

Budowanie odporności europejskiego sektora kolejowego na zagrożenia hybrydowe. Polski wkład w dobre praktyki i zwiększenie bezpieczeństwa

Tomasz Lachowicz

Autor niezależny

 <https://orcid.org/0009-0002-4344-7120>

Po serii zamachów terrorystycznych w Europie w latach 2015–2017, wymierzonych również w transport kolejowy, kwestia bezpieczeństwa stała się jednym z priorytetów Unii Europejskiej.

Spotkanie ministerialne państw członkowskich 29 sierpnia 2015 r. w Paryżu i tzw. paryska deklaracja stanowiły polityczne wsparcie dla Komisji Europejskiej, aby podjęła pilne działania podnoszące poziom bezpieczeństwa w UE. Z kolei na spotkaniu Rady UE w Luksemburgu 8 października 2015 r. przyjęto propozycje opracowania wspólnych zasad bezpieczeństwa dla pociągów międzynarodowych i kolei dużych prędkości. Komisja Europejska została tym samym zobligowana do przeanalizowania wpływu szeregu inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa pasażerskiego transportu kolejowego w UE.

W 2017 r. Jean-Claude Juncker, ówczesny przewodniczący Komisji Europejskiej, w przemowie *State of the Union* podkreślił potrzebę silnej i bezpiecznej Unii, a w kolejnych latach zagadnienia związane z bezpieczeństwem transportu lądowego, w tym przede wszystkim bezpieczeństwem

pasażerów i miejsc publicznych, pozostawały priorytetowymi tematami unijnej agendy.

Polska włączyła się w te prace, m.in. przez Przedstawicielstwo Polskich Kolei Państwowych S.A. w Brukseli, odpowiedzialne za współpracę z unijnymi instytucjami oraz międzynarodowymi organizacjami kolejowymi. Efektem wspólnych działań były inicjatywy na rzecz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w UE, w tym w dziedzinie transportu.

Platforma RAILSEC – plan poprawy bezpieczeństwa pasażerów kolei

Z uwagi na rosnące ryzyko zagrożenia terrorystycznego w pasażerskim transporcie kolejowym Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (Directorate-General for Mobility and Transport, DG MOVE), która odpowiada za politykę transportową w UE, przeprowadziła w latach 2016–2017 publiczne konsultacje skierowane do sektora kolejowego. Zamierzano wysondować, jakie są możliwe unijne inicjatywy legislacyjne i pozalegisłacyjne w tym obszarze. W ten proces zaangażowało się Przedstawicielstwo PKP, koordynując wkład spółek PKP oraz wypracowując wspólne stanowisko kolei europejskich w ramach Wspólnoty Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (Community of European Railways and Infrastructure Managers, CER). Rezultatem konsultacji było opublikowanie przez Komisję Europejską w połowie 2018 r. *Unijnego planu działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa pasażerów kolei i personelu kolejowego (EU action plan to improve the security of rail passengers and staff)*, w którym zainicjowano powołanie unijnej platformy ds. bezpieczeństwa pasażerów w transporcie kolejowym – The EU Rail Passenger Security Platform (RAILSEC). Jej członkami zostali eksperci z państw członkowskich UE oraz z państw należących do Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (European Free Trade Association, EFTA), wydelegowani do niej z władz i służb krajowych. Pozostali interesariusze, np. organizacje kolejowe takie jak Europejska Agencja Kolejowa (European Railway Agency, ERA), Colpofer, otrzymały status obserwatorów. Spotkania członków platformy miały charakter zamknięty i były prowadzone wspólnie przez DG MOVE oraz Dyrekcję Generalną ds. Migracji i Spraw Wewnętrznych (Directorate-General for Migration and Home Affairs, DG HOME). Prace objęły m.in.:

- zaktualizowanie metodologii oceny ryzyka zagrożenia terrorystycznego w pasażerskim transporcie kolejowym, a także zbioru wytycznych, rekomendacji i najlepszych praktyk, które będą mogły zostać użyte do przeprowadzania oceny ryzyka przez kompetentne podmioty na poziomie krajowym i lokalnym,
- stworzenie listy najbardziej użytecznych technologii do ochrony pociągów i stacji kolejowych (głównie w kontekście wykrywania ładunków wybuchowych, broni). Na jej bazie Komisja Europejska (DG MOVE/DG HOME) stworzyła katalog najlepszych praktyk i najbardziej efektywnych, również pod względem kosztów, rozwiązań,
- opracowanie wytycznych w zakresie zagrożenia wewnętrznego (ang. *insider threat*), w tym listy wrażliwych – z punktu widzenia zagrożenia terrorystycznego – stanowisk pracy, które wymagają specjalnej uwagi ze strony pracodawcy,
- inne działania – m.in. w obszarze cyberbezpieczeństwa, zagrożeń CBRN (chemicznych, biologicznych, radiologicznych, nuklearnych) oraz planów zarządzania bezpieczeństwem na kolei.

Platforma RAILSEC stała się częścią funkcjonującej od lat, większej i szerszej tematycznie eksperckiej platformy państw członkowskich ds. transportu lądowego – Land Transport Security (LANDSEC).

Przedstawicielstwo PKP monitorowało działania RAILSEC, a także brało udział w spotkaniach grup roboczych, przekazując istotne dla Grupy PKP rezultaty prac (wytyczne, rekomendacje itp.). Uczestniczy również w spotkaniach LANDSEC.

Plan działania na rzecz ochrony przestrzeni publicznych

Równoległe z działaniami podejmowanymi w obszarze bezpieczeństwa pasażerów w transporcie kolejowym DG HOME angażowała się w prace związane z bezpieczeństwem przestrzeni publicznych. W październiku 2017 r. został opublikowany unijny *Plan działania na rzecz ochrony przestrzeni publicznej* (*Action Plan to support the protection of public spaces*), w ramach którego powołano unijne forum publicznych i prywatnych operatorów. Jego głównym zadaniem jest wymiana know-how oraz najlepszych praktyk w obszarze ochrony przestrzeni publicznych. Służą temu spotkania tematyczne członków platformy, dotyczące m.in. transportu, organizacji wydarzeń masowych czy ochrony przestrzeni komercyjnych. Forum

opracowało szereg wytycznych i dobrych praktyk w kontekście działań, jakie mogą podejmować operatorzy, aby wzmocnić bezpieczeństwo i ochronę przestrzeni publicznych.

Aktywnym członkiem tego gremium od początku jego powstania jest Przedstawicielstwo PKP, które prezentuje na nim przyjęte w Grupie PKP dobre praktyki i strategie działania z zakresu bezpieczeństwa oraz przekazuje do spółek Grupy PKP informacje ze spotkań, m.in. na temat wypracowanych rozwiązań w obszarze bezpieczeństwa.

ReArm Europe/Gotowość 2030 – plan finansowania obronności Unii Europejskiej

W marcu 2025 r. Komisja Europejska przedstawiła wspólną białą księgę w sprawie gotowości obronnej Europy do 2030 r. – Gotowość 2030 (Readiness 2030). Uzupełnia ją plan ReArm Europe – ambitny pakiet obronny, w ramach którego aż do 800 mld euro (w ramach różnych instrumentów finansowych) zostanie przeznaczonych na inwestycje zwiększające zdolności obronne państw członkowskich. Jako priorytetowe wskazano pakiet na rzecz mobilności wojskowej oraz plan działania UE w zakresie transformacji obronności. W pakiecie tym uwzględniono m.in. wnioski wyciągnięte ze znowelizowanego unijnego planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 i zobowiązania do mobilności wojskowej z 2024 r. Opracowano go w ścisłej koordynacji z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych (European External Action Service) oraz Europejską Agencją Obrony (European Defence Agency), zapewniając spójność ze standardami i procedurami NATO.

Pakiet składa się z komunikatu na temat mobilności wojskowej i propozycji rozporządzenia w sprawie ustanowienia ram środków ułatwiających transport sprzętu wojskowego, towarów i personelu wojskowego przez Unię¹ (do którego dodano dokument roboczy Komisji Europejskiej), a także wprowadzenia zmian w przepisach UE i lepszego uwzględnienia wymogów dotyczących mobilności wojskowej z perspektywy podwójnego wykorzystania – wojskowego i cywilnego.

¹ *Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on establishing a framework of measures to facilitate the transport of military equipment, goods and personnel across the Union*, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b84c-fa7d-c619-11f0-8da2-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF.

Komisja Europejska zmierza do stworzenia do 2027 r. wojskowej strefy Schengen i transformacji przemysłu obronnego. Intencją tych działań jest wprowadzenie ułatwień, dzięki którym oddziały, sprzęt i zasoby wojskowe będą mogły być przemieszczane w całej Europie na dużą skalę i z dużą prędkością, w sposób sprawny i skoordynowany. Ma to być możliwe dzięki:

- usunięciu barier regulacyjnych – przez wprowadzenie przepisów dotyczących mobilności wojskowej zharmonizowanych na szczeblu UE oraz określenie zasad i procedur dotyczących transgranicznych przemieszczeń wojskowych, z rozpatrywaniem wniosków w ciągu maksymalnie trzech dni i uproszczonymi formalnościami celnymi;
- powstaniu struktur na wypadek sytuacji nadzwyczajnej – przez powołanie Europejskiego Systemu Wzmocnionej Reakcji w Zakresie Mobilności Wojskowej (European Military Mobility Enhanced Response System, EMERS), aby przyspieszyć procedury i zapewnić priorytetowy dostęp do infrastruktury. EMERS ma wspierać siły zbrojne działające w kontekście UE lub NATO;
- zwiększeniu odporności infrastruktury transportowej – przez dostosowanie kluczowych unijnych korytarzy mobilności wojskowej do norm podwójnego zastosowania oraz ochronę infrastruktury strategicznej za pomocą nowego zestawu narzędzi. Ukierunkowane inwestycje mają wzmocnić cyberbezpieczeństwo, bezpieczeństwo energetyczne i gotowość zarówno w czasie pokoju, jak i kryzysu;
- łączeniu i współdzieleniu zdolności – przez zwiększenie gotowości, solidarności i dostępności zdolności w zakresie mobilności wojskowej dla państw członkowskich. Ma to być możliwe dzięki wprowadzeniu puli solidarnościowej i utworzeniu cyfrowego systemu wymiany informacji na potrzeby mobilności wojskowej;
- wzmocnieniu zarządzania i koordynacji – za wdrażanie zmian i monitorowanie gotowości będą odpowiedzialne nowa unijna Grupa ds. Transportu w ramach Mobilności Wojskowej (Military Mobility Transport Group) oraz wzmocniony Komitet ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Trans-European Transport Network, TEN-T). Wspierać ich będą krajowi koordynatorzy ds. transgranicznego transportu wojskowego obecni w każdym państwie członkowskim;
- innowacjom na rzecz gotowości obronnej.

Komisja Europejska zobowiązała się, że w 2026 r. dokona przeglądu rozporządzenia wykonawczego w sprawie przepustowości infrastruktury kolejowej, aby upewnić się, że spełnia ono potrzeby transportu wojskowego.

Uwzględni przy tym wkład wniesiony przez przedstawicieli wojsk. Transport wojskowy ma być zwolniony z ograniczeń ruchu wynikających z efektywności środowiskowej pojazdów, kontroli jakości powietrza czy kontroli poziomu hałasu (w odniesieniu do lotnisk czy portów), a pojazdy kolejowe będą mogły operować bardziej elastycznie. Ponadto w 2026 r. Komisja, przy wsparciu m.in. ERA i zarządców infrastruktury, ma dokonać ponownej oceny fizycznych ograniczeń infrastruktury kolejowej na priorytetowych korytarzach mobilności wojskowej, aby ułatwić transport ładunków ponadgabarytowych. Będzie także pracować, również przy wsparciu ERA, nad wzmocnieniem systemu zarządzania ruchem kolejowym, aby zapewnić ciągłość działania w przypadku sabotażu lub innej awarii systemu. W rozporządzeniu reguluje się m.in. zagadnienia związane z indywidualnymi trasami pociągów dla wojskowego transportu kolejowego, kwestie używania pojazdów kolejowych poza ich określonym obszarem użytkowania czy zagadnienia identyfikacji pojazdów kolejowych do potencjalnego wykorzystania w transporcie wojskowym.

Pakiet ma duże znaczenie dla polskich kolei, a przede wszystkim dla funkcjonowania państwa w sytuacjach kryzysowych. W przypadku konfliktu zbrojnego zdolność kolei do zachowania ciągłości dostaw i wsparcia mobilizacji jest kluczowa dla właściwej reakcji i stabilności kraju. Przewozy kolejowe pozwalają bowiem na skuteczne przemieszczanie sił zbrojnych i sprzętu wojskowego. Kolej i przemysł kolejowy muszą też nadążać za innowacjami i zmianami wynikającymi z zagrożeń hybrydowych. Do tego potrzebne są środki finansowe i budowa odpowiednich kompetencji. Rosyjska agresja na Ukrainę pokazała, jak szybko rozwijają się technologie ofensywne i obronne. Innowacje, takie jak sztuczna inteligencja, systemy kwantowe, drony i technologie kosmiczne, zmieniają oblicze pola walki i działania na nim. Tym istotniejsza jest rola logistyki.

Polski wkład w bezpieczeństwo – aktywność Przedstawicielstwa PKP na poziomie unijnym

Przedstawicielstwo PKP od wielu lat jest zaangażowane w prace związane z poprawą bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, aktywnie współpracując z instytucjami unijnymi i uczestnicząc w wielu międzynarodowych platformach eksperckich, inicjatywach i projektach. Ze swojej strony również inicjuje międzynarodowe działania, których zadaniem jest wzmocnienie

bezpieczeństwa na kolei. Jako odpowiedzialne za współpracę i koordynację działań spółek PKP w ramach największej światowej organizacji kolejowej – Międzynarodowego Związku Kolei (L'Union internationale des chemins de fer, UIC) – Przedstawicielstwo PKP bierze ponadto udział (wraz z Biurem Bezpieczeństwa PKP S.A.) w działaniach i projektach UIC w obszarze bezpieczeństwa kolejowego. Jest to m.in. platforma bezpieczeństwa UIC (wraz z utworzonym w jej ramach hubem UIC ds. bezpieczeństwa), której PKP S.A. przewodziło przez pewien czas. Wspólnie z największymi europejskimi kolejami Przedstawicielstwo PKP zapoczątkowało też kilka projektów międzynarodowych, których koordynację przekazało UIC.

Projekt SHERPA (Shared and Coherent European Railway Protection Approach) – spójne podejście europejskich kolei do ochrony transportu kolejowego²

Projekt został zainicjowany na przełomie lat 2017 i 2018 i polegał na opracowaniu spójnego, kompleksowego podejścia europejskich kolei do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów w transporcie kolejowym w kontekście zagrożeń terrorystycznych. Liderem projektu było UIC, a członkami konsorcjum największe koleje europejskie: polskie PKP, niemieckie DB, francuskie SNCF, włoskie FSI oraz belgijskie SNCB. Trwał dwa lata i zakończył się w 2020 r. W 90% został sfinansowany ze środków unijnych.

W ramach tego projektu były analizowane m.in. zagrożenia terrorystyczne wymierzone w stacje kolejowe i pociągi, w tym zamachy i sabotaże bądź próby ich dokonania. To pozwoliło na wypracowanie najlepszych praktyk ochrony wraz z katalogiem potrzeb po stronie kolei, m.in. jednolitego podejścia do oceny i zarządzania ryzykiem związanym z zagrożeniami terrorystycznymi w transporcie kolejowym, wymogów i specyfikacji sprzętu detekcyjnego czy nowych rozwiązań technologicznych. Podczas jego realizacji PKP S.A. zorganizowało w Warszawie warsztaty z udziałem wielu ekspertów z zagranicy, poświęcone poprawie bezpieczeństwa na dworcach i w pociągach.

Dzięki temu projektowi UIC znacznie wzmocniło wspomnianą już platformę bezpieczeństwa i prowadzony w jej ramach hub, zawierający najlepsze praktyki, metodologie i rozwiązania techniczne z zakresu poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

² <https://sherpa-rail-project.eu/>.

Projekt IMPRESS (IMProving Railway sEcurity through awareneSS and training) – poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego przez podnoszenie świadomości zagrożeń i szkolenia³

W 2022 r. Przedstawicielstwo PKP zainicjowało kolejny projekt międzynarodowy, tym razem z udziałem kolei SNCB, FSI i holenderskich NS, a także Niemieckiego Uniwersytetu Policyjnego (Deutsche Hochschule der Polizei) jako strony eksperckiej oraz UIC – jako koordynatora konsorcjum. Był on kontynuacją projektu SHERPA i służył poprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego przez podnoszenie świadomości na temat zagrożeń i szkolenia. Budżet projektu wyniósł ponad 1,058 mln euro, a dzięki wysokim ocenom Komisji Europejskiej (DG HOME) w 90% pochodził ze środków UE. Projekt trwał dwa lata i zakończył się w 2025 r.

Jego celem było wzmocnienie systemu bezpieczeństwa kolejowych przestrzeni publicznych (stacji kolejowych, pociągów) przez włączenie w ten system nie tylko personelu kolejowego, służb policyjnych, ochrony kolei i dworców, lecz także innych podmiotów, w tym najemców powierzchni komercyjnych, personelu usługowego na stacjach i w pociągach. Chodziło o podniesienie wśród tych grup, a przede wszystkim wśród tzw. *first responders* (pierwszych reagujących), świadomości na temat zagrożeń terrorystycznych, podejrzanych zachowań czy sytuacji oraz umiejętności prawidłowego reagowania na nie, a także o poprawę współpracy i koordynacji działań między podmiotami publicznymi i prywatnymi w kolejowej przestrzeni publicznej. Jest to ważny, proaktywny element ochrony stacji kolejowych czy pociągów.

Uczestnictwo PKP S.A. w projekcie IMPRESS zaowocowało stworzeniem modułów szkoleniowych i treningowych zwiększających świadomość zarówno pracowników kolei, jak i innych podmiotów będących uczestnikami środowiska kolejowego, a także podniesieniem poziomu wiedzy i wypracowaniem konkretnych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa na stacjach kolejowych. Przyczyniło się także do zacieśnienia współpracy Grupy PKP z największymi kolejami europejskimi i ekspertami w dziedzinie bezpieczeństwa.

³ <https://impress-rail-project.eu/>.

Projekt CBNRe4Rail – gotowość CBRNe dla węzłów transportu pasażerskiego⁴

Projekt rozpoczął się w 2025 r. i dotyczy wykrywania zagrożeń chemicznych, biologicznych, radiologicznych, nuklearnych (CBRNe) w transporcie kolejowym, zapobiegania im i reagowania na nie. Jego zadaniem jest zwiększenie świadomości i potencjału interesariuszy sektora kolejowego w zakresie skutecznego reagowania na te zagrożenia na dworcach kolejowych przez udoskonalenie ich planów bezpieczeństwa i przeszkolenie personelu kolejowego. Projekt obejmuje całe spektrum zagrożeń CBRNe, w tym materiały wybuchowe jako środek przenoszenia substancji CBRN. Koncentruje się na dworcach kolejowych jako głównej części składowej infrastruktury kolejowej i kluczowym elemencie podatności na zagrożenia w przestrzeni publicznej. Uwzględniono w nim zarówno przestrzeń publiczną wewnątrz dworców, jak i przestrzeń publiczną w ich pobliżu.

CBNRe4Rail jest finansowany przez Komisję Europejską. Jego inicjatorem jest UIC przy współpracy z Przedstawicielstwem PKP i pozostałymi partnerami.

Mobilne detektory materiałów wybuchowych i chemicznych dzięki współpracy z Komisją Europejską (DG HOME)

W zakresie poprawy bezpieczeństwa na polskiej kolei Przedstawicielstwo PKP ściśle współpracuje z DG HOME, w tym z jednostką ds. zwalczania terroryzmu. Dzięki tej współpracy Komisja Europejska nieodpłatnie udostępniła PKP i służbom (Policji oraz Straży Granicznej operującej na obszarach kolejowych) zaawansowane technologicznie mobilne detektory materiałów wybuchowych i chemicznych IONSCAN 600. Pierwotnie założono, że testy tych urządzeń na obszarach kolejowych w kraju potrwać sześć miesięcy. Pilotaż, który wystartował w listopadzie 2024 r., został jednak przedłużony przez Komisję Europejską do czerwca 2026 r. Ma on na celu zarówno wzmocnienie bezpieczeństwa operacji kolejowych w Polsce (detektory są używane m.in. na dworcach kolejowych, w pociągach, na kolejowych przejściach granicznych, w terminalach cargo, przy nadawaniu przesyłek konduktorskich), jak i określenie przydatności tych urządzeń na obszarach kolejowych.

⁴ <https://www.cbrne4rail.eu/>.

W ramach przygotowań do pilotażu Przedstawicielstwo PKP zorganizowało w Warszawie spotkanie z dyrektorami ds. bezpieczeństwa ze spółek PKP (w tym Służbą Ochrony Kolei), a następnie warsztaty poświęcone zagrożeniom terrorystycznym i sabotażowym w transporcie kolejowym. Wzięli w nich udział eksperci z Komisji Europejskiej, Policji, Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz specjaliści ds. bezpieczeństwa w Grupie PKP. Ponadto Przedstawicielstwo PKP wspólnie z Komisją zorganizowało wiele spotkań warsztatowych, na których podsumowywano dotychczasowe doświadczenia polskich służb z wykorzystania detektorów. Do chwili obecnej użytkowanie tego sprzętu przynosi wymierne efekty.

Bezpieczeństwo na kolei w kontekście aktualnej sytuacji geopolitycznej

Ataki na infrastrukturę kolejową, systemy sygnalizacyjne, systemy zasilania są obserwowane od dłuższego czasu w wielu państwach europejskich z rozbudowanym systemem kolejowym. Polska nie jest odosobnionym przypadkiem. Do tego rodzaju zdarzeń doszło wielokrotnie w Niemczech i innych krajach, np. w przeddzień rozpoczęcia igrzysk olimpijskich w Paryżu. Dlatego sektor kolejowy współpracuje ze sobą w ramach kolejowych organizacji międzynarodowych. Cenna jest również kooperacja ze służbami. Warto podkreślić, że od stycznia 2026 r. PKP S.A. jako pierwsza kolej z krajów Europy Środkowo-Wschodniej obejmuje przewodnictwo w CER (The Community of European Railway and Infrastructure Companies)⁵. To efekt zaufania europejskich partnerów, z którymi Przedstawicielstwo PKP współpracuje, i dowód uznania dla jego pracy i zaangażowania w Brukseli. Kwestie dotyczące zwiększenia bezpieczeństwa i odporności europejskiego systemu kolejowego na pewno będą jednym z priorytetów przewodnictwa PKP S.A. w CER.

Wybuch wojny w Ukrainie wiąże się z pojawieniem wielu zagrożeń hybrydowych. Dotyczą one również kolei, ponieważ ten rodzaj transportu pozostaje kluczowy dla mobilności wojskowej. Europa musi wyciągnąć wnioski z doświadczeń Ukrainy – wzmacniać odporność i budować nowy ekosystem obronny, łączący przemysł, innowacje i nowe technologie. Ważne jest także zacieśnienie współpracy instytucji unijnych z NATO.

⁵ <https://www.cer.be/>.

Grupa PKP pozostaje uczestnikiem tego dialogu, zarówno na poziomie unijnym, jak i w sferze doradztwa cywilnego dla Kwatery Głównej NATO.

W 1958 r. brytyjski premier Harold Macmillan powiedział: *Jaw, jaw is better than war, war*, co w swobodnym tłumaczeniu znaczy, że rozmowa jest lepsza od walki. Z pewnością dobrze by było, gdyby problemy rozwiązywano za pomocą dialogu. Wiadomo jednak, że jest to myślenie życzeniowe. Dlatego trzeba działać w sposób odstrasający, przewidywać, dostosowywać się, aktywnie budować odporność systemu kolejowego i łańcucha dostaw. Dotyczy to także innych wymiarów naszego bezpieczeństwa. Potrzebna jest intensywna współpraca na wielu płaszczyznach, oparta na zaufaniu i wspólnej wizji.

Tomasz Lachowicz

Dyrektor Przedstawicielstwa Polskich Kolei Państwowych w Belgii. Doradca cywilny (Senior Transport Advisor) i koordynator NATO Task Group ds. transportu kolejowego.

Ekspert w dziedzinie współpracy międzynarodowej, polityk unijnych, agendy transportowej Unii Europejskiej, lobbingu, kształtowania strategii działań i procesu decyzyjnego w UE. W latach 2021–2025 odpowiadał za przewodnictwo PKP w Międzynarodowym Związku Kolei (UIC) w Paryżu, a od stycznia 2026 r. będzie odpowiedzialny za koordynację przewodnictwa PKP we Wspólnocie Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER) w Brukseli.

Członek Komitetu Doradczego Rail Forum Europe w Parlamencie Europejskim.

Absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, Wydziału Prawa Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego oraz podyplomowych studiów menadżerskich z zarządzania w gospodarce na SGH. Ukończył z wyróżnieniem studia MBA.

Odnaczony medalem Zasłużony dla Transportu RP.