tankowania oraz procedur dostaw do wybranych zbiorników zakładowych. Kryteria korzystania z tego systemu powinny obejmować podwykonawców i umożliwiać ich zastępowanie. Muszą także uwzględniać potrzebę przemieszczania pojazdów pomiędzy województwami. System ograniczony do podmiotów ujętych w wykazie mógłby pozostawić poza zabezpieczeniem przewoźników faktycznie wykonujących dostawy.

W odniesieniu do energii elektrycznej, wnosimy o określenie zasad zabezpieczenia minimalnej mocy, niezbędnej do utrzymania krytycznych operacji magazynowych, przeładunkowych i chłodniczych, systemów informatycznych oraz ładowania pojazdów i urządzeń transportu wewnętrznego. Należy określić także zasady współpracy z operatorami sieci, podczas ograniczeń i odtwarzania dostaw. Rozwiązania wymagające zmiany przepisów, powinny zostać wskazane do odrębnego wdrożenia.

Ocena ryzyka powinna obejmować również LNG, CNG, gaz sieciowy, wodór oraz inne paliwa, wykorzystywane przez przedsiębiorstwa. Dla flot korzystających z tych nośników energii, trzeba zbadać dostępność alternatywnych miejsc tankowania i ryzyko zależności od pojedynczej instalacji. W przypadku elektryfikacji flot, potrzebna jest równoległa ocena odporności infrastruktury ładowania. Wsparcie transformacji energetycznej transportu, powinno uwzględniać zdolność pojazdów do wykonywania niezbędnych przewozów w warunkach kryzysu.

Za zasadne uznajemy wspieranie własnych źródeł i magazynów energii w obiektach logistycznych, pod warunkiem potwierdzenia ich rzeczywistej zdolności do zasilania wymaganych procesów, podczas awarii sieci. Dobór urządzeń powinien wynikać z zapotrzebowania na moc, wymaganego czasu pracy i możliwości uzupełniania paliwa lub energii.

4. Odporność magazynów i centrów dystrybucyjnych

Wnosimy o rozwiniecie wytycznych, dotyczących gospodarki magazynowej. Ocenie powinny podlegać zdolności do przyjmowania, przechowywania, kompletowania i wydawania towarów, z uwzględnieniem różnic między magazynami żywności, farmaceutyków, paliw, części i materiałów, potrzebnych do odtwarzania infrastruktury.

Wytyczne powinny obejmować minimalną wydajność podczas zakłócenia, zasilanie urządzeń i chłodnictwa, tryb pracy przy niedostępności systemu zarządzania magazynem oraz możliwości przekierowania ładunków do innych obiektów. Potrzebne jest również ustalenie odpowiedzialności właściciela nieruchomości, najemcy i operatora logistycznego. Brak uzgodnień między tymi podmiotami, może uniemożliwić wykorzystanie nawet wcześniej zakupionego zasilania rezerwowego.

5. Dostępność personelu taboru i infrastruktury

Popieramy uwzględnienie w pkt 3.6 Strategii zastępowalności personelu i utrzymania kompetencji. W sektorze TSL wymaga to jednak uzgodnienia potrzeb kadrowych i taborowych z zadaniami obronnymi, ochroną ludności i innymi obowiązkami, nakładanymi na przedsiębiorców. Wnosimy o przygotowanie procedur, zapobiegających jednoczesnemu przeznaczaniu tych samych zasobów do zadań, których nie można wspólnie wykonać.

Należy określić minimalne zasoby, potrzebne do utrzymania dostaw, w tym kierowców, pracowników magazynowych i personelu technicznego oraz sposób rozstrzygania kolizji potrzeb. Nie postulujemy generalnego wyłączenia sektora z obowiązków publicznych. Oczekujemy natomiast planowania, które pozwoli wykonać te obowiązki, przy zachowaniu niezbędnego zaopatrzenia ludności.

Program sektorowy powinien obejmować alternatywne trasy i terminale, dostęp do infrastruktury przeładunkowej oraz procedury wjazdu do obszarów, objętych ograniczeniami. W przewozach międzynarodowych konieczne jest uwzględnienie zamknięcia przejść granicznych, niedostępności zagranicznych węzłów logistycznych i ograniczeń w dostępie do paliw. Potrzebne są również procedury utrzymania przewozów i dokumentowania dostaw, podczas niedostępności systemów administracji oraz narzędzi cyfrowych przedsiębiorstw.

6. Proporcjonalność wymagań i finansowanie gotowości

Z pkt 3.8 Strategii oraz z dokumentów towarzyszących wynika, że nie ustanawia ona odrębnego mechanizmu finansowania. OSR wykazuje brak dodatkowych skutków finansowych dla sektora publicznego, a kosztów dostosowań przedsiębiorstw, nie oszacowano. Wsparcie opisano przede wszystkim przez informację, doradztwo i szkolenia, tymczasem, dodatkowe zasilanie, zabezpieczenia, łączność awaryjna, kopie systemów czy utrzymywanie zdolności rezerwowych, wymagają nakładów. Rozumiemy rozróżnienie między bezpośrednimi skutkami przyjęcia uchwały a kosztami obowiązków wynikających z ustawy. Nie daje ono jednak podstaw do oceny wykonalności przedsięwzięć, potrzebnych do osiągnięcia celów Strategii.

Wnosimy o przygotowanie przynajmniej scenariuszowych szacunków nakładów na zasilanie rezerwowe, zapasy, dodatkowe zdolności przewozowe i magazynowe, ochronę, szkolenia oraz ćwiczenia. Ocena, powinna uwzględniać wymagania przekazywane dostawcom w umowach, zwłaszcza małym i średnim przedsiębiorstwom oraz koszty stałego utrzymywania gotowości.

Należy odróżnić zwykłe koszty bezpiecznego prowadzenia działalności od utrzymywania dodatkowych

zasobów, na potrzeby państwa. Dla tej drugiej kategorii, postulujemy przejrzyste instrumenty współfinansowania lub odpłatne umowy gotowości. Wymagania, powinny być proporcjonalne do znaczenia usługi i ryzyka, a ich wdrażanie, skoordynowane z obowiązkami w zakresie cyberbezpieczeństwa. Potrzebne jest ograniczenie powielania dokumentacji, audytów i raportowania.

7. Udział branży i sprawdzanie skuteczności rozwiązań

Postulujemy stały udział reprezentatywnych organizacji sektora TSL w opracowaniu programu sektorowego, wytycznych oraz scenariuszy ćwiczeń. Opis uzgodnień, zamieszczony w OSR, nie dokumentuje udziału organizacji przedsiębiorców. Tymczasem, znajomość rzeczywistych procesów przewozowych i magazynowych, jest niezbędna do oceny wykonalności przyjmowanych rozwiązań.

Niezbędne są wspólne ćwiczenia administracji, dostawców energii i paliw, przedsiębiorstw spożywczych oraz firm TSL. Powinny one sprawdzać również scenariusze łączące utratę zasilania, ograniczenia dostępu do paliwa i awarię łączności. Miernikami powinny być m.in. czas utrzymania minimalnej działalności, dostępność awaryjnego tankowania, czas uruchomienia zastępczych dostaw oraz zdolność utrzymania łańcucha chłodniczego. Wartości docelowe, należy ustalić na podstawie oceny ryzyka i wyników ćwiczeń.

8. Proponowane uzupełnienie Strategii

Wnosimy o dodanie w części dotyczącej realizacji Strategii zapisu o następującej treści:

„Właściwe organy administracji publicznej, we współpracy z przedstawicielami sektora transportu, spedycji i logistyki oraz sektorów korzystających z jego usług, opracują program zapewnienia ciągłości przewozu, obsługi spedycyjnej, magazynowania i dystrybucji towarów niezbędnych do świadczenia usług kluczowych oraz zaspokajania podstawowych potrzeb ludności, w szczególności zaopatrzenia w żywność. Program obejmie identyfikację krytycznych zależności, rozwiązania służące zapewnieniu dostępu do paliw i energii, utrzymaniu dostępności personelu, taboru i infrastruktury, a także rozwiązania zastępcze, zasady współpracy transgranicznej oraz określenie kosztów i źródeł finansowania przewidzianych działań, zasad weryfikacji gotowości oraz usuwania stwierdzonych braków.. Uwzględni również przedsiębiorstwa nieposiadające statusu podmiotu krytycznego, jeżeli ich działalność warunkuje ciągłość tych dostaw . Zadanie zostanie ujęte w harmonogramie wdrażania Strategii, ze wskazaniem organu koordynującego, uczestników, zakresu ich odpowiedzialności, działań, terminu realizacji i mierników wykonania. W przypadku stwierdzenia barier prawnych, właściwe organy przygotowują propozycje odpowiednich zmian przepisów.”.

Prosimy o uwzględnienie powyższych uwag w dalszych pracach oraz o umożliwienie TLP udziału w przygotowaniu programu sektorowego i rozwiązań wykonawczych. Prosimy również o informację o sposobie rozpatrzenia przedstawionych postulatów.

Z poważaniem,

Maciej Wroński

Prezes
Transport i Logistyka Polska

Do wiadomości:

Pan Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury



PODPIS ZAUFANY

**MACIEJ
WROŃSKI**

27.10.2026 13:11:22 GMT+1

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym