

WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA
im. Jarosława Dąbrowskiego



ROZPRAWA DOKTORSKA

**Temat: ZASPOKOJENIE POTRZEB TRANSPORTOWYCH,
A BEZPIECZEŃSTWO POLSKICH KONTYNGENTÓW
WOJSKOWYCH W CZASIE REALIZACJI
ZADAŃ MANDATOWYCH**

Autor:

mjr mgr inż. Marcin KALBARCZYK

Promotor:

dr hab. Mieczysław PAWLISIAK, prof. WAT

Warszawa 2022

„Strona celowo pozostawiona pusta”

Streszczenie

Zaspokojenie potrzeb transportowych, a bezpieczeństwo polskich kontyngentów wojskowych w czasie realizacji zadań mandatowych

Przedmiotem rozprawy jest problematyka bezpieczeństwa transportu polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju.

W dysertacji podjęto próbę oceny oraz poprawy funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w procesie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych w działaniach poza granicami kraju. Celem głównym rozprawy doktorskiej jest ocena procesu zaspokojenia potrzeb transportowych jako czynnika warunkującego zapewnienie bezpieczeństwa polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju, a następnie na podstawie uzyskanych wyników wskazanie kierunków poprawy istniejącego stanu w obszarze Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Praca składa się z siedmiu rozdziałów. W rozdziale pierwszym skupiono się na scharakteryzowaniu metodologii procesu badawczego, gdzie zawarto cele, hipotezy, metody badawcze oraz opisano przebieg procesu badawczego.

Drugi rozdział przedstawia uwarunkowania prawne udziału polskich kontyngentów wojskowych w trakcie realizacji zadań mandatowych oraz opisuje historię polskich kontyngentów wojskowych.

Trzeci rozdział wskazuje miejsce Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk jako składowej Systemu Logistycznego Sił Zbrojnych RP oraz opisuje jego przeznaczenie, zadania oraz strukturę organizacyjną.

W rozdziale czwartym dokonano próby identyfikacji potrzeb transportowych generowanych przez polskie kontyngenty wojskowe realizujące zadania poza granicami kraju. Ponadto omówiono proces planowania potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych, a także wsparcie tego procesu przez systemy informatyczne zarówno krajowe jak i funkcjonujące w strukturach NATO i Unii Europejskiej.

Rozdział piąty dotyczy oceny zdolności do zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego. W tym celu opisano między innymi przeznaczenie, strukturę i zadania komórek polskich kontyngentów wojskowych odpowiedzialnych za organizację transportu oraz ich możliwości w zakresie zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych w czasie realizacji zadań mandatowych.

Rozdział szósty i siódmy opisuje wyniki przeprowadzonych badań, gdzie dokonano oceny procesu zaspokojenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych oraz wyznaczono kierunki doskonalenia tego procesu.

Dysertację zakończono podsumowaniem oraz przedstawieniem wniosków końcowych wynikających z przeprowadzonego procesu badawczego.

The abstract of the doctoral dissertation

Satisfying transport needs and the security of Polish military contingents during the implementation of mandate tasks

The subject of the dissertation relates to transport safety of Polish military contingents conducting military tasks abroad. The dissertation is an attempt to improve the functioning of the Transport and Military Movement Subsystem in the process of securing Polish military contingents in operations abroad. The main goal of the doctoral dissertation is to assess the process of satisfying transport needs as a factor determining the security of Polish military contingents conducting tasks abroad, and then, on the basis of the obtained results, to indicate the directions for improvement of the existing condition in the area of the Transport and Military Movement Subsystem.

The dissertation consists of seven subsections. The first chapter focuses on the methodology of the research process, which includes goals, hypotheses, research methods and indicates directions for improvement of the current state.

The second chapter presents the legal regulations of the participation of Polish military contingents conducting mandate tasks and describes the history of Polish military contingents since 1953.

The third chapter indicates the place of the Transport and Movement Subsystem as a component of the Logistics System in the Polish Armed Forces and describes its purpose, tasks and the organizational structure.

Chapter four is an attempt to identify the transport needs generated by Polish military contingents conducting tasks abroad. In addition, it describes the process of planning the transport needs for Polish military contingents, as well as supporting this process with information systems, both national and applicable within the structures of NATO and the European Union.

Chapter five concerns the assessment of the ability to meet the transport needs of the Polish military contingent. For this reason, this subsection presents the purpose, structure and tasks of the units of the Polish military contingent responsible for the organization of transport and their capabilities in the field of the transport security, as well as the principles of its functioning.

The sixth and seventh chapters describe the results of the conducted research process, with the process of satisfying the transport needs of Polish military contingents assessed and directed for improvement.

The dissertation is concluded with a summary and presentation of the final conclusions after the conducted research process.

SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW	11
WSTĘP	14
ROZDZIAŁ I. PODSTAWY METODYCZNE BADAŃ.....	18
1.1. Uzasadnienie wyboru tematu rozprawy doktorskiej.....	18
1.2. Założenia metodyczne	20
1.3. Przedmiot, podmiot, cele badań, problemy badawcze hipoteza oraz zadania badawcze.....	22
1.4. Metody badawcze w procesie badań	25
1.5. Dobór próby badawczej	28
1.6. Organizacja i przebieg procesu badań	30
ROZDZIAŁ II. UDZIAŁ SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W MISJACH POZA GRANICAMI KRAJU	32
2.1. Uwarunkowania prawne udziału Sił Zbrojnych RP w realizacji zadań mandatowych	32
2.1.1. Prawo międzynarodowe a udział jednostek wojskowych w misjach poza granicami kraju	32
2.1.2. Krajowe regulacje prawne udziału jednostek Wojska Polskiego w misjach zagranicznych.....	34
2.2. Aspekty historyczne polskich misji zagranicznych.....	37
2.2.1. Wojsko Polskie w misjach poza granicami kraju w latach 1953-1998	37
2.2.2. Udział jednostek Wojska Polskiego w misjach po 1999 roku.....	47
2.2.3. Działalność szkoleniowa polskich kontyngentów wojskowych.....	58
2.3. Misje poza granicami kraju jako determinant bezpieczeństwa państwa	62
2.3.1. Teoretyczne rozumienie pojęcia bezpieczeństwa	62
2.3.2. Wymiar polityczny udziału jednostek Wojska Polskiego w misjach poza granicami kraju	69
2.3.3. Aspekt militarny udziału żołnierzy Wojska Polskiego w misjach poza granicami kraju	72
2.4. Podsumowanie	75
ROZDZIAŁ III. PODSYSTEM TRANSPORTU I RUCHU WOJSK SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ	77
3.1. Miejsce Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w Systemie Logistycznym Sił Zbrojnych RP	77

3.1.1. System Logistyczny jako wyznacznik bezpieczeństwa logistycznego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej	77
3.1.2. Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jako składowa Systemu Logistycznego	80
3.2. Przeznaczenie, zadania i struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.....	84
3.2.1. Misja, zadania i przeznaczenie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	84
3.2.2. Struktura organizacyjna i funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.....	89
3.3. Podsumowanie.....	103
ROZDZIAŁ IV. IDENTYFIKACJA POTRZEB TRANSPORTOWYCH GENEROWANYCH PRZEZ POLSKIE KONTYNGENTY WOJSKOWE REALIZUJĄCE ZADANIA MANDATOWE.....	
105	
4.1. Proces planowania zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego.....	105
4.1.1. Planowanie wielkości oraz rodzaju asortymentu przewidzianego do przewozu.....	105
4.1.2. Zaspokojenie potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego.....	118
4.1.3. Potrzeby przewozu sprzętu wojskowego i stanów osobowych po zakończeniu misji.....	126
4.1.4. Systemy informatyczne w procesie planowania potrzeb transportowych.....	130
4.2. Identyfikacja problemów w procesie definiowania potrzeb transportowych.....	135
4.2.1. Określenie wielkości i asortymentu towarów do przewozu.....	135
4.2.2. Czas realizacji czynności planistycznych.....	138
4.2.3. Forma i treść dokumentacji planistycznej.....	141
4.3. Podsumowanie.....	144
ROZDZIAŁ V. IDENTYFIKACJA ZDOLNOŚCI DO ZASPOKOJENIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH POLSKIEGO KONTYNGENTU WOJSKOWEGO	
146	
5.1. Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jako składowa Systemu Logistycznego polskiego kontyngentu wojskowego	146
5.1.1. Podsystem transportowy wyznacznikiem bezpieczeństwa logistycznego polskiego kontyngentu wojskowego.....	146
5.1.2. Funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w misjach poza granicami kraju.....	149

5.2. Przeznaczenie, zadania i struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w polskim kontyngencie wojskowym	153
5.2.1. Przeznaczenie i zadania narodowego elementu wsparcia w procesie zabezpieczenia logistycznego	153
5.2.2. Struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w polskim kontyngencie wojskowym.....	155
5.2.3. Możliwości zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego	158
5.3. Podsumowanie	161

ROZDZIAŁ VI. OCENA PROCESU ZASPOKOJENIA POTRZEB

TRANSPORTOWYCH POLSKICH KONTYNGENTÓW WOJSKOWYCH..... 164

6.1. Ocena procesu planowania potrzeb transportowych w aspekcie obowiązujących uregulowań prawnych.....	164
6.1.1. Mierniki i wskaźniki do oceny procesu planowania potrzeb transportowych....	164
6.1.2. Wyniki oceny procesu planowania potrzeb transportowych	169
6.2. Ocena systemu planowania potrzeb transportowych.....	174
6.2.1. Generowanie potrzeb przez jednostki i instytucje wojskowe wydzielające siły i środki do składu polskich kontyngentów wojskowych	174
6.2.2. Ocena działalności planistycznej w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.....	176
6.2.3. Udział oddziału gospodarczego (brygady logistycznej) w procesie planowania i zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego	181
6.3. Ocena realizacji zadań zabezpieczenia transportowego w aspekcie bezpieczeństwa polskich kontyngentów wojskowych.....	186
6.3.1. Realizacja zadań transportowych przez potencjał wykonawczy jednostki wojskowej	186
6.3.2. Wykorzystanie sił i środków transportowych pozyskiwanych w ramach kontraktowania usług	196
6.3.3. Realizacja zadań zabezpieczenia transportowego przez potencjał polskich kontyngentów wojskowych.....	206
6.4. Podsumowanie	211

ROZDZIAŁ VII. KIERUNKI DOSKONALENIA PROCESU ZASPOKOJENIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH POLSKICH KONTYNGENTÓW WOJSKOWYCH W ASPEKCIE ICH BEZPIECZEŃSTWA	213
7.1. Procedury planowania potrzeb transportowych oraz struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	213
7.2. Wykorzystanie potencjału transportowego w ramach porozumień i umów międzynarodowych oraz systemów informatycznych w procesie zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego.	226
7.3. Organizacja realizacji zadań transportowych w polskim kontyngencie wojskowym.....	236
PODSUMOWANIE I WNIOSKI	244
BIBLIOGRAFIA	253
SPIS ZDJĘĆ	257
SPIS WYKRESÓW.....	258
SPIS SCHEMATÓW	260
ZAŁĄCZNIKI.....	258

WYKAZ SKRÓTÓW

ACROSS	– Allied Commands Resource Optimization
ACSA	– Acquisition and Cross-Servicing Agreement
ADAMS	– Allied Deployment and Movement System
AJP	– Allied Joint Publication
AMovP	– Allied Movement Publication
AMSCC	– Athens Multinational Sealift Coordination Centre (Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Ruchu Morskiego)
APOD	– Aerial Point of Debarkation
APOE	– Aerial Point of Embarkation
BDSC	– Baghdad Diplomatic Support Centre
CIMIC	– Military–Civil Cooperation
CJTF	– Combined Joint Task Force
CKRWnT	– Centrum Kierowania Ruchem Wojsk na Teatrze
CORSOM	– Coalition Reception Staging and Onward Movement
DORSZ	– Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych
EATC	– European Air Transport Command
GB UE	– Grupy Bojowe Unii Europejskiej
GON	– Grupa Obserwacyjna w Nigerii
HNS	– Host Nation Support (wsparcie państwa gospodarza)
IED	– Improvised Explosive Device
ISAF	– International Security Assistance Force
IWspSZ	– Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP
JOA	– Join Operations Area
KBWE	– Konferencja Bezpieczeństwa i współpracy w Europie
krr	– kompania regulacji ruchu
LOC	– Lines of Communication
LOGASSESSREP	– Logistic Assessment Report (Meldunek oceny sytuacji logistycznej)
LOGBASE	– Logistic Base
LOGFAS	– Logistic Functional Area Services
LOGREP	– Logistic Report
LOGREP	– Logistic Report

LOGUPDATE	– Logistic Update
M&T	– Movement and Transport
MATV	– Military All-Terrain Vehicle
MCEE	– Movement Coordination Centre Europe (Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu)
MKNK	– Międzynarodowa Komisja Nadzoru i Kontroli
MPS	– Materiały Pędne i Smary
MRAP	– Mine Resistant Ambush Protected
MSD	– Miejsce stałej dyslokacji
MSZ	– Ministerstwo Spraw Zagranicznych
NATO	– North Atlantic Treaty Organization
NEW	– Narodowy Element Wsparcia
NSE	– National Support Element
OBWE	– Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie
ONZ	– Organizacja Narodów Zjednoczonych
OPPLAN	– Operation Plan
OPTiHNS	– Oddział Planowania Transportu i HNS
PJW	– Polska Jednostka Wojskowa
PKW	– Polski kontyngent wojskowy
POLLOG	– Polski Kontyngent Logistyczny
PTiRW	– Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk
PUIW	– Przedmioty umundurowania i wyekwipowania
RB	– Rada Bezpieczeństwa
RBlog.	– Regionalna Baza Logistyczna
RSOM	– Reception, Staging and Onward Movement (przyjęcie, ześrodkowanie i dalszy ruch wojsk)
SAC	– Strategic Air Command
SALIS	– Strategic Airlift Interim Solution
SD	– Strategic Deployment
SI	– System Informatyczny
SOFA	– Status of Forces Agreement
SON	– Siły Odpowiedzi NATO
STiRW–CKRW	– Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk

SUPPLAN	– Support Plan
SZRP	– Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej
TA3E	– Train Assist Advice Accompany and Enable
UE	– Unia Europejska
UNDEF	– United Nation Disagreement Emergency Force (Siły Interwencyjne Narodów Zjednoczonych)
UNDOF	– United Nation Disagreement Observer Force (Siły ONZ do obserwacji i rozdzielania wojsk)
UNIFIL	– United Nation Intern Force in Lebanon
UNTAG	– United Nation Transition Assistance Group
WGZ	– Wysunięta Grupa Zabezpieczenia
WKTr	– Wojskowa Komenda Transportu
WTiRW	– Wydział Transportu i Ruchu Wojsk

„Strona celowo pozostawiona pusta”

WSTĘP

Siły Zbrojne RP od połowy XX wieku uczestniczą w misjach poza granicami kraju, ale dopiero przystąpienie do Sojuszu Północnoatlantyckiego (w 1999 r.) oraz do Unii Europejskiej (w 2004 r.) umiejscowiło Polskę w aktualnym międzynarodowym systemie obronnym. Przystąpienie Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego doprowadziło do umocnienia jej pozycji na arenie międzynarodowej. Od 1999 roku zwiększyła się aktywność polskich wojsk w misjach zagranicznych, ćwiczeniach i szkoleniach z udziałem innych państw Sojuszu. Prowadzenie działań w układzie koalicyjnym wymusiło na Siłach Zbrojnych RP dostosowanie systemu logistycznego oraz wyposażenia do standardów panujących w państwach członkowskich NATO i UE. Siły Zbrojne osiągnęły wysoki poziom interoperacyjności, czyli zdolności do współdziałania z innymi wojskami sojuszniczymi. Nasz wkład i zaangażowanie w operacje NATO sprawiły, że staliśmy się wiarygodnym partnerem, zarówno dla sojuszników, jak i państw trzecich¹.

Kolejnym przełomowym momentem w aktywności Polski poza granicami kraju był rok 2004, kiedy to Polska przystąpiła do Unii Europejskiej. Od tego czasu priorytety w sferze militarnej skupiają się na: reagowaniu na konflikty i kryzysy zewnętrzne, budowaniu zdolności partnerów oraz ochronie obywateli państw członkowskich. Polska w ramach Unii Europejskiej jest aktywnym uczestnikiem w procesie utrzymania pokoju w Europie. Realizuje to m.in., wydzielając elementy SZ RP do składu Grup Bojowych Unii Europejskiej.

Kiedy analizuje się współczesne zagrożenia bezpieczeństwa i pokoju na świecie, należy przyjąć jako pewnik, że Siły Zbrojne RP będą w przyszłości uczestniczyły w misjach wojskowych, realizując nie tylko pełne spektrum zadań w operacjach militarnych w przestrzeni powietrznej, lądowej i morskiej, ale także zadania obserwacyjne, szkoleniowe i doradcze. W trakcie tych zadań Siły Zbrojne RP będą również poszukiwały nowych rozwiązań w celu usprawnienia funkcjonowania własnego systemu logistycznego.

Jednym z istotnych składowych systemu logistycznego SZ RP jest Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk, do którego zadań należą m.in.: organizacja przemieszczenia wojsk realizujących zadania poza granicami kraju, zapewnienie ciągłości dostaw środków zaopatrzenia oraz zapewnienie sprawnego przemieszczania się wojsk na teatrze działań.

¹ Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, *Polska w Sojuszy Północnoatlantyckim*, <https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/15-lat-polski-w-nato/polska-w-sojuszu-polnoc/5295,Korzysci-i-inicjatywy.html> [dostęp: 19.04.2021 r.].

Analizując dzisiejsze zagrożenia pokoju w Europie i na świecie, można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że zasięg operacji wojskowych będzie systematycznie poszerzany, a dynamika działań w rejonie misji spowoduje, że potrzeby transportowe będą wzrastać w różnych fazach działalności polskich kontyngentów wojskowych.

Do podstawowych zagrożeń, które mogą mieć wpływ na światowe bezpieczeństwo i stanowić ewentualne zarzewie konfliktu (sytuacji kryzysowej), a tym samym podstawę zaangażowania Sił Zbrojnych do działań poza granicami kraju, zaliczyć należy m.in.²:

- terroryzm;
- niekontrolowane rozprzestrzenianie broni masowego rażenia;
- upadłe/będące w stanie upadku państwa (ang. *Failed/Failing States*), np. Somalia (brak stabilnych struktur państwowych, piractwo morskie, handel narkotykami);
- globalizacja;
- wzrost populacji (migracje ludności);
- zmiany klimatyczne (powodzie, huragany, trzęsienia ziemi);
- zapotrzebowanie na surowce naturalne (walka o wyczerpujące się zasoby, np. wodę);
- dynamiczny rozwój nowoczesnych technologii i ich dostępność.

Wymienione rodzaje zagrożeń pozwalają stwierdzić, że zarówno obecne, jak i przyszłe operacje, w których będą uczestniczyły kraje członkowskie sojuszków międzynarodowych, w tym Polska, będą charakteryzowały się realizacją zadań w układzie międzynarodowym, wielowymiarowością oraz asymetrią działań. Ponadto z analizy współczesnych zagrożeń można również wnioskować, że areną przyszłych działań będą najprawdopodobniej kraje Azji oraz Afryki, gdzie często występują niestabilne struktury państwowe, prowadzące do destabilizacji kraju. Przykładem takim może być sytuacja w Afganistanie, gdzie wycofanie się sojuszników otworzyło możliwość przejęcia władzy przez talibów. Ostatnie wydarzenia pokazały, że trudno jest przewidzieć, jak w najbliższej przyszłości rozwine się sytuacja w tym kraju i jakie to będzie miało reperkusje w światowym bezpieczeństwie.

² W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Problemy transportu wojskowego w operacjach poza granicami kraju*, „Zeszyty naukowe WSOWL”, nr 4 (158)/2010, s. 3.

Realizacja misji poza granicami państwa wymaga organizacji przemieszczenia personelu oraz sprzętu i wyposażenia na dalekie odległości. Konieczne będzie wykorzystanie różnych rodzajów transportu. Z uwagi na fakt, że Polska jako potencjalny uczestnik misji dysponuje ograniczonym potencjałem transportowym konieczne jest pozyskiwanie środków przemieszczenia strategicznego w ramach kontraktowania usług poza Siłami Zbrojnymi RP (outsourcingu). Dlatego też organizację procesu przemieszczenia wojsk na odległe teatry działań należy przeprowadzić z odpowiednim wyprzedzeniem, biorąc pod uwagę wiele kwestii. Zasadniczym kryterium, które należy mieć na względzie podczas planowania wojskowego transportu strategicznego, jest osiągnięcie zdolności do działań przez siły przewidziane do użycia w wyznaczonym rejonie i czasie. W miarę możliwości należy rozważyć również drugi ważny aspekt, czyli środki finansowe. Rozpatrywane kryteria operacyjne i ekonomiczne sprowadzają się do określenia dwóch zasadniczych parametrów operacji przerzutu wojsk, czyli czasu przemieszczenia sił i środków oraz kosztów operacji transportowej³.

W przypadku organizacji transportu o charakterze strategicznym kluczowe może okazać się rozpoczęcie zawczasu procedur pozyskiwania środków transportowych niewystępujących na wyposażeniu SZ RP. Bardzo często realizowane jest to na bazie międzynarodowych programów transportowych, w których Polska uczestniczy oraz z wykorzystaniem przewoźników komercyjnych.

Z przedstawionych rozważań jednoznacznie wynika, że aby wypełnić lukę przestrzenno-czasową pomiędzy miejscem stałej dyslokacji a miejscem wykonywania zadań mandatowych, niezbędny jest efektywnie działający Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk. Jednym z jego zadań jest zaspokojenie potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych. Dodatkowo różnorodny i ciągle zmieniający się charakter aktywności SZ RP poza granicami kraju wymusza stały rozwój Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, który musi być w stanie odpowiadać wymaganiom transportowym polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania mandatowe.

W związku z powyższym konieczne jest podjęcie analizy funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w obszarze zaspokojenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych, co zostało przeprowadzone w niniejszej dysertacji.

³ A. Bursztyński, *Analiza przydatności gałęzi transportowych do przewozu wojsk na podstawie oceny kryteriów kosztów i czasu*, „Zeszyty Naukowe AMW”, nr 1(184)/2011, s. 116.

ROZDZIAŁ I

PODSTAWY METODYCZNE BADAŃ

1.1. Uzasadnienie wyboru tematu rozprawy doktorskiej

Ważnym elementem pozycji międzynarodowej Polski jest jej uczestnictwo w organizacjach międzynarodowych o celach ogólnych, zajmujących się sprawami współpracy politycznej oraz zapewniania bezpieczeństwa, takich jak: Organizacja Narodów Zjednoczonych, NATO, OBWE czy Rada Europy⁴.

Zaangażowanie Polski, a zwłaszcza jej Sił Zbrojnych, w działania międzynarodowe mające na celu stabilizację bezpieczeństwa międzynarodowego niesie ze sobą wiele wyzwań w zakresie zabezpieczenia logistycznego. Jednym z jego kluczowych obszarów jest zabezpieczenie transportowe polskich kontyngentów wojskowych⁵, które pośrednio decyduje o powodzeniu realizacji zadań na teatrze działań. Wysoka jakość świadczonych usług transportowych niezbędna jest we wszystkich etapach realizacji misji poza granicami kraju, tj. planowania przemieszczenia żołnierzy i sprzętu w rejon operacji, zabezpieczenia transportowego w rejonie operacyjnego przeznaczenia, organizacji i realizacji powrotu do kraju oraz odtworzenia zdolności bojowych po powrocie. Kolejnym czynnikiem wpływającym na sprawną realizację zadań transportowych jest konieczność dostosowania narodowego systemu logistycznego do wymogów obowiązujących w państwach członkowskich NATO i Unii Europejskiej.

Działalność SZ RP poza granicami kraju w układzie koalicyjnym determinuje potrzebę sprawnej i jednolitej realizacji zadań transportowych, tj. zwiększenie możliwości transportowych, ujednoczenie procedur związanych z realizacją zabezpieczenia transportowego, a także udział w transportowych programach międzynarodowych, bez których większość państw członkowskich, w tym Polska, nie jest w stanie wykonać przemieszczenia strategicznego poza granice państwa.

W celu realizacji tych zadań SZRP wykorzystują środki transportu oraz infrastrukturę transportową dostępną w ramach⁶:

⁴ R. Zięba, *Polityka zagraniczne Polski w strefie euroatlantyckiej*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2013, s. 34.

⁵ Polski kontyngent wojskowy (PKW) to wydzielona przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej jednostka wojskowa, która realizuje zadania poza granicami państwa. Definicja opracowana została na podstawie ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa (Dz.U. z 1998 r. Nr 162, poz. 1117, z późn. zm.).

⁶ *Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD/4.4(B)*, MON – CDiSzSZ, Bydgoszcz 2013, s. 63.

- zasobów własnych znajdujących się w dyspozycji rodzajów sił zbrojnych (RSZ)/równorzędnych;
- uzyskanego dostępu do zasobów sił zbrojnych innych państw na mocy zawartych porozumień i umów dwustronnych lub wielonarodowych;
- udziału w wielonarodowych programach współpracy;
- wsparcia przez kontrahentów zewnętrznych zgodnie z umowami i porozumieniami zawieranymi na zasadach rynkowych;
- wsparcia gospodarki narodowej, realizowanego przez gospodarcze ogniwa obronne podsystemu pozamilitarnego na mocy powszechnego obowiązku obrony.

Taka forma kooperacji stała się obecnie naturalnym elementem zaspokojenia potrzeb transportowych SZ RP, uzupełniającym z jednej strony brakujące zdolności, z drugiej zaś gwarantującym wysoką jakość świadczonych usług przy ograniczeniu całościowych kosztów funkcjonowania zwłaszcza Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk⁷.

Aby zapewnić sprawne świadczenie usług transportowych, niezbędne jest określenie roli Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w tym procesie, doprecyzowanie zadań poszczególnych elementów wykonawczych Podsystemu oraz wypracowanie jednolitych procedur zaspokojenia potrzeb transportowych.

Kolejnym determinantem wpływającym na efektywność zabezpieczenia transportowego PKW jest umiejętne korzystanie z dostępnych narzędzi informatycznych, które obecnie funkcjonują w scentralizowanych sieciach, umożliwiającym planowanie, a następnie śledzenie przemieszczanych elementów oraz wymianę informacji w czasie rzeczywistym.

Potrzeby w zakresie zabezpieczenia transportowego ulegają modyfikacji wraz ze zmieniającymi się na arenie międzynarodowej zagrożeniami. Jednym z głównych zagrożeń w dzisiejszych czasach jest walka z terroryzmem, która stawia przed SZ RP coraz to nowe wymagania operacyjne, co pociąga za sobą konieczność sprawnej realizacji zadań transportowych zarówno na terenie kraju, jak i w miejscach stacjonowania polskich kontyngentów wojskowych. Wszystkie zadania z zakresu zabezpieczenia transportowego wymagają, aby komórki odpowiedzialne za ich realizację nie tylko działały sprawnie jako samoistne elementy, ale współdziałały ze sobą w ramach ogólnego systemu logistycznego.

⁷ T. Jałowicz, *Wykorzystanie cywilnych środków transportu na potrzeby transportu Rzeczypospolitej Polskiej*, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2018, s. 4.

Główną ideą dysertacji jest dokonanie analizy jakości realizowanych zadań przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk oraz próba wskazania kierunków wypracowania jednolitych procedur w celu usprawnienia procesu zaspokojenia potrzeb generowanych przez PKW.

Dodatковым czynnikiem przesądającym o wyborze tematu rozprawy są osobiste zainteresowania autora procesem zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych, potrzeba wykorzystania doświadczeń zdobytych podczas służby w strukturach polskich kontyngentów wojskowych oraz w trakcie udziału w ćwiczeniach międzynarodowych na stanowiskach logistycznych. Podczas służby wojskowej autor niejednokrotnie spotkał się z problemami w realizacji zadań w obszarze zabezpieczenia transportowego, stąd wybór tematu pracy doktorskiej, której końcowym efektem będą propozycje rozwiązań umożliwiających poprawę obecnego stanu w Podsystemie Transportu i Ruchu Wojsk.

1.2. Założenia metodyczne

Charakter oraz dynamika działań prowadzonych poza granicami kraju przez Siły Zbrojne RP, a także służba na różnych stanowiskach pełnionych w strukturach polskich kontyngentów wojskowych zainspirowały autora do podjęcia rozważań na temat możliwości poprawy stanu bezpieczeństwa transportowego PKW w postaci propozycji rozwiązań doskonalących i naprawczych skryształizowanych w postaci dysertacji na temat: „Zaspokojenie potrzeb transportowych, a bezpieczeństwo polskich kontyngentów wojskowych w czasie realizacji zadań mandatowych”.

Temat rozprawy, w ocenie autora, charakteryzuje się aktualnością, perspektywicznością oraz możliwą praktyczną użytecznością. Przedstawione w pracy propozycje systemowych rozwiązań mogłyby zostać zaimplementowane w procesie praktycznego zabezpieczenia kontyngentów wojskowych realizujących zadania militarne poza granicami kraju. Aktualność tematu znajduje również uzasadnienie w intensyfikacji wieloaspektowych działań Sił Zbrojnych RP wypełniających zobowiązania sojusznicze wynikające z członkostwa w NATO i Unii Europejskiej związane z powszechnym bezpieczeństwem oraz ochroną ludności.

Ważnym aspektem przesądającym o atrakcyjności i aktualności pracy może być również położenie silniejszego nacisku oraz wykazanie większego zainteresowania w zakresie doskonalenia zagadnień związanych z bezpieczeństwem międzynarodowym, w tym związanych z zagrożeniami terrorystycznymi, działaniami asymetrycznymi,

czy też ewakuacji ludności cywilnej z terenów objętych konfliktem zbrojnym, tak jak to miało miejsce w Afganistanie w 2021 roku.

Perspektywiczność oraz oryginalność proponowanych rozwiązań można uzasadnić nie w pełni poprawnym wykorzystaniem możliwości transportowych, poczynając od planowania i realizacji przemieszczenia, użycia własnego potencjału transportowego, aż po kontraktowanie usług poza Siły Zbrojne RP. Skuteczna analiza wojskowego systemu transportowego może w wydatny sposób przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa transportowego zarówno w sferze przemieszczenia kontyngentów w miejsce realizacji zadań, jak i zabezpieczenia funkcjonowania w rejonie misji, co przełoży się bezpośrednio na bezpieczeństwo operacyjne.

Należy także zaznaczyć, że dynamika zmian charakteru prowadzonych operacji militarnych, i co jest z tym ściśle powiązane zabezpieczenia transportowego, wymaga okresowego kompleksowego prowadzenia analizy w tym obszarze.

Biorąc powyższe argumenty pod uwagę, w ocenie autora, zabezpieczenie transportowe polskich kontyngentów wojskowych powinno być poddane procesowi doskonalenia. Istnieją w tym zakresie realne możliwości, a aktualny stan posiadanego potencjału oraz uczestnictwo w międzynarodowych programach transportowych rokuję osiągnięcie założonego celu.

W dalszych rozważaniach szczególną uwagę należy zwrócić na kilka najistotniejszych aspektów mających wpływ na usprawnienie istniejącego modelu zabezpieczenia potrzeb transportowych. Należy do nich zaliczyć:

- strukturę organizacyjną Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk;
- identyfikację potencjału transportowego SZ RP;
- zwiększenie wydajności zabezpieczenia transportowego poprzez udział w międzynarodowych programach transportowych;
- zwiększenie wydajności zabezpieczenia transportowego poprzez kontraktowanie usług poza SZ RP;
- ocenę funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w procesie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych.

Powyższe obszary nie wyczerpują w pełni katalogu wszystkich zadań oraz potrzeb w zakresie działalności Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa polskich kontyngentów wojskowych, jednakże usprawnienie

funkcjonowania tych obszarów w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy jakości, sprawności oraz bezpieczeństwa wykonywanych poza granicami kraju zadań.

1.3. Przedmiot, podmiot, cele badań, problemy badawcze hipoteza oraz zadania badawcze

Przedmiotem prowadzonych badań będą potrzeby transportowe polskich kontyngentów wojskowych w takcie realizacji zadań mandatowych oraz proces ich zabezpieczenia przez elementy funkcjonalne Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Badania zostaną przeprowadzone pod kątem bezpieczeństwa transportowego we wszystkich fazach operacji, tzn.:

- przygotowania i realizacji przemieszczenia wydzielanych elementów SZRP do rejonu misji;
- zabezpieczenia transportowego w rejonie prowadzenia działań;
- przygotowania i realizacji powrotu do kraju;
- odtworzenia zdolności transportowych po zakończeniu misji.

Podmiotem prowadzonych badań jest struktura organizacyjna oraz zadania jednostek i instytucji wojskowych, bezpośrednio i pośrednio odpowiedzialnych za zaspokojenie potrzeb transportowych PKW. W podmiocie badań rozpatrywana jest również rola oraz obszary odpowiedzialności instytucji pozawojskowych biorących udział w realizacji procesu zaspokojenia potrzeb transportowych PKW.

Celem głównym dysertacji jest analiza i ocena procesu zaspokojenia potrzeb transportowych jako czynnika warunkującego zapewnienie bezpieczeństwa polskiego kontyngentu wojskowego realizującego zadania poza granicami kraju, a następnie na podstawie uzyskanych wyników wskazanie kierunków poprawy istniejącego stanu w obszarze Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Dla tak zdefiniowanego celu głównego dodatkowo zdefiniowano cele szczegółowe:

- określenie roli, zadań i struktury organizacyjnej elementów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz ich wpływu na wykonywanie zadań w ramach zaspokojenia potrzeb w obszarze transportu i ruchu wojsk;
- identyfikacja zdolności transportowych SZ RP niezbędnych do zaspokojenia potrzeb przewozowych jednostek wydzielonych do składu PKW;
- ocena procesu zaspokojenia potrzeb transportowych jako czynnika zapewniającego bezpieczeństwo polskich kontyngentów wojskowych;

- wskazanie możliwości poprawy procesu zaspokojenia potrzeb transportowych PKW na podstawie przeprowadzonych badań.

Cel użyteczny dysertacji zakłada dostarczenie elementom wykonawczym Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk gotowych rozwiązań usprawniających praktyczną realizację zadań w zakresie zaspokojenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych.

Osiągnięcie zamierzonych celów wymaga określenia następującego **ogólnego problemu badawczego** w postaci pytania:

W jakim stopniu usprawnienie procesu zaspokojenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych zwiększy ich bezpieczeństwo oraz w jakim stopniu wpłynie na skuteczność realizowanych zadań mandatowych?

Na podstawie analizy głównego problemu badawczego należy dodatkowo wyodrębnić następujące **problemy szczegółowe**:

Problem 1: *Czy struktura i zadania instytucji wojskowych biorących udział w zaspokojeniu zidentyfikowanych przez PKW potrzeb transportowych są wystarczająco efektywne oraz czy zapewniają realizację zadań na zadowalającym poziomie?*

Problem 2: *W jakim zakresie wykonawczy potencjał transportowy SZ RP jest w stanie zaspokoić potrzeby transportowe wojsk realizujących zadania poza granicami kraju?*

Problem 3: *W jakim stopniu przystąpienie Polski do transportowych programów międzynarodowych wpływa na zwiększenie możliwości transportowych oraz bezpieczeństwo przemieszczanych wojsk?*

Problem 4: *W jakim stopniu korzystanie z usług świadczonych przez zewnętrznych kontrahentów /outsourcing/ wpływa na jakość, sprawność oraz terminowość realizacji zadań transportowych przemieszczanych wojsk?*

Problem 5: *Czy proces planowania potrzeb transportowych stwarza przesłanki poprawnej realizacji zadań transportowych?*

Problem 6: *Jakie należy przyjąć kierunki poprawy funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w obszarze zaspokojenia potrzeb polskich*

kontyngentów wojskowych, a tym samym zwiększyć ich bezpieczeństwo w rejonie misji?

Na podstawie celu głównego, celów cząstkowych oraz przedstawionych problemów badawczych sformułowano następującą **hipotezę**:

Poziom i jakość zaspokojeniu potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych wywiera wpływ na stan ich bezpieczeństwa transportowego i jest pochodną funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Opierając się na hipotezie głównej, można wyodrębnić następujące hipotezy szczegółowe:

- 1. Poziom zaspokojenia potrzeb transportowych na korzyść polskich kontyngentów wojskowych ściśle zależy od struktury organizacyjnej Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, sposobu jego funkcjonowania oraz zadań realizowanych przez elementy SZ RP wydzielone do realizacji zadań poza granicami kraju.*
- 2. Bezpieczeństwo transportowe polskich kontyngentów wojskowych wynika ze sprawnie i efektywnie przeprowadzonego procesu planowania zaspokojenia potrzeb transportowych.*
- 3. Stan zaspokojenia potrzeb transportowych i tym samym zapewnienie bezpieczeństwa logistycznego polskim kontyngentom wojskowym wynika z potencjału wykonawczego, jakim dysponuje Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk.*
- 4. Zaspokojenie potrzeb transportowych jest zdeterminowane sposobem działania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz możliwościami wykorzystania środków transportowych pozostających w dyspozycji nie tylko SZ RP.*
- 5. Udział Sił Zbrojnych RP w transportowych programach międzynarodowych przyczynia się znacząco do zapewnienia bezpieczeństwa transportowego polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania mandatowe poza granicami RP.*
- 6. Transportowe systemy informatyczne, kompatybilne z systemami państw koalicyjnych, przyczyniają się do poprawy jakości świadczonych usług transportowych w procesie przemieszczania PKW poza granice Państwa.*

Osiągnięcie zamierzonych celów wymaga dodatkowo określenia zmiennych zależnych oraz zmiennych niezależnych. Do zmiennych zależnych zaliczono realizację zadań mandatowych przez polskie kontyngenty wojskowe oraz sposób funkcjonowania

Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zależnie od zaistniałej sytuacji operacyjnej w rejonie misji.

Zmienne niezależne, które zostały zidentyfikowane to przede wszystkim *zastaw potrzeb transportowych* zidentyfikowanych w oparciu o sytuację operacyjną w rejonie misji oraz *rodzaj wykonywanych zadań przez polskie kontyngenty wojskowe*.

W ocenie autora istnieje możliwość podniesienia bezpieczeństwa usług transportowych świadczonych na rzecz misji zagranicznych, co w rezultacie przełoży się również na jakość i bezpieczeństwo wykonywanych przez nie zadań.

1.4. Metody badawcze w procesie badań

Aby dotrzeć do rozwiązania postawionego głównego problemu badawczego, problemów szczegółowych oraz weryfikacji hipotezy badawczej, dokonano wyboru metod badawczych, czyli takich powtarzalnych i systematycznie uporządkowanych sposobów postępowania, które umożliwiły realizację zamierzonego celu.⁸

Wielowątkowość zagadnienia wymagała zastosowania nie jednej, ale kilku odpowiednio dobranych metod badawczych. Do rozwiązania problemu zastosowane zostały zarówno metody empiryczne, jak i teoretyczne, a także wiele technik i narzędzi badawczych.

Metodami empirycznymi, które zostały wykorzystane w trakcie pracy nad rozprawą doktorską były:

- krytyczna analiza dokumentów źródłowych;
- metoda analizy i syntezy dokumentów źródłowych;
- metoda obserwacji naukowej, a w niej obserwacja bezpośrednia;
- metoda analizy trendów;
- metoda sondażu diagnostycznego techniką wywiadu eksperckiego oraz ankietowania.

Krytyczna analiza dokumentów źródłowych dotyczyła analizy oraz krytyki treści zawartych w dokumentach normatywnych zarówno tych obowiązujących w ramach współpracy międzynarodowej, jak pozostałych dokumentów odniesienia regulujących funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk na obszarze kraju.

⁸ J. Sztumski, *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, „Śląsk” Wydawnictwo Naukowe, Katowice 2005, s. 81.

Metoda analizy i syntezy dokumentów źródłowych polegała na zgromadzeniu i selekcji dokumentów źródłowych z obszaru zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych. Na podstawie uzyskanych po zastosowaniu tej metody wyników zostały opisane struktury i zasady działania instytucji wojskowych, a także podmiotów cywilnych świadczących usługi transportowe dla SZ RP.

Metoda sondażu diagnostycznego techniką wywiadu eksperckiego, która została użyta wśród ekspertów z pionu transportu i ruchu wojsk, pozwoliła na zgromadzenie informacji na temat sprawności i efektywności funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w zakresie zabezpieczenia przemieszczenia wojsk poza granice państwa. Wywiad ekspercki został przeprowadzony w gronie kadry kierowniczej sprawującej nadzór nad organizacją i realizacją przemieszczenia strategicznego, m.in. z byłymi oficerami pełniącymi służbę na stanowiskach Szefów P-4 oraz wśród kadry kierowniczej Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Kierowania Ruchem Wojsk.

Ankietowanie zostało przeprowadzone z wykorzystaniem kwestionariuszy ankiet skierowanych do osób funkcyjnych komórek odpowiedzialnych za zabezpieczenie transportowe PKW, m.in. Dowódców Narodowego Elementu Wsparcia /NSE⁹/ oraz specjalistów ds. transportu kontyngentów wojskowych, jako elementów wykonawczych, działających poza granicami kraju w strukturach wielonarodowych. Dodatkowo ankietę została skierowana do żołnierzy niezajmujących stanowisk logistycznych w PKW, ale uczestniczących w realizacji zadań poza granicami kraju, w celu oceny jakości usług świadczonych przez elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Metodami teoretycznymi, które zostały wykorzystane do oceny działania elementów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk były:

- metoda desk research;
- studium przypadku;
- metoda analizy;
- metoda syntezy;
- metoda wnioskowania.

⁹ Narodowy Element Wsparcia (NSE) – organizacja narodowa lub działalność wspierająca siły narodowe działające poza granicami kraju. NSE podlega władzom państwa wysyłającego, jego zadaniem jest zapewnienie specyficznego, narodowego wsparcia dla jednostek oraz wsparcie ogólne w części zastrzeżonej narodowo.

Metoda desk research została wykorzystana w celu analizy treści dokumentów normatywnych, analizy istniejących danych i informacji dotyczących obszaru zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych, a także analizy historyczno-porównawczej związanej z udziałem Sił Zbrojnych RP w misjach poza granicami kraju.

Metoda studium przypadku posłużyła do zobrazowania przykładów zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych na przykładzie misji w Iraku i Afganistanie, co w dalszej części rozprawy pozwoli na ocenę obecnego stanu, zidentyfikowanie luk w obszarze zabezpieczenia transportowego, a następnie wyznaczenie kierunków poprawy.

Analiza została przeprowadzona w celu zidentyfikowania aktualnego stanu w obszarze funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz posiadanego potencjału transportowego. Ponadto jako technikę badawczą zastosowano **analizę porównawczą**, która dotyczyła zasadniczo:

- oceny realizacji zadań transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych w porównaniu ze stanem determinowanym przez obecne i przyszłe potrzeby wynikające z charakteru operacji poza granicami kraju;
- oceny stanu zaangażowania podmiotów spoza Sił Zbrojnych RP w zakresie zabezpieczenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych;
- porównania i oceny przyjętych rozwiązań organizacyjnych, strukturalnych oraz stanu faktycznego zabezpieczenia misji zagranicznych realizowanych przez polskie kontyngenty wojskowe.

Analiza została przeprowadzona dwuetapowo. Na pierwszym etapie rozważaniu poddane zostały dokumenty źródłowe, natomiast na kolejnym wyniki przeprowadzonych badań ankietowych.

Metoda syntezy na podstawie zdobytych danych umożliwiła opisanie relacji pomiędzy elementami podsystemu transportowego SZ RP a jednostkami wojskowymi operującymi poza granicami kraju.

Ostatnią metodą zastosowaną w rozważaniach teoretycznych była metoda **wnioskowania**, dzięki której możliwa stała się identyfikacja determinantów wpływających na efektywność i skuteczność zabezpieczenia transportowego PKW oraz wypracowanie kierunków poprawy funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Zastosowanie powyższych metod badawczych umożliwiło sformułowanie wniosków dotyczących badanego obszaru oraz weryfikację postawionej hipotezy badawczej.

1.5. Dobór próby badawczej

Dobór próby badawczej, jej wielkość i rodzaj były zdeterminowane przede wszystkim przedmiotem i podmiotem oraz obszarem badań. Założono, że od właściwie dobranej próby badawczej uzależnione będą uzyskane wyniki badań, ich jakość, a zwłaszcza wartość pod względem przydatności i wykorzystania do procesów analizy i wnioskowania, które zostały uznane za jedno z najistotniejszych elementów i zarazem etapów pracy. Dobór próby badawczej, zastosowane metody, techniki oraz narzędzia badawcze były podporządkowane sformułowanym w pracy – głównemu problemowi badawczemu i problemom szczegółowym.

Z uwagi na specyfikę oraz doniosłość obszaru badań i założony cel pracy uznano, że poddana próbie badawczej zbiorowość powinna cechować się: odpowiednim stanem wiedzy, stosownym stażem pracy oraz doświadczeniem w zakresie zagadnień związanych nie tylko z obronnością i bezpieczeństwem państwa, ale również z obszarem transportu i ruchu wojsk. Jednocześnie w celu zachowania zasady nieszkodzenia badaniom i uzyskanym wynikom przyjęto jako podstawową regułę anonimowości. Od zastosowanego wzorca istnieją jednak wyjątki. Dotyczą wywiadu przeprowadzonego z ekspertami, którzy wyrazili zgodę na wykorzystanie informacji w formie jawnej i bezpośredniej.

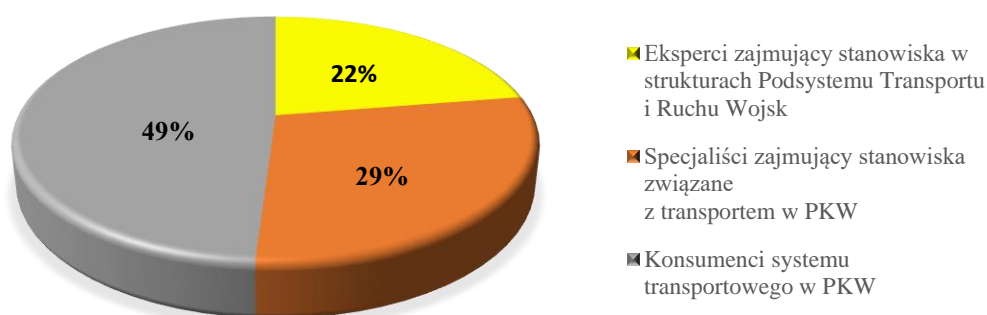
Wywiad przeprowadzono z grupami ekspertów i specjalistów, którzy zostali podzieleni według kryterium zajmowanych stanowisk związanych z transportem i ruchem wojsk, a tym samym posiadania najwyższej wiedzy oraz kompetencji i doświadczenia w obszarze zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych.

Wielkość próby badawczej zdeterminowana była dostępnością respondentów posiadających specjalistyczną wiedzę z badanego obszaru. Badania przeprowadzono wśród 96 osób zajmujących stanowiska związane z transportem i ruchem wojsk oraz tych, które korzystały ze świadczonych usług transportowych w rejonie misji. W celu uszczegółowienia wyników badań ankietowanych respondentów podzielono na trzy grupy:

- osoby zajmujące stanowiska w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, w tym związane z zabezpieczeniem transportowym polskich kontyngentów wojskowych na szczeblu strategicznym;
- osoby zajmujące stanowiska związane z transportem i ruchem wojsk w strukturach polskich kontyngentów wojskowych;
- osoby korzystające z usług transportowych w trakcie służby poza granicami kraju.

Na wykresie 4 przedstawiono strukturę respondentów według sprawowanych funkcji.

STRUKTURA RESPONDENTÓW WEDŁUG SPRAWOWANYCH FUNKCJI



Wykres 1. Struktura respondentów według sprawowanych funkcji
Źródło: opracowanie własne

Do pierwszej z tych grup należały osoby zajmujące stanowiska związane z organizacją transportu i ruchu wojsk, często znajdujące się w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, a także osoby piastujące stanowiska decyzyjne w systemie logistycznym SZ RP. Do ankietowanych posiadających wybitną wiedzę i doświadczenie w dziedzinie transportu i ruchu wojsk należeli m.in. były Szef Generalnego Zarządu Logistyki SZ RP, były Szef Zarządu Planowania Logistyki – P-4 oraz Szef Oddziału Organizacji Centrów Koordynacji i Kontraktowania Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk.

Do drugiej grupy ankietowanych należały osoby zajmujące stanowiska związane z transportem i ruchem wojsk w polskich kontyngentach wojskowych. Ze względu na to, że były odpowiedzialne za realne zabezpieczenie transportowe polskich kontyngentów

wojskowych, również posiadały ogromną wiedzę i doświadczenie w badanym obszarze. Ponadto osoby te w trakcie swojej służby poza granicami kraju współpracowały zarówno z komórkami funkcjonalnymi Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, jak i z komórkami PKW, na rzecz których były świadczone usługi transportowe. Pozwoliło to na obiektywną ocenę sytuacji transportowej w rejonie misji oraz wskazanie obszarów, w których należałoby dokonać zmian w celu poprawy efektywności jego funkcjonowania.

W kolejnej grupie osób, które zostały wyselekcjonowane z grona odbiorców usług transportowych, przeprowadzono badania ankietowe. Należy nadmienić, że były to często osoby niezwiązane z branżą transportową czy nawet logistyczną, jednakże dzięki ich opinii możliwa była ocena wydajności Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w obszarze zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych z punktu widzenia użytkownika końcowego oraz wskazania potencjalnych kierunków poprawy istniejącego stanu.

1.6. Organizacja i przebieg procesu badań

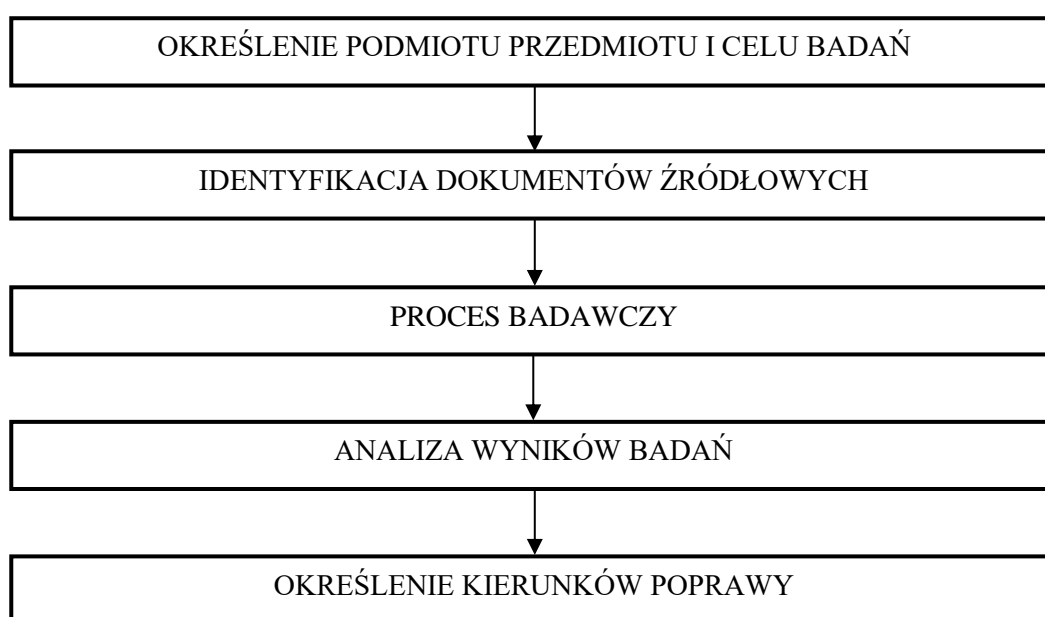
W celu rozwiązania przedstawionych problemów badawczych oraz weryfikacji postawionej hipotezy proces badawczy został podzielony na cztery etapy (Schemat 1):

Etap pierwszy, w którym określono przedmiot, podmiot i cel badań. Ponadto dokonano identyfikacji problemu badawczego. Przedstawiono problem główny oraz problemy szczegółowe związane z zabezpieczeniem transportowym polskich kontyngentów wojskowych. Kolejnym krokiem było sformułowanie hipotezy na potrzeby rozwiązania problemu badawczego oraz dobór próby badawczej przed przystąpieniem do realizacji badań.

Etap drugi, w którym zostały zgromadzone dokumenty źródłowe w celu organizacyjnego przygotowania obszaru badań. Zdefiniowano cele i zadania wojskowych misji zagranicznych oraz warunków współpracy Polski w ramach NATO i Unii Europejskiej. Przedstawiono rolę Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w systemie logistycznym SZRP, a także strukturę organizacyjną i zadania jego poszczególnych elementów. Dodatkowo omówione zostały: proces planowania potrzeb transportowych przez polskie kontyngenty wojskowe oraz możliwości wykorzystania potencjału logistycznego SZ RP.

Etap trzeci został w całości poświęcony realizacji badań empirycznych. Przeprowadzono w nim analizę dokumentów odniesienia oraz przeprowadzono wywiady eksperckie i badania ankietowe w komórkach planistycznych i wykonawczych Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Etap czwarty, w którym dokonano analizy danych uzyskanych z przeprowadzonych badań ankietowych. Na podstawie uzyskanych wyników zidentyfikowano potrzeby polskich kontyngentów wojskowych w zakresie zabezpieczenia transportowego oraz przeprowadzono ocenę realizacji procesu zaspokojenia potrzeb transportowych przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk. Na koniec rozważań podjęto próbę wskazania kierunków poprawy realizacji zadań zabezpieczenia transportowego PKW oraz zaproponowania procedur zapewniających usprawnienie procesu zaspokojenia potrzeb transportowych, przy utrzymaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa jednostek realizujących zadania mandatowe.



Schemat 1. Etapy procesu badawczego
Źródło: opracowanie własne

Każdy z wymienionych etapów pracy nad niniejszą rozprawą wiązał się z konsultacjami na różnych szczeblach organizacyjnych. Miało to miejsce w: Departamencie Zwierzchnictwa Prezydenta RP nad Siłami Zbrojnymi, Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowództwie Operacyjnym SZ RP, Inspektoracie Wsparcia Sił Zbrojnych RP, Szefostwie Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Niezwykle wartościowe informacje uzyskano od kierownictwa Portu Lotniczego Lot Cargo, który współpracował na płaszczyźnie wojskowo-cywilnej w trakcie ewakuacji polskich obywateli z terenów zagrożonych w Afganistanie.

W tym miejscu pragnę podziękować wszystkim, którzy dzieląc się swoją wiedzą, przyczynili się do powstania tej dysertacji.

ROZDZIAŁ II

UDZIAŁ SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W MISJACH POZA GRANICAMI KRAJU

2.1. Uwarunkowania prawne udziału Sił Zbrojnych RP w realizacji zadań mandatowych

2.1.1. Prawo międzynarodowe a udział jednostek wojskowych w misjach poza granicami kraju

Zaangażowanie Polski w misje poza granicami kraju wynika z polityki bezpieczeństwa państwa, w myśl której gwarancją bezpieczeństwa narodowego jest aktywny udział w międzynarodowych strukturach bezpieczeństwa. Uczestnictwo w globalnych strukturach bezpieczeństwa wymaga od Polski aktywności na arenie międzynarodowej. Dzięki obecności w misjach zagranicznych o szerokim spektrum działania Polska staje się coraz bardziej wiarygodnym partnerem w umacnianiu bezpieczeństwa i pokoju na świecie, dlatego w dalszym ciągu powinna dążyć do delegowania swoich przedstawicieli do struktur organizacji międzynarodowych, w tym ONZ, NATO czy Unii Europejskiej, a także kontynuować realizację misji wojskowych w układzie międzynarodowym.

Misje poza granicami kraju są jedną z podstawowych aktywności w tym zakresie. Poprzez uczestnictwo w różnego rodzaju sojuszach i co za tym idzie operacjach poza granicami kraju Polska wzmacnia swój aparat bezpieczeństwa narodowego. Podstawy prawne udziału Sił Zbrojnych RP w operacjach i misjach pokojowych wynikają w dużej mierze z członkostwa Polski w organizacjach międzynarodowych. Akty prawne ustanowione przez te organizacje budują całość systemu prawnego w obszarze uczestnictwa w misjach poza granicami kraju. Nadrzędnym dokumentem regulującym prawo międzynarodowe jest *Karta Narodów Zjednoczonych* zwana również Konstytucją ONZ, której celem jest zapewnienie pokoju i bezpieczeństwa i współpracy pomiędzy narodami. Za podejmowanie decyzji z ramienia ONZ w sferze utrzymania bezpieczeństwa i pokoju odpowiedzialna jest Rada Bezpieczeństwa składająca się z pięciu stałych członków (USA, Rosja, Chiny, Wielka Brytania, Francja) oraz z dziesięciu członków wybieranych na okres dwóch lat.

W strukturach państw członkowskich NATO funkcjonuje *traktat waszyngtoński z 4 kwietnia 1949 roku*, znany bardziej jako *Traktat północnoatlantycki*. Traktat ten zawiera czternaście artykułów, z których najważniejszy pod kątem militarnym jest Art. 5 mówiący o tym, że *Strony zgadzają się, że zbrojna napaść na jeden lub więcej z krajów*

w Europie lub Ameryce Północnej będzie uznana za napaść przeciwko nim wszystkim i dlatego zgadzają się, że jeżeli taka zbrojna napaść nastąpi, to każde państwo, w ramach wykonywania prawa do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, uznanego na mocy artykułu 51 Karty Narodów Zjednoczonych, udzieli pomocy Stronie lub Stronom napadniętym, podejmując niezwłocznie, samodzielnie, jak i w porozumieniu z innymi Stronami, działania jakie uzna za konieczne, łącznie z użyciem siły zbrojnej, w celu przywrócenia i utrzymania bezpieczeństwa obszaru północnoatlantyckiego¹⁰. Ponadto w ramach NATO funkcjonuje jeszcze osiem umów międzypaństwowych, które uszczegóławiają najważniejsze obszary współpracy pomiędzy państwami członkowskimi i są one uzupełnieniem traktatu waszyngtońskiego. Najważniejszym organem decyzyjnym w strukturach NATO jest Rada Północnoatlantycka, w skład której wchodzi przedstawiciele wszystkich państw członkowskich Sojuszu. W zakresie kompetencji Rady Północnoatlantyckiej leży m.in. wydawanie deklaracji i komunikatów dotyczących podjęcia określonych działań przez NATO do państw niebędących członkami sojuszu.

Inną organizacją mającą znaczący wpływ na bezpieczeństwo krajowe jest Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OBWE), w obszarze, której funkcjonuje *Paryska Karta Nowej Europy* podpisana 21 listopada 1990 roku w Paryżu podczas Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (KBWE), która deklarowała oficjalnie zakończenie w Europie konfrontacji i podziału oraz początek nowej epoki demokracji, pokoju i jedności. Innymi dokumentami OBWE regulującymi kwestie bezpieczeństwa w Europie jest Dokument Helsiński z 1992 roku, który ustala, że cechą wspólną wszystkich misji pokojowych OBWE jest ich dobrowolny charakter, co oznacza, że konieczne jest wyrażenie zgody na ustanowienie misji przez wszystkie zainteresowane strony. Zgodnie z III rozdziałem Decyzji Helsińskich podczas operacji pokojowych nie można użyć sił zbrojnych¹¹. Organem zarządzającym OBWE jest Rada Ministerialna składająca się z ministrów spraw zagranicznych państw członkowskich.

Kolejną organizacją regulującą prawo europejskie jest Unia Europejska, która została utworzona na mocy Traktatu o Unii Europejskiej wprowadzonego w życie 1 listopada 1993 roku. Traktat ten, zwany również traktatem amsterdamskim, w czerwcu 1997 roku został znowelizowany o kwestie dotyczące międzypaństwowej

¹⁰ Traktat Północnoatlantycki, Art. 5, Waszyngton 1949.

¹¹ Z. Lorenc, *Funkcje organizacji bezpieczeństwa i współpracy w Europie w kształtowaniu bezpieczeństwa*, „Zeszyty Naukowe AON”, 3(19)/2016, s. 192.

polityki bezpieczeństwa. Nowelizacje wprowadzały m.in. wytyczne w zakresie współpracy w sytuacjach kryzysowych, co wiązało się ze ścisłą współpracą militarną państw członkowskich. W dokumencie poszerzono również zakres obowiązków uczestników Unii w kwestii wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa, wprowadzono wspólne strategie dotyczące ochrony integralności Unii oraz utworzono stanowisko przedstawiciela do spraw wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa Unii Europejskiej.

Głównym organem decyzyjnym Unii Europejskiej jest Rada Unii Europejskiej składająca się z ministrów spraw zagranicznych każdego z państw członkowskich. Jednym z obszarów odpowiedzialności Rady Unii Europejskiej jest kreowanie polityki w zakresie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa.

Konsekwencją decyzji wyżej wymienionych instytucji jest wniosek Prezesa Rady ministrów do Prezydenta RP, który jako Zwierzchnik Sił Zbrojnych i głowa państwa ostatecznie udziela zgody, wydając *postanowienie o użyciu wojska* na terenie danego kraju. W postanowieniu określone są:

- cel i zakres działania;
- czas realizacji misji;
- ilość żołnierzy biorących udział w misji;
- struktury dowodzenia.

Powyższe postanowienie dotyczy wszystkich rodzajów misji realizowanych poza granicami RP i jest wydawane oddzielnie dla każdej misji.

2.1.2. Krajowe regulacje prawne udziału jednostek Wojska Polskiego w misjach zagranicznych

W związku ze zmieniającą się sytuacją geopolityczną ewoluowały zadania realizowane przez polskie kontyngenty wojskowe. Początkowo polegały one na pełnieniu roli obserwatorów, następnie koncentrowały się przede wszystkim na zabezpieczeniu logistycznym kontyngentów ONZ. Potem, w coraz większym stopniu przejmowane były zadania operacyjne, takie jak: wymuszanie pokoju, doradztwo i szkolenie sił bezpieczeństwa innych państw, a także pomoc w szeroko rozumianej odbudowie ich struktur i infrastruktury. Nowe uwarunkowania polityczne miały zasadniczy wpływ

na konieczność powstania zupełnie nowych krajowych uregulowań formalnoprawnych uczestnictwa SZ RP w operacjach poza granicami kraju¹².

Nadrzędnym dokumentem zezwalającym na użycie Sił Zbrojnych RP jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, której art. 136 mówi: W razie bezpośredniego, zewnętrznego zagrożenia państwa Prezydent Rzeczypospolitej, na wniosek Prezesa Rady Ministrów, zarządza powszechną lub częściową mobilizację i użycie Sił Zbrojnych do obrony Rzeczypospolitej Polskiej¹³. Dopuszcza również ich udział w operacjach realizowanych poza granicami kraju, co określa artykuł 117 Zasady użycia Sił Zbrojnych poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej określa ratyfikowana umowa międzynarodowa lub ustawa¹⁴. Ustawą natomiast, o której jest mowa w art.117 jest Ustawa z dnia 21 listopada z 1967 roku o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (wraz z późniejszymi zmianami), która określa zakres użycia Sił Zbrojnych RP. Zgodnie z Art. 3 pkt 2 niniejszej ustawy Siły Zbrojne RP mogą brać udział w¹⁵:

- zwalczaniu klęsk żywiołowych i likwidacji ich skutków;
- działaniach antyterrorystycznych i z zakresu ochrony mienia;
- akcjach poszukiwawczych oraz ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego;
- oczyszczaniu terenów z materiałów wybuchowych i niebezpiecznych pochodzenia wojskowego oraz ich unieszkodliwianiu;
- realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego.

Ustawa ta reguluje szczegółowo zakresy obowiązków kluczowych osób w państwie, odpowiedzialnych za obszar bezpieczeństwa narodowego.

Biorąc pod uwagę rodzaje i skalę obecnych zagrożeń, często zachodzi konieczność realizacji zadań poza granicami kraju w układzie wielonarodowym. Zadania te wykonywane są przy współpracy krajów wchodzących w skład sojuszków międzynarodowych – NATO, ONZ czy UE. W takim przypadku konieczne jest dostosowanie prawa krajowego do przepisów międzynarodowych.

¹² W. Nyszk, *Logistyka wielonarodowa w procesie zabezpieczenia logistycznego polskich kontyngentów wojskowych uczestniczących w operacjach reagowania kryzysowego NATO*, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2016, s. 23.

¹³ Konstytucja RP, Art. 136.

¹⁴ Ibidem, Art. 117.

¹⁵ Ustawa z dnia 21 listopada 1967 roku o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, Art. 3 pkt 2.

Kolejnym dokumentem narodowym zezwalającym na użycie Sił Zbrojnych RP poza granicami Państwa jest *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego*¹⁶.

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego określa, że Polska powinna koncentrować wysiłki strategiczne głównie na zapewnieniu bezpieczeństwa własnych obywateli oraz terytorium państwa, a także wsparciu obrony państw sojusznicznych zgodnie z przyjętymi umowami międzynarodowymi, a następnie na udziale w reagowaniu na zagrożenia poza terytorium sojusznicznym.

Decyzję o użyciu Sił Zbrojnych RP podejmuje Prezydent RP, wraz z Prezesem Rady Ministrów zgodnie z *Ustawą z dnia 17 grudnia 1998 roku o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa* (wraz z późniejszymi zmianami). Ustawa szczegółowo reguluje sytuacje, w jakich może nastąpić użycie Sił Zbrojnych poza granicami RP. W myśl ustawy użycie SZ RP poza terytorium Polski możliwe jest w celu udziału w¹⁷:

- konflikcie zbrojnym lub dla wzmocnienia sił państwa albo państw sojusznicznych;
- misji pokojowej;
- akcji zapobieżenia aktom terroryzmu lub ich skutkom.

Użycie Sił Zbrojnych poza terytorium RP odbywa się na mocy postanowienia Prezydenta RP. W postanowieniu o użyciu jednostek wojskowych poza granicami państwa określa się¹⁸:

- jednostki wojskowe, ich nazwy, liczebność oraz czas, przez jaki będą pozostawać poza granicami państwa;
- cel skierowania jednostek wojskowych, zakres ich zadań oraz obszar działania;
- system kierowania i dowodzenia jednostkami wojskowymi oraz organ organizacji międzynarodowej, któremu jednostki zostaną podporządkowane na czas operacji;
- organy administracji rządowej odpowiedzialne za współpracę z kierowniczymi organami właściwej organizacji międzynarodowej w zakresie kierowania działalnością i zaopatrywania jednostek wojskowych wykonujących zadania poza granicami państwa;
- etat zawierający strukturę kontyngentu oraz wyposażenie i sprzęt wojskowy;
- trasy i czas przemieszczania się jednostek wojskowych w przypadku tranzytu.

¹⁶ *Strategia bezpieczeństwa narodowego RP*, Warszawa 2021.

¹⁷ Ustawa o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa z dnia 17 grudnia 1998 r., Art. 2 pkt. 1.

¹⁸ *Ibidem*, Art. 5 pkt. 1.

Na podstawie postanowienia wydawane są pozostałe dokumenty, które szczegółowo określają udział i zasady funkcjonowania dla każdej misji z osobna. Dokumenty te wydawane są w formie:

- rozkazu Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego;
- zarządzeń i decyzji wydawanych na szczeblu Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Szefa Sztabu Generalnego;
- rozkazów, decyzji i zarządzeń niższych szczebli dowodzenia;
- etatu określającego struktury kontyngentu oraz zasadniczy sprzętu wojskowy niezbędny do wykonywania zadań mandatowych.

2.2. Aspekty historyczne polskich misji zagranicznych

2.2.1. Wojsko Polskie w misjach poza granicami kraju w latach 1953-1998

Polska była i jest aktywnym uczestnikiem działań na rzecz pokoju, bezpieczeństwa i stabilizacji międzynarodowej zarówno na europejskim teatrze działań, jak i poza nim.¹⁹

Historia udziału Sił Zbrojnych RP w misjach poza granicami kraju sięga lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Misje pod patronatem Organizacji Narodów Zjednoczonych, NATO, czy Unii Europejskiej stały się nieodzownym elementem tworzenia polityki bezpieczeństwa Państwa. Polscy żołnierze uczestniczą w misjach o wieloaspektowym obszarze działań na całym świecie, gdzie wykonują pełne spektrum zadań, poczynając od zadań obserwacyjnych poprzez zadania szkoleniowe i doradcze, aż po misje, w których realizują działania bojowe o najwyższym stopniu ryzyka.

Działania Polski w operacjach międzynarodowych miały swój początek w 1953 roku, kiedy to grupa polskich żołnierzy została wysłana w charakterze obserwatorów do rejonu konfliktu koreańskiego, gdzie mieli nadzorować zawieszenie broni w trwającej od trzech lat wojnie pomiędzy Koreą Północną i Południową. Od tego czasu Polskie Siły Zbrojne regularnie uczestniczą w misjach zagranicznych, gdzie doskonaliły swoje umiejętności, przez co przyczyniają się do zapewniania bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej.

Rok później polscy żołnierze rozpoczęli misję w Indochinach (Kambodża, Laos i Wietnam) w strukturach Międzynarodowej Komisji Nadzoru i Kontroli. W skład komisji wchodziły trzy państwa członkowskie: Polska, Kanada i Indie, które oddelegowały do prac

¹⁹ *Rola misji wojskowych, stabilizacyjnych i pokojowych w Strategii Bezpieczeństw Narodowego, Seminarium: Misje Wojska Polskiego poza granicami kraju – ich znaczenie dla reform w Siłach Zbrojnych RP*, Instytut Studiów Strategicznych, Kraków, s. 6.

na rzecz komisji trzech delegatów w randze ambasadorów, ich zastępców oraz doradców politycznych i wojskowych. Prace komisji opierały się na działaniu grup inspekcyjnych (kontrolnych) wysłanych w różne rejony Wietnamu. Polska wydzieliła ok. 160 osób do prac w tej komisji, z czego ok. 100 osób stanowili żołnierze²⁰. Do podstawowych zadań komisji należały:

- kontrola realizacji planu przegrupowania oddziałów wojskowych obu stron;
- czuwanie nad bezpieczeństwem wojsk w czasie ewakuacji i przegrupowania;
- nadzór nad przebiegiem zwalniania jeńców wojennych i internowanych osób cywilnych;
- czuwanie nad liniami demarkacyjnymi między strefami przegrupowań i strefami zdemilitaryzowanymi;
- nadzór nad portami i lotniskami oraz nad granicami Wietnamu, w związku z wykonywaniem postanowień dotyczących wyprowadzenia wojsk, personelu wojskowego, materiału wojennego i broni;
- przeprowadzanie dochodzeń na podstawie materiałów dowodowych w terenie.

Polscy żołnierzy realizowali swoje zadania w tym rejonie do 1973 roku.

Na mocy postanowień konferencji genewskiej z 1954 roku utworzono drugą Międzynarodową Komisję Nadzoru i Kontroli, która miała realizować swoje zadania w Laosie, gdzie toczyły się walki pomiędzy lewicowym ruchem partyzanckim (wspieranym przez Oddziały Ludowe Wietnamu) a Wojskami Unii Francuskiej i Królewską Armią Laosu. Początkowo strona polska wysłała w rejon Laosu 40-osobową grupę składającą się z żołnierzy i personelu cywilnego. Skład liczebny zmieniał się zależnie od nasilania się walk. Szacuje się, że w latach 1955-1975 w Laosie służyło łącznie ponad 180 osób. Wykonywanie zadań opierało się na działaniu terenowych grup kontrolnych, których zakres odpowiedzialności nie różnił się zbyt od grup działających w Wietnamie. W sumie utworzono 11 terenowych grup kontrolnych, pięć ruchomych i sześć stałych, które realizowały zadania związane z:

- kontrolą wycofania obcych wojsk;
- sprawowaniem nadzoru nad przegrupowaniem wojsk obu walczących stron;
- kontrolą zwalniania jeńców wojennych i osób internowanych;

²⁰ M. Kozaczuk, *Misje pokojowe Wojska Polskiego 1953-1978*, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 1978, s. 67.

- prowadzeniem nadzoru nad portami, lotniskami oraz wszystkimi granicami w związku z zakazem wprowadzania na jego terytorium materiału wojennego i obcych wojsk;
- prowadzeniem nadzoru nad wymianą personelu, broni i zaopatrzenia wojsk francuskich stacjonujących w Laosie.

Ostatnią Międzynarodową Komisją Nadzoru i Kontroli ustanowioną w myśl postanowień genewskich z 1954 roku była Komisja działająca na terenie Kambodży. Okres aktywności polskich wojsk w Kambodży przypadają na lata 1954-1969. Powodem działalności Komisji w tym rejonie było uznanie przez konwencję genewską Kambodży jako niepodległego i neutralnego państwa oraz nakaz opuszczenia terytorium Kambodży przez wojska francuskie i północnowietnamskie. Nadzór nad realizacją tych nakazów powierzono Międzynarodowej Komisji Nadzoru i Kontroli, która miała zadania m.in. w zakresie:

- nadzoru granic Kambodży w celu zapobiegania napływu na terytorium państwa personelu wojskowego oraz materiałów wojennych;
- kontroli akcji zwalniania jeńców oraz osób internowanych;
- nadzoru nad portami i lotniskami.

Polski skład delegacji początkowo liczył 62 osoby, jednak ze względu na coraz bardziej stabilną sytuację w państwie liczba ta była systematycznie zmniejszana. Po 1957 roku polska delegacja liczyła zaledwie 5-8 osób.

Po rozwiązaniu Komisji działających w Wietnamie, Laosie i Kambodży utworzono nową Międzynarodową Komisję Nadzoru i Kontroli (MKNK), której rejon działania obejmował tylko Południowy Wietnam. Komisja ta została powołana do życia na mocy odrębnego protokołu konferencji paryskiej, zajmując miejsce poprzedniej MKNK. W skład komisji weszły cztery kraje: Indonezja, Kanada, Polska i Węgry, z czego Kanada wycofała się po kilku miesiącach, a jej miejsce zajął Iran. Zasada działania MKNK opierała się na podobnych zasadach jak ta ustanowiona podczas konferencji genewskiej. Komisja rozpoczęła swoją aktywność w 1973 roku. Funkcjonowanie opierało się na działaniu w rejonie Południowego Wietnamu następujących grup:

- siedmiu grup inspekcyjnych;
- dwudziestu sześciu grup lokalnych działających głównie na lotniskach, portach i granicznych punktach przejściowych;

- siedmiu ruchomych grup dyspozycyjnych, które odpowiedzialne były za kontrolę legalnego przekraczania granicy z Wietnamem Południowym. Ponadto sprawowały one nadzór nad transportem wyposażenia i sprzętu wojskowego;
- siedmiu grup kontroli wymiany jeńców.

W pierwszej zmianie Polska oddelegowała do prac komisji ok. 180 osób. Na uwagę zasługuje fakt, że grupa realizująca zadania w Wietnamie Północnym składała się nie tylko z żołnierzy i personelu cywilnego, ale głównie z pracowników Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (MSW) i Ministerstwa Spraw Zagranicznych (MSZ), którzy byli przygotowywani do wykonywania zadań w specjalnej Jednostce Wojskowej 2000, gdzie zostali przeszkoleni m.in. w zakresie przetrwania w dżungli, lokalnych zwyczajów czy znajomości fauny i flory w rejonie operacji. Polski personel realizował w Wietnamie Północnym zadania związane z:

- kontrolowaniem przestrzegania zawieszenia ognia na terytorium Wietnamu Południowego;
- kontrolowaniem wycofywania się z terytorium Wietnamu Południowego wojsk amerykańskich i koalicyjnych;
- kontrolowaniem demontażu amerykańskich baz wojskowych;
- nadzorowaniem przestrzegania przez strony konfliktu zakazu wprowadzania obcych wojsk i doradców wojskowych;
- sprawowaniem nadzoru nad demokratycznymi wyborami w Wietnamie Południowym;
- sprawowaniem nadzoru nad wymianą jeńców i osób internowanych.

W efekcie swojej pracy Komisja doprowadziła do wprowadzenia zawieszenia broni na terytorium Wietnamu Południowego oraz do zaprzestania bombardowania Demokratycznej Republiki Wietnamu. Ponadto do wycofania się wojsk amerykańskich oraz koalicyjnych z Wietnamu Południowego.

Kolejnym wyzwaniem w obszarze realizacji zadań poza granicami kraju była misja w Nigerii w latach 1968-1970. W wyniku zamachu stanu w Nigerii doszło w 1966 roku do zamieszek, a następnie secesji regionu wschodniego, któremu nadano nazwę Biafra. Wydarzenia te doprowadziły do wojny domowej pomiędzy zbuntowaną prowincją, a władzami federalnymi. W efekcie władze tego kraju zwróciły się do Polski, Kanady, Szwecji i Wielkiej Brytanii o wysłanie przedstawicieli w charakterze międzynarodowej grupy obserwatorów. Na podstawie oficjalnego pisma władz Nigerii z dnia 28 sierpnia

1968 roku sformowano Grupę Obserwatorów w Nigerii (GON), w składzie której znalazło się dwóch polskich oficerów. Zadaniem Grupy było ustalenie faktycznego stanu zachowania wojsk federalnych podczas działań bojowych przeciwko Biafrze.

Zupełnie nowym doświadczeniem dla Wojska Polskiego była misja w Egipcie pod patronatem UNEF II (z ang. United Nations Emergency Force II – Siły interwencyjne Narodów Zjednoczonych), która rozpoczęła się w roku 1973 i trwała do 1979. Podstawą do wysłania polskich żołnierzy do Egiptu było postanowienie Rady Bezpieczeństwa mówiące o natychmiastowym utworzeniu Doraźnych Sił Zbrojnych Narodów Zjednoczonych, składających się z sił zbrojnych krajów członkowskich ONZ. W październiku 1973 roku Sekretarz Generalny ONZ zwrócił się do polskich władz o wyrażenie zgody na udział polskich żołnierzy w strukturach Doraźnych Sił Zbrojnych ONZ na Bliskim Wschodzie. Oprócz Polski do współpracy zostały zaproszone: Ghana, Indonezja, Nepal, Panama, Peru i Kanada. Polska i Kanada otrzymały zadanie zabezpieczenia logistycznego sił ONZ. W zakresie odpowiedzialności polskich żołnierzy leżało zabezpieczenie inżynieryjne, realizacja transportu drogowego oraz zabezpieczenie medyczne, Kanada zaś odpowiadała za usługi kwatermistrzowskie, łączność i transport lotniczy. Dodatkowo oba kraje zobligowały się do wystawienia kompanii żandarmerii wojskowej. W ramach zabezpieczenia transportowego polscy żołnierze realizowali transporty wody oraz sprzętu i materiałów niezbędnych do funkcjonowania kontyngentu. Zadania te były o tyle trudne, że polscy kierowcy zmagali się z odmiennymi warunkami klimatycznymi, zupełnie inną „kulturą jazdy” lokalnych kierowców oraz słabo rozwiniętą i oznakowaną infrastrukturą drogową. Zadania transportowe realizowane w nowych warunkach klimatycznych i terenowych stanowiły wyzwanie dla polskich żołnierzy, jednak o wiele bardziej skomplikowane okazały się zadania inżynieryjne, w ramach których realizowane były prace związane z minerskim rozpoznaniem oraz sprawdzaniem dróg, obiektów czy niszczeniem i usuwaniem niewypałów. Kolejnym bardzo ważnym obszarem działalności polskiego wojska w Egipcie było zabezpieczenie medyczne, w ramach którego utworzono Polski Szpital Polowy w Ismailii, który odpowiadał za leczenie rannych i chorych żołnierzy Kontyngentu. Polscy oficerowie pełnili również wysokie funkcje w dowództwie UNEF II. Kierownictwo wydziału inżynieryjnego i medycznego było w całości obsadzone przez polski personel, natomiast w wydziale logistycznym kierownictwo nad jednym z pionów sprawował polski żołnierz. Misja w Egipcie niosła ze sobą jeszcze jeden aspekt – wymiar szkoleniowy. Ponieważ była to

pierwsza tego typu misja, to żołnierze po powrocie często zajmowali stanowiska instruktorów, przekazując zdobytą wiedzę.

Podobną operacją pokojową pod auspicjami ONZ (UNDOF – United Nations Disengagement Observer Force, Siły ONZ do obserwacji Rozdzielenia Wojsk), w której wzięli udział polscy żołnierze była misja w Syrii, która podobnie jak ta w Egipcie była konsekwencją konfliktu Izraela z państwami arabskimi. Na podstawie porozumienia pomiędzy Izraelem a Syrią, zawartego w Genewie w 1974 roku, dopuszczono możliwość wprowadzenia obserwatorów. Na wniosek sekretarza generalnego ONZ polskie władze wyraziły zgodę na udział wojska na Wzgórzach Golan w układzie koalicyjnym – wraz z Austrią i Peru. Głównym zadaniem mandatowym miało być nadzorowanie rozejmu pomiędzy skonfliktowanymi stronami. W praktyce misje, jakie realizowali polscy żołnierze, polegały na rozminowywaniu terenu i dróg dojazdowych do baz i posterunków obserwacyjnych oraz miejsc wyznaczonych na lądowiska dla śmigłowców. Oprócz inżynieryjnych Polski Kontyngent otrzymał również zadania logistyczne polegające na: remontowaniu budynków i infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania baz ONZ oraz budowie nowych baz na rzecz kontyngentów innych państw. Polski Kontyngent Logistyczny (POLLOG) składał się z pododdziałów inżynieryjnych, remontowych oraz sanitarno-epidemiologicznych.

Na uwagę zasługują także działania polskich jednostek wojskowych w Syrii. Prowadzone były również pod patronatem UNDOF i stanowiły najdłużej trwającą misję Wojska Polskiego. Aktywność Wojska Polskiego przypada na lata 1974-2009. Misję w Syrii należy podzielić na dwa etapy. Pierwszy przypada na lata 1974-1993, kiedy to polskim żołnierzom powierzono wykonywanie zadań logistycznych oraz pomocy humanitarnej, natomiast drugi na lata 1993-2009, gdy żołnierze wykonywali zadania związane z rozdzielaniem syryjsko-izraelskich wojsk na Wzgórzach Golan. Do głównych zadań Polskiego Kontyngentu Wojskowego należało:

- nadzorowanie obszaru odpowiedzialności w formie posterunków oraz organizowanie patroli zgodnie z zaleceniami Komendy Głównej UNDOF;
- rozmieszczanie w kontrolowanym obszarze (na rozkaz przełożonych) grup szybkiego reagowania w celu zapewnienia przestrzegania zawieszenia broni pomiędzy Izraelem a Syrią;
- budowanie oznakowań i umocnień wokół obiektów.

Należy również podkreślić, że dowódcą sił pokojowych UNDOF został Polak, gen. dyw. Roman Misztal, który swoje stanowisko objął 1 października 1991 roku.

Misja w Syrii została oficjalnie zakończona 18 listopada 2009 roku. Po tym terminie pozostało jedynie dwóch oficerów marynarki wojennej, którzy pełnili służbę w strukturach dowództwa UNDOF do 9 kwietnia 2010 roku.

W 1989 roku przedstawiciele Wojska Polskiego weszli w skład grupy obserwacyjnej UNTAG (United Nations Transition Assistance Group – Grupa Przejściowej Pomocy ONZ) realizującej zadania w Namibii, która kontynuowała walkę o niepodległość przeciwko Republice Południowej Afryki (RPA). W 1988 roku, na skutek umów i porozumień, podjęto decyzję o wycofaniu wojsk RPA z terenów Namibii i zorganizowaniu w tym kraju wyborów powszechnych pod patronatem ONZ. Na mocy rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 632 z dnia 16 lutego 1989 roku została powołana grupa pomocy ONZ, której zadaniem było zapewnienie stabilizacji politycznej i militarnej Namibii oraz nadzorowanie wycofywania się wojsk RPA z Namibii. W trakcie misji Polski Kontyngent Wojskowy składał się z dowództwa, elementów sztabowych i logistycznych oraz Centralnej Składnicy UNTAG. Do zadań kontyngentu należało zapewnienie funkcjonowania centralnych magazynów zaopatrzenia oraz zaopatrywanie batalionów operacyjnych. W latach 1989-1990 w Namibii pełniło służbę ponad 390 polskich żołnierzy, z których trzech poniosło śmierć w rejonie operacji²¹.

Następną misją, którą należy scharakteryzować, omawiając udział Sił Zbrojnych RP w operacjach poza granicami kraju, są działania pod patronatem UNIFIL (ang. *United Nations Interim Force in Lebanon* – Tymczasowe Siły Zbrojne ONZ w Libanie) w Libanie. Siły UNIFIL powstały na mocy Rady Bezpieczeństwa nr 425 i 426 z 19 marca 1978 roku, a ich celem było wezwanie do zaprzestania prowadzenia działań wojennych oraz monitorowanie wycofywania z terenów Libanu. Polski Kontyngent Wojskowy rozpoczął działania w strukturach UNIFIL w czerwcu 1992 roku w składzie 60 osób jako osobowa jednostka medyczna, do której zadań należała stała opieka medyczna nad wszystkimi kontyngentami stacjonującymi w rejonie Libanu oraz udzielanie doraźnej pomocy lokalnej ludności. W 1994 roku skład PKW został powiększony o batalion logistyczny i liczył już ponad 500 osób, natomiast w 1996 roku dołączył do nich personel pododdziałów remontowych. Pododdziały te początkowo działały w składzie batalionu logistycznego, natomiast już od drugiej zmiany jako Samodzielne Zgrupowanie Pododdziałów Remontowych. Po rozbudowaniu kontyngentu o wyżej wymienione

²¹ D. Kozerański, *Polskie kontyngenty wojskowe w operacjach pokojowych (1993-1999)*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, Warszawa 2005, s. 97.

elementy Polskiemu Kontyngentowi Wojskowemu powierzono całość zadań logistycznych, do których m.in. należało:

- transportowanie materiałów i produktów do rejonu operacyjnego;
- magazynowanie materiałów i produktów oraz ich ochrona;
- remonty i utrzymywanie pojazdów UNIFIL w II linii transportowej oraz dokonywanie ich napraw;
- wykonywanie zadań z zakresu zaopatrzenia medycznego oraz udzielania pierwszej pomocy;
- wykonywanie zadań inżynierskich, takich jak rozminowywanie terenu, niszczenie niewybuchów, a także wykonywanie różnorodnych prac inżynierskich;
- ochrona i obrona przydzielonych rejonów.

Pod koniec 2009 na skutek wycofywania kontyngentów z misji oenzytowskich PKW Liban rozpoczął wycofywanie wojsk z rejonu misji, a ostatni żołnierze (oficerowie grupy likwidacyjnej) zostali skierowani do kraju 11 grudnia 2009 roku.

Odmienny charakter miała misja na Haiti, w której pierwszy raz użyto żołnierzy jednostek specjalnych. Na mocy rezolucji RB ONZ nr 940, z dnia 31 lipca 1994 roku, utworzono złożone z 28 państw Siły Międzynarodowe, w strukturach których znalazło się 60 żołnierzy jednostki specjalnej GROM. Głównym zadaniem mandatowym misji było rozwiązanie konfliktu powstałego na skutek zamachu stanu i obalenia prezydenta wybranego w legalnych wyborach. Polscy komandosi realizowali zadania głównie o charakterze policyjnym, związanym z:

- nadzorowaniem lokalnych sił policyjnych;
- patrolowaniem przydzielonych stref odpowiedzialności;
- ochroną obiektów i ważnych osób odwiedzających wyspę; byli odpowiedzialni za ich kompleksową ochronę od momentu przybycia, aż do chwili opuszczenia wyspy;
- szkoleniem i współdziałaniem z nowo utworzonymi siłami bezpieczeństwa.

W trakcie misji na Haiti – oprócz weryfikacji zdolności bojowych żołnierzy – przetestowano również wyposażenie i sprzęt wykorzystywany przez Wojsko Polskie. Zupełnie odmiennie warunki klimatyczne pokazały, że mundury i obuwie użytkowane przez Polaków nie zdały egzaminu, a sprzęt będący na wyposażeniu okazał się awaryjny i niedostosowany do ekstremalnie gorących warunków panujących w rejonie misji. Niestety z perspektywy czasu należy stwierdzić, że próby interwencji w kwestii

pozyskania odpowiedniego sprzętu i wyposażenia nie przyniosły oczekiwanych rezultatów, a problem ten był bolączką wielu kolejnymi misji. Podsumowując, działania operatorów GROM zostały bardzo wysoko ocenione przez koalicjantów i wojska amerykańskie, co przełożyło się na późniejszą współpracę z USA w sferze militarnej.

Drugą misją, w której wzięła udział jednostka GROM, była UNATES w Sławonii (United Nations Transitional Administration for Eastern Slavonia, Baranja and Western Sirmium – Tymczasowa Administracja Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Wschodniej Sławonii, Baranii i Zachodniego Sirmium), która była kolejną próbą zaprowadzenia pokoju w byłej Jugosławii. W listopadzie 1996 ONZ zwróciło się do polskich władz o wzmocnienie siła UNATES żołnierzami jednostki specjalnej. Na tej podstawie sformowano kontyngent składający się z 53 operatorów Jednostki GROM, który rozpoczął swoje działania w grudniu 1996 roku we wschodniej Sławonii. Żołnierze GROM odpowiedzialni byli m.in. za:

- eskortowanie ważnych osób na terenie Sławonii;
- eskortowanie grup uchodźców;
- ochronę obiektów o znaczeniu strategicznym;
- eskortowanie konwojów z ważnymi przesyłkami;
- przeciwdziałanie demonstracjom przede wszystkim w okresie przedwyborczym.

Wysoki poziom wyszkolenia oraz wyposażenie, jakimi dysponowali żołnierze, zadecydowały o tym, że dowództwo UNATES podjęło decyzję o sformowaniu z polskiego kontyngentu Wojskowej Grupy Interwencyjnej i tym samym przedłużeniu pobytu polskich żołnierzy w Sławonii do 1998 roku. Należy również podkreślić, że w trakcie tej misji doszło do jednej z najbardziej spektakularnej operacji. Żołnierze GROM zatrzymali pojмали zbrodniarza wojennego Slavko Dokmanovicia zwanego „Rzeźnikiem Vukovaru”. W 1992 roku na mocy rezolucji RB ONZ nr 981 z 31 marca 1995 roku wydzielony został komponent Sił Zbrojnych RP, przeznaczony do udziału w ONZ-owskich siłach pokojowych na terytorium byłej Jugosławii, głównie w Chorwacji, w latach 1992-1995. W szczytowym okresie liczył on prawie 1200 żołnierzy, co czyni go trzecim co do wielkości polskim kontyngentem wojskowym w historii. Polski Kontyngent Wojskowy odpowiedzialny był za:

- kontrolowanie wycofywania wojsk i ludności ze Strefy Separacji;
- ustanowienie Połączonych Komisji Szczegła Lokalnego i Nadzorowania;
- ustanowienie rubieży wycofania wojska i ciężkiego sprzętu;

- nadzór nad przestrzeganiem porozumienia;
- meldowanie o naruszeniu postanowień porozumienia.

Na bazie Polskiego Kontyngentu Wojskowego utworzono 42 posterunki oraz cztery stałe patrole. W sierpniu 1995 roku siły ONZ w wyniku narastającego konfliktu przeprowadziły ostrzał polskich posterunków, w wyniku czego Polacy zostali zmuszeni do opuszczenia swoich 25 placówek. Poniesiono również znaczne straty w sprzęcie i wyposażeniu. Działania te przyczyniły się do podjęcia decyzji o zakończeniu misji. Oficjalnie stało się to 15 stycznia 1996 roku.

Ostatnią omawianą misją ONZ jest misja realizowana w strukturach IFOR (*Implementation Forces* – Siły Wdrażające / Implementacyjne) na terenach Bośni i Hercegowiny w latach 1995-1996. Kontyngent został sformowany na bazie 16 Batalionu Powietrzno-Desantowego, który działał w układzie koalicyjnym z Danią, Finlandią, Norwegią i Szwecją w rejonie północnej Bośni. Do głównych zadań mandatowych należało:

- nadzorowanie przestrzegania przez strony konfliktu postanowień pokojowych i nienaruszania wytyczonych granic;
- zapewnienie kontroli przestrzeni powietrznej nad Bośnią;
- ustanowienie mieszanych komisji wojskowych, których zadaniem było rozstrzygnięcie sporów pomiędzy stronami konfliktu;
- niesienie pomocy ludności cywilnej i organizacjom pozarządowym, prowadzącym pomoc humanitarną.

W praktyce zadania te sprowadzały się do: patrolowania wydzielonych stref po obu stronach linii rozdzielnia wojsk, zbierania informacji o polach minowych, zabezpieczenia wymiany jeńców oraz zapewnienia swobody poruszania się ludności cywilnej po terytorium kraju. Polski kontyngent liczył około 670 żołnierzy.

Należy podkreślić, że misja ta była pierwszą misją realizowaną przy współpracy z NATO w ramach programu „Partnerstwo dla pokoju” będącego pierwszym krokiem członkostwa w Sojuszu Północnoatlantyckim.

Wyżej wymienione misje zagraniczne realizowane przez Wojsko Polskie nie są jedynymi realizowanymi przez polskich żołnierzy. Oprócz omówionych aktywności Polski na arenie międzynarodowej odbyło się wiele mniejszych operacji, które również przyczyniły się do zmian w wojsku, a także do zwiększenia obecności w polityce międzynarodowej.

Podsumowując zaangażowanie Polski w misjach zagranicznych do 1999 roku, można stwierdzić, że okres ten przyczynił się znacząco do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa Państwa oraz umocnił pozycję RP na arenie międzynarodowej. Należy również podkreślić, że aktywny udział w misjach poza granicami kraju wniósł swój wkład w procesie umacniania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Dzięki współpracy polskich kontyngentów wojskowych w układzie międzynarodowym Polska zaczęła być postrzegana jako równorzędny partner w tworzeniu bezpieczeństwa na świecie.

Ponadto kilkudziesięcioletni okres działalności PKW w układzie koalicyjnym był źródłem doświadczeń zarówno w obszarze ogólnie pojętej działalności logistycznej, jak i w sferze odpowiedzialności Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Uświadomiono sobie między innymi, że Siły Zbrojne RP nie posiadają odpowiednich środków transportowych mogących w pełni zabezpieczyć potrzeby przemieszczających się poza granice kraju wojsk. Dotyczyło to głównie polskich kontyngentów wojskowych o rozbudowanej strukturze etatowej oraz dużej ilości sprzętu, pojazdów i wyposażenia. W procesie przemieszczenia kontyngentów na odległe teatry działań konieczne było korzystnie z przewoźników spoza Sił Zbrojnych RP.

2.2.2. Udział jednostek Wojska Polskiego w misjach po 1999 roku

Z poprzedniego rozdziału można wywnioskować, że wzmożona aktywność w obszarze działalności Polski w misjach zagranicznych przypada na lata 90 XX wieku, jednak przełomowym wydarzeniem było przystąpienie Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego NATO 12 marca 1999 roku. Wstąpienie w struktury jednego z największych sojuszków na świecie dało Polsce nie tylko gwarancję bezpieczeństwa w postaci art. 5 traktatu waszyngtońskiego, ale doprowadziło również do wzrostu pozycji i znaczenia Polski na arenie międzynarodowej. Konieczność dostosowania do standardów NATO, udział polskich żołnierzy w misjach oraz ćwiczeniach i szkoleniach z żołnierzami z innych państw Sojuszu spowodowały, iż nasze Siły Zbrojne osiągnęły wysoki poziom interoperacyjności z innymi wojskami sojuszniczymi²². Polska wzięła udział w kilkunastu misjach zagranicznych realizowanych pod auspicjami NATO, najpierw jako partner, a następnie jako pełnoprawny członek Sojuszu. Z racji charakteru obecnych zagrożeń

²² Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, *Polska w Sojuszu Północnoatlantyckim*, <https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/15-lat-polski-w-nato/polska-w-sojuszu-polnoc/5295,Korzysci-i-inicjatywy.html> [dostęp: 19.04.2021 r.].

pokoju na świecie oraz zaangażowanie Polski w walkę z międzynarodowym terroryzmem uwaga zostanie skupiona na działaniach Sił Zbrojnych RP w Iraku i Afganistanie.

Operacja *Iraqi Freedom* w Republice Iraku

Innym konfliktem, który wywarł wpływ na zmiany w polskiej armii były działania zbrojne w Republice Iraku. 20 marca 2003 roku Stany Zjednoczone Ameryki przy pomocy wojsk Wielkiej Brytanii przeprowadziły atak na Irak. Podstawowym powodem ataku była informacja wywiadu amerykańskiego o przygotowaniu przez rząd Saddama Husajna broni biologicznej²³. Jak się ostatecznie okazało niepotwierdzona.

Pomimo próby przedstawienia przez USA dowodów na posiadanie broni masowego rażenia przez Saddama Husajna zarówno ONZ, jak i NATO nie poparły amerykańskiej inwazji. Ze zdecydowanym sprzeciwem wystąpiły Francja i Niemcy, co spowodowało poważny kryzys w państwach członkowskich. Wobec sprzeciwu państw członkowskich NATO i ONZ strona amerykańska utworzyła koalicję wielonarodową z państw spoza sojuszu.

Polska od początku popierała planowaną przez Amerykanów operację przeciwko Saddamowi Husajnowi, czego rezultatem było podpisanie przez Prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego zgody na udział żołnierzy Wojska Polskiego w operacji *Iraqi Freedom* w strukturach Wielonarodowej Dywizji Centrum–Południe. Misja w Iraku w latach 2003-2008 miała nieco inny charakter niż ta w Afganistanie. Przede wszystkim nie była to misja pod patronatem ONZ.

Głównym celem operacji było stworzenie bezpiecznych warunków funkcjonowania demokratycznego państwa irackiego, który planowano osiągnąć poprzez działania obejmujące:

- walkę z terroryzmem;
- likwidację broni masowego rażenia;
- obalenie rządów Saddama Husajna i ustanowienie demokracji;
- pomoc humanitarną dla lokalnej ludności.

Nieoficjalnie wiadomo było, że dodatkowymi powodami były:

- ukazanie prezydenta USA Georga W. Busha jako silnego przywódcy;
- przejęcie kontroli nad złożami ropy naftowej i gazu ziemnego;
- lobbowanie przemysłu zbrojeniowego USA.

²³ R. Kraiński, *Ekonomiczne aspekty polskich misji wojskowych w Iraku i Afganistanie*, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Gdynia 2016, s. 75.

Od samego początku Polska była liczącym się uczestnikiem tego konfliktu. Aktywność Polskiego Kontyngentu Wojskowego przypada na lata 2003-2011, kiedy to w szczytowym okresie na terenie Iraku rozlokowanych było ok. 2500 żołnierzy. Ze względu na zaangażowanie i liczebność Polski Kontyngent Wojskowy objął środkowo-południową strefę Iraku liczącą ponad 65 500 km², w skład której wchodziły miasta: Karbala, Babilon, Kar-Nadżaf, Al-Kadisijja. Dodatkowym wyzwaniem było również powierzenie stronie polskiej dowodzenia Wielonarodową Dywizją Centrum – Południe. Odpowiadając na tak ogromne wyzwanie, strona polska podjęła duże ryzyko, gdyż o przyszłej roli naszej dywizji wiadomo było niewiele: działania wojenne w rejonie misji jeszcze trwały, nieznana była lokalizacja przyszłej strefy działań, nie posiadaliśmy dywizji w kraju, która mogłaby samodzielnie wykonać to zadanie. Ponadto wielką niewiadomą było to, z jakimi siłami państw będziemy współtworzyć dywizję i wspólnie prowadzić działania stabilizacyjne²⁴.

W rezultacie okazało się, że polscy żołnierze realizowali całe spektrum zadań mandatowych, do których należały m.in.:

- operacje bojowe zapewniające utrzymanie bezpieczeństwa w swojej strefie odpowiedzialności;
- zadania stabilizacyjne w celu przywrócenia porządku publicznego;
- udzielaniu pomocy humanitarnej dla miejscowej ludności;
- prowadzenie szkoleń specjalistycznych dla sił bezpieczeństwa, policji i wojska;
- zabezpieczenie logistyczne sił sojuszników.

Niestety nowy charakter działań w odmiennych warunkach klimatycznych pokazał wiele słabości Polskiego Kontyngentu Wojskowego zarówno w kwestii wyszkolenia i prowadzenia operacji bojowych, jak i w obszarze zabezpieczenia logistycznego i wyposażenia. Już na etapie formowania pierwszej zmiany PKW okazało się, że żadna z brygad nie jest w stanie wydzielić i wyszkolić pełnego komponentu, w związku z czym formowano kontyngent z jednostek z całego kraju. Wyposażenie indywidualne żołnierzy również odbiegało od ogólnie przyjętych przez pozostałych koalicjantów standardów. Żołnierze otrzymywali mundury niespełniające wymagań danej strefy klimatycznej, uzbrojenie i sprzęt wojskowy często nie wytrzymały ekstremalnych warunków, a pojazdy samochodowe używane do wyjazdów poza teren bazy nie zapewniały

²⁴ W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wrocław 2010, s. 105.

wystarczającej ochrony żołnierzy przed minami-pułapkami, gdzie elementy opancerzenia były pozyskiwane na rynku lokalnym. Podobnie sytuacja wyglądała ze sprzętem przeładunkowym, który PKW otrzymało dopiero na późniejszym etapie misji, do tego czasu użytkowano użyczony odpłatnie sprzęt od strony amerykańskiej.

Kolejnym problemem dla polskiej armii była organizacja i realizacja przemieszczenia wojsk do Iraku. Ilość zaangażowanych sił i środków w realizację założonych celów misji wymagała szerokiej kooperacji pomiędzy poszczególnymi państwami oraz wojskowymi i cywilnymi agencjami świadczącymi usługi transportowe²⁵. Efektem prac planistycznych było wypracowanie planu przemieszczenia PKW do Iraku, który zakładał przemieszczenie wojsk dwoma rodzajami transportu: drogą powietrzną, drogą morską. Środkami przerzutu powietrznego przetransportowano żołnierzy wraz z wyposażeniem indywidualnym, natomiast do przerzutu zapasów, kontenerów i sprzętu ciężkiego wykorzystano transport morski. W czasie załadunku sił PKW wysłanych w rejon misji stabilizacyjnej w Iraku na cztery statki wyczarterowane przez stronę amerykańską, która sfinansowała przerzut naszych wojsk, załadowano łącznie²⁶:

- 622 różnego rodzaju samochodów, w tym: 128 samochodów typu Tarpan Honker, 110 pojazdów typu Star 944, Star 266, Jelcz 662;
- 120 różnych przyczep oraz naczep;
- 14 opancerzonych pojazdów typu Żbik-2;
- 10 śmigłowców, w tym: 6 sztuk PZWL-3 WA Sokół i 4 sztuki Mi-8;
- 783 sztuki kontenerów, w tym 584 kontenery transportowe oraz 199 kontenerów specjalistycznych. Uwzględniając 84 kontenery mieszkalne, na statki zostało załadowanych 720 kontenerowych jednostek ładunkowych zawierających różnego rodzaju sprzęt.

Do zabezpieczenia przemieszczenia ludzi wraz z ich wyposażeniem indywidualnym w rejon operacji w Iraku wykorzystano cywilne samoloty pasażerskie, które zostały wyczarterowane od firm lotniczych. Opłatę za czarter samolotów pokryły Stany Zjednoczone na podstawie stosownych porozumień zawartych w fazie planowania przemieszczenia. Ponadto zaplanowano dodatkowo limit godzin nalotu dla rodzimych

²⁵ Ibidem.

²⁶ K. Kubiak, *Porty morskie w aspekcie przeładunków wojskowych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2005.

jednostek transportu powietrznego, tj. samolotów CASA C-295M w ilości 600 godzin²⁷. Do transportu wykorzystano również amerykańskie statki powietrzne C-17 Globemaster III.

Niestety misja w Republice Iraku odkryła największy mankament WP, czyli zależność logistyczną od sojuszników. Bez amerykańskiego wsparcia w dostawach Wojsko Polskie nie byłoby zdolne do prowadzenia działań za granicą, ponieważ posiadane środki transportu były niewystarczające do zaspokojenia potrzeb armii²⁸. W celu realizacji zadań mandatowych w Republice Iraku Ministerstwo Obrony Narodowej było zmuszone do kontraktowania usług poza SZ RP, co w efekcie przełożyło się na ich wykonanie na akceptowalnym poziomie.

Operacja ISAF²⁹ w Afganistanie

Kluczowym wydarzeniem w walce z terroryzmem i co za tym idzie zaangażowaniem Polski w walkę z terroryzmem na arenie międzynarodowej był 11 września 2001 roku, w którym nastąpiła seria zamachów terrorystycznych na terenie Stanów Zjednoczonych Ameryki. Ataki na World Trade Center i Pentagon, które skutecznie wykonali samobójcy z Al-Kaidy, pokazały światu, że już nikt nie może się czuć bezpieczny, niezależnie od miejsca zamieszkania. Jasno również wynikało z nich, że przed terroryzmem nie chroni w pełni posiadany potencjał gospodarczy i militarny. Dzięki temu przekonaniu coraz większa liczba polityków zaczęła głosić tezę, że jedynie aktywne zaangażowanie w walkę z terroryzmem może dać pozytywne rezultaty³⁰.

Po przeprowadzonych zamachach, w których zginęło około 3000 osób, USA wypowiedziało wojnę światowemu terroryzmowi. Również ONZ, Sojusz Północnoatlantycki NATO, a także kraje niebędące członkami sojuszu uznały, że zamachy zachwiały nie tylko bezpieczeństwem Stanów Zjednoczonych, ale wpłynęły w znaczący sposób na bezpieczeństwo międzynarodowe.

Poparcie dla amerykańskich działań w Afganistanie wyraziły: Wielka Brytania, Francja, Hiszpania, Włochy, Egipt, Pakistan, Arabia Saudyjska oraz Rosja. Sprzeciw zgłosiły Niemcy, Holandia, Belgia i Norwegia.³¹ Polska również poparła te działania,

²⁷ W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy w operacjach...*, op. cit., s. 117.

²⁸ A. Łukaszewicz, *Afganistan i Irak: Ekonomiczny bilans wojny z terroryzmem*, „Żurawia Papers”, nr 15, Warszawa 2010, s. 73.

²⁹ ISAF (International Security Assistance Force), czyli operacja Międzynarodowych Sił Wsparcia Bezpieczeństwa w Afganistanie była realizowana pod auspicjami NATO. Siły ISAF realizowały swoje działania zgodnie z mandatem ONZ nr 1386 i jego kontynuacjami oraz opracowanymi na jego podstawie OPLAN-em 10302 i planem Sojuszniczego Połączonego Dowództwa Operacyjnego.

³⁰ R. Kraiński, op. cit.

³¹ Por. K. Korzeniewski *Vademecum żołnierza Islamskie państwo Afganistan*, Departament Wychowania

czego zwieńczeniem było utworzenie i wysłanie do Afganistanu w 2002 roku Polskiego Kontyngentu Wojskowego liczącego ok. 100 żołnierzy, składającego się głównie z elementów logistycznego i inżynieryjnego oraz grupy operatorów Jednostki Wojskowej GROM. Kilka miesięcy później do struktury PKW przydzielono okręt wsparcia logistycznego ORP Kontradmirał Xawery Czernicki.

Misja Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Islamskiej Republice Afganistanu była niewątpliwie dużym wyzwaniem dla Sił Zbrojnych RP, stanowiła jednak szansę na podniesienie poziomu wyszkolenia żołnierzy oraz modernizację polskiej armii. Polscy żołnierze wykonywali swoje zadania w odmiennych i ekstremalnie trudnych warunkach klimatycznych i kulturowych, nie mając również doświadczenia w prowadzeniu operacji bojowych. Początkowo zadania skupiały się na zapewnieniu bezpieczeństwa w stolicy, odbudowie infrastruktury i wsparciu organizacji humanitarnych, potem stopniowo zostały rozszerzone na teren całego kraju i uzupełnione m.in. o szkolenie sił bezpieczeństwa, tworzenie demokratycznych struktur i warunków do samodzielnego funkcjonowania³². Dodatkowo elementy wydzielone z Wojsk Specjalnych realizowały operacje kinetyczne, polegające na ochronie i obronie wojsk, ochronie polskiego elementu CJTF³³, w zakresie odpowiedzialności WS były również zadania patrolowe oraz ochrona elementu wykonującego zadania inżynieryjne.

Misję realizowaną przez polskich żołnierzy podczas operacji w Afganistanie można podzielić na dwa główne okresy. Pierwszy obejmuje realizację zadań inżynieryjnych w ramach operacji Enduring Freedom. Drugi to zadania bojowe wykonywane przez elementy bojowe PKW w ramach Międzynarodowych Sił Wsparcia Bezpieczeństwa ISAF (ang. International Security Assistance Force).

Operacja Enduring Freedom trwała do 2007 roku, a następnie Polski Kontyngent Wojskowy prowadził swoje działania w Afganistanie w strukturach ISAF, składających się z wojsk państw członkowskich NATO.

Należy również wspomnieć, że istotnym przedsięwzięciem w kierunku zmiany statusu misji oraz zwiększenia liczebności wojsk na terenie Republiki Afganistanu był rekonesans przeprowadzony przez przedstawicieli SZ RP. Na podstawie wniosków z tego rozpoznania, zgodnie z postanowieniem Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego

i Promocji Obronności MON, Warszawa 2006, s. 64-65.

³² Por. J.Z. Matuszak, *Operacja ISAF w Afganistanie*, [w:] „Wojsko w Społeczeństwie”, nr 1/2007, op. cit. s. 47-53.

³³ CJTF – Combined Joint Task Forces.

(na wniosek Prezesa Rady Ministrów Jarosława Kaczyńskiego), z 22 listopada 2006 roku, w Afganistanie od 1 grudnia 2006 roku zwiększono liczbę polskich żołnierzy do 1200. Następnie zwiększono kontyngent do ok. 1600 żołnierzy SZ RP, w ramach V zmiany PKW Afganistan do 2000 żołnierzy, a w ramach VII zmiany do 2500 żołnierzy (siódmy co do liczebności kontyngent wśród państw ISAF)³⁴.

Cała operacja na terenie Islamskiej Republiki Afganistanu składała się z 5 faz:

Faza 1. Ocena i przygotowanie rozmieszczenia sił, zawierające realizację operacji w Kabulu.

Faza 2. Ekspansja ISAF na teren całego kraju.

Faza 3. Stabilizacja.

Faza 4. Przekazanie odpowiedzialności Afgańczykom.

Faza 5. Wycofanie sił i środków³⁵.

Działania stabilizacyjne w ramach operacji ISAF przyniosły znaczną poprawę standardu funkcjonowania państwa. Jednym ze zrealizowanych obszarów było podniesienie poziomu wyszkolenia Afgańskich Sił Bezpieczeństwa Narodowego, które były zdolne do samodzielnego wykonywania zadań, infrastruktura niezbędna dla funkcjonowania państwa została odbudowana, a poziom edukacji uległ znacznej poprawie. Stworzone warunki nieuchronnie prowadziły do zakończenia misji ISAF. W związku z planowanym w 2012 roku zakończeniem misji już rok wcześniej rozpoczęto zmniejszanie kontyngentu oraz przekazywanie odpowiedzialności za powierzone strefy Afgańczykom.

Rola wojsk natowskich była skoncentrowana na szkoleniu, doradztwie i wspomaganii afgańskich sił w przejmowaniu obowiązków, tak aby mieć pewność, że są one zdolne je w pełni wykonać. Siły ISAF stopniowo były wycofywane do końca 2014 roku³⁶. Ostatnia, XV zmiana Polskiego Kontyngentu Wojskowego pełniącego służbę w Afganistanie powróciła do kraju w grudniu 2014 roku.

W każdej wymienionej fazie operacji niezbędna była realizacja zabezpieczenia logistycznego. Zabezpieczenie logistyczne podczas przygotowywania nowo tworzonych kontyngentów oraz ich funkcjonowania w pierwszych zmianach jest szczególnie złożone,

³⁴https://pl.wikipedia.org/wiki/Mi%C4%99dzynarodowe_Si%C5%82y_Wsparcia_Bezpiecze%C5%84stwa [dostęp: 28.04.2021 r.].

³⁵ M. Kwiecińska, *Wpływ doświadczeń z misji ISAF w Afganistanie na operacje reagowania kryzysowego*, praca naukowo-badawcza, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2017, s. 30.

³⁶ *Ibidem*, s. 33.

ze względu na brak możliwości dokładnego zaplanowania wszystkich aspektów związanych z działalnością operacyjną, zadaniami i warunkami działania. Dotyczy to szczególnie koalicji organizowanych ad hoc. Sprecyzowanie zadań, wielkości zaangażowanych sił, opracowanie etatu i tabeli należności w takich przypadkach jest procesem ciągłym, w którym ustalone dane ulegają zmianom. Logistyka musi elastycznie dostosowywać się do tych zmian, aby w możliwie wysokim stopniu zaspokoić potrzeby, dysponując określonymi możliwościami, w tym również finansowymi³⁷.

Zabezpieczenie logistyczne misji w Afganistanie realizowane było na dwa sposoby. Pierwszy przy wykorzystaniu własnych elementów logistycznych i sprzętu, drugi na mocy porozumienia zawartego pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej RP a Departamentem Obrony USA w sprawie wsparcia logistycznego polskich Sił Zbrojnych w Afganistanie. W ramach niniejszego porozumienia Polska otrzymała wsparcie od strony amerykańskiej we wszystkich potrzebnych klasach zaopatrzenia. Ponadto dodatkowe porozumienia wykonawcze do umowy umożliwiły SZ RP wykorzystanie sprzętu armii amerykańskiej. W ramach umowy pozyskano środki transportu powietrznego w celu przemieszczenia ludzi i sprzętu do rejonu działań oraz ich powrotu do kraju, na miejscu otrzymano m.in. sprzęt łączności, pojazdy bojowe typu MRAP i MATV wraz z urządzeniami zakłócającymi. Umowa polsko-amerykańska pozwoliła na zredukowanie kosztów misji oraz problemów związanych z transportem ludzi i sprzętu w rejon działań. Dodatkową korzyścią wynikającą ze zdobytych w Afganistanie doświadczeń było przystąpienie Polski do międzynarodowych programów transportowych SALIS i SAC, dzięki którym zwiększono możliwości transportu strategicznego wojsk, a także ułatwiono pozyskiwanie statków powietrznych na potrzeby zabezpieczenia misji zagranicznych.

W zakresie planowania przetestowano i wprowadzono do użytku logistyczne programy informatyczne, takie jak: LOGFAS, LOGREP, czy ADAMS, które pozwoliły na dostarczanie w czasie rzeczywistym informacji o sytuacji logistycznej i operacyjnej w systemie międzynarodowym.

Operacje realizowane w Islamskiej Republice Afganistanu przyczyniły się do zmian w funkcjonowaniu systemu logistycznego. W służbach materiałowych, zmiany dotyczyły m.in.:

³⁷ D. Grała, *Problemy zabezpieczenia logistycznego PKW w Afganistanie, Iraku i Czadzie. Wnioski dla przyszłych kontyngentów*, [w:] A. Polak, W. Więcek (red. nauk.), *Polskie Siły Zbrojne w Afganistanie. Wnioski i doświadczenia*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2015.

- modernizacji sprzętu do przygotowania i przechowywania żywności, co pozwoliło na pozyskiwanie żywności na rynku lokalnym w celu ograniczenia kosztów;
- wprowadzenia do użytku nowych wzorów umundurowania dostosowanego do warunków klimatycznych panujących w rejonie misji;
- wprowadzenia zmian w zakresie zaopatrywania w produkty MPS. W zakresie MPS zaopatrywanie w paliwa realizowane było na podstawie umowy ACSA, a ich dostawę do wszystkich baz zabezpieczał lokalny kontraktor; natomiast zaopatrywanie w oleje, smary i produkty specjalne realizowane było za pośrednictwem NEW³⁸ oraz z zasobów krajowych w narodowym systemie zaopatrywania³⁹.

Z kolei zakresie odpowiedzialności służb technicznych nacisk położono na:

- włączenie systemu logistycznego w system logistyczny USA, w ramach umowy ACSA, co pozwoliło na pozyskiwanie części zamiennych oraz usług serwisowych sprzętu od strony amerykańskiej, a także wymuszenie na użytkownikach sprzętu stosowanie amerykańskich procedur, co przełożyło się na bezpieczeństwo żołnierzy;
- wykorzystanie serwisu producenta, który gwarantował utrzymanie na wymaganym poziomie jego sprawności technicznej, czy utworzenie przez producenta magazynu buforowego części zamiennych SpW, który zapewniał ciągłe zaopatrywanie w części zamienne do wykonywania napraw i obsługi⁴⁰;
- udział żołnierzy wchodzących w skład PKW w kursach i szkoleniach z zakresu eksploatacji sprzętu pozyskanego od strony amerykańskiej w ramach umowy ACSA (np. szkolenie dla kierowców pojazdów bojowych MRAP i MATV ze względu na brak możliwości przeszkolenia w kraju);
- wprowadzenie nowego uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz możliwość przetestowania go w warunkach bojowych i ekstremalnych warunkach klimatycznych.

Znaczne zmiany nastąpiły w Podsystemie Transportu i Ruchu Wojsk. Dotyczyły one organizacji przemieszczenia polskich kontyngentów wojskowych na/z teatru działań. Zmiany te należy rozpatrywać w czterech obszarach:

³⁸ NEW – Narodowy Element Wsparcia.

³⁹ *Doświadczenia z zaangażowania Polski w operacje wojskowe w Islamskiej Republice Afganistanu w latach 2002-2014*, Bydgoszcz 2016, s. 83.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 84.

- planowania operacji;
- realizacji przemieszczenia z kraju na teatr działań;
- zabezpieczenia transportowego w rejonie wykonywanych działań;
- organizacji i realizacji przemieszczenia ludzi i sprzętu do kraju.

W procesie realizacji zabezpieczenia transportowego już na etapie planowania przemieszczenia zaczęto kłaść nacisk na terminowość, jakość świadczonych usług oraz bezpieczeństwo przemieszczanych ludzi i sprzętu. Nie bez znaczenia był również czynnik ekonomiczny, co przełożyło się na rozszerzenie w Siłach Zbrojnych RP kontraktowania usług poza wojskiem w następujących formach:

- umów jednorazowych – rocznych;
- kontraktów długoterminowych – wieloletnich;
- umów ramowych zawartych na okres czterech lat;
- otwartych kontraktów długoterminowych – tzw. umów uszpionych, których realizację uruchamia się na sygnał. Zapłata następowała za faktycznie wykonane usługi. Ponadto wykonawcy ponosili koszty związane z gotowością kontraktora do wykonania usług⁴¹.

Podpisywanie umów i kontraktów było poprzedzone negocjacjami, w wyniku których określono szczegółowe warunki świadczonych usług dostosowanych do przepisów państw – gospodarzy.

Głównym problemem w planowaniu usług transportowych był transport materiałów niebezpiecznych ze względu na brak ujednoliconych przepisów dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych pomiędzy państwami tranzytowymi, a także brak możliwości przewozu niektórych materiałów niebezpiecznych oraz niektórych egzemplarzy uzbrojenia występujących w SZRP, m.in. ze względu na fakt, że niektóre państwa zezwalały na przewóz broni jedynie po demontażu części znajdujących się na tzw. liście wykluczeń.

Zgodnie z danymi – ogłoszonymi przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych w lutym 2014 roku – rząd polski wydał 6 miliardów złotych na udział polskich kontyngentów wojskowych w operacji stabilizacyjnej ISAF w Afganistanie. Największe koszty związane były z polską obecnością w Afganistanie w latach 2010-2011. Na sprzęt, uzbrojenie i amunicję, które wykorzystywane były w trakcie tej misji, przeznaczono w latach 2007-2014 kwotę ponad 2 miliardów złotych. Znaczną część

⁴¹ Dziennik Urzędowy MON z 2008r. Nr. 14 Poz. 175, Załącznik do decyzji Nr 318/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 lipca 2008 (poz. 1750).

kosztów generowały koszty transportu ludzi i sprzętu w rejon misji. Na przykład, według danych Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych koszty transportu X zmiany metodą kombinowaną oszacowano na ok. 20 milionów złotych. Przemieszczenie obejmowało następujące rodzaje transportu⁴²:

- AN-124 – 6 lotów;
- B-767-200 – 5 lotów;
- CASA C-295M – 3 loty;
- statek typu RORO – 2 rejsy;
- transport kolejowo-drogowy – 8 rzutów.

Na niższym poziomie oszacowano natomiast koszty udziału polskiego wojska w operacji stabilizacyjnej w Iraku. W latach 2003-2008 Ministerstwo Obrony Narodowej wydało na ten cel około 990 milionów złotych⁴³.

Podsumowując, wiele lat udziału Polski w misjach polskich kontyngentów wojskowych w Afganistanie i Iraku pokazało luki w licznych obszarach obronności państwa, m.in. w:

- zdolnościach operacyjnych podczas realizacji operacji bojowych;
- systemie szkolenia wojsk;
- posiadanym potencjale uzbrojenia i sprzętu wojskowego niezbędnego do zabezpieczenia logistycznego wysyłanych poza granice RP kontyngentów wojskowych oraz do wykonania przez nie zadań mandatowych;
- obszarze zabezpieczania logistycznego, a w szczególności w zakresie planowania, organizowania i realizacji przemieszczenia ludzi i sprzętu na duże odległości.

Niewątpliwie doświadczenie zdobyte poza granicami kraju przełożyło się na zwiększenie interoperacyjności z innymi państwami w zakresie zabezpieczenia logistycznego. Kluczową w tej kwestii okazała się umowa ACSA zawarta pomiędzy Polską a USA, zawarta 7 maja 2007 roku, co znacznie wpłynęło na płynność dostaw zaopatrzenia na teatr działań, zabezpieczenie funkcjonowania w rejonie stacjonowania PKW oraz redukcję kosztów misji. Dodatkowym atutem z korzystania z umowy ACSA była możliwość przetestowania uzbrojenia i sprzętu wojskowego wykorzystywanego

⁴² W. Biernikowicz, *Transport wojskowy wobec wyzwań współczesnego pola walki na przykładzie misji w Afganistanie*, „Zeszyty Naukowe WSO WL”, nr 4(158)/2010, s. 35.

⁴³ G. Rdzanek, *Udział wojska polskiego w działaniach stabilizacyjnych na obszarze Afganistanu a wybrane kierunki modernizacji technicznej wojsk lądowych*, Instytut Studiów Międzynarodowych, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław 2015.

w armii amerykańskiej. Niektóre egzemplarze sprzętu zostały wprowadzone do polskiej armii jako sprzęt etatowy, szczególnie w wojskach specjalnych. Umowa ACSA spełniała również swoje zadanie w obszarze transportu i ruchu wojsk. Dzięki niej możliwe było pozyskanie amerykańskich środków transportowych niezbędnych do prowadzenia operacji bojowych (np. pojazdy bojowe, śmigłowce). Oprócz pojazdów bojowych umowa ACSA wykorzystywana była również w procesie zabezpieczenia funkcjonowania PKW, m.in. w trakcie realizacji dostaw środków zaopatrzenia, zarówno tych dostarczanych z kraju na teatr działań, jak i przemieszczanych w rejonie stacjonowania PKW, najczęściej w ramach stałych mostów powietrznych organizowanych przez stronę amerykańską.

Pozytywnym zjawiskiem było również otwarcie się polskiej armii na usługi transportowe realizowane przez podmioty pozamilitarne, które realizowały zadania na rzecz PKW. Poprawiło to w znaczący sposób jakość realizowanych zadań oraz odciążało stronę polską w zakresie procedur związanych z organizacją przemieszczenia, gdyż przygotowanie całej dokumentacji transportowej oraz uzyskanie pozwoleń na przemieszczenie od państw tranzytowych leżało w gestii przewoźnika.

Poza czynnikiem logistycznym i operacyjnym przeprowadzono wiele zmian prawnych dotyczących między innymi opieki nad poszkodowanymi oraz dokonano zmian w kwestii świadczeń dla rodzin poległych i poszkodowanych żołnierzy (m.in. w marcu 2012 r. weszła w życie ustawa o weteranach misji).

2.2.3. Działalność szkoleniowa polskich kontyngentów wojskowych

Uczestnictwo Sił Zbrojnych RP w operacjach poza granicami kraju nie sprowadzało się wyłącznie do zadań logistycznych i bojowych. W trakcie misji poza granicami kraju polskie kontyngenty wojskowe często otrzymywały zadania w obszarze szkolenia lokalnych jednostek wojskowych, policyjnych, a także ludności cywilnej. Przykładem takiej misji była Misja Szkoleniowa Traktatu Północnoatlantyckiego w Iraku w latach 2005-2011. Decyzja o wspomoczeniu irackich sił bezpieczeństwa zapadła na mocy Rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1546 z dnia 8 czerwca 2004 r. wzywającej państwa członkowskie ONZ oraz organizacje międzynarodowe i regionalne do udzielenia pomocy tymczasowym władzom irackim. 22 czerwca iracki premier zwrócił się do Sekretarza Generalnego NATO z prośbą o wsparcie w najważniejszych aspektach

szkolenia na terytorium Iraku, przekazanie wyposażenia oraz udzielenie innej pomocy technicznej⁴⁴.

Początkowo do zadań w tym obszarze należało nawiązanie współpracy z władzami irackimi oraz Siłami Wielonarodowymi w celu wypracowania metod i programu szkolenia obejmującego szkolenie zarówno na terenie Iraku, jak i poza nim. Ponadto polscy przedstawiciele brali udział w spotkaniach dotyczących wypracowania struktur bezpieczeństwa oraz przygotowania raportu dotyczącego szczegółowych informacji w zakresie doradztwa, szkolenia oraz warunków współpracy na linii Irak–NATO.

Z czasem Rada Północnoatlantycka rozszerzyła koncepcję działania misji, określając jej poszczególne etapy. Pierwszy z nich obejmował stworzenie krajowych mechanizmów dowodzenia i kontroli oraz wzmocnienie szkolenia i doradztwa dla członków Irackich Sił Bezpieczeństwa. Drugi etap skoncentrował się na zapewnianiu wsparcia irackim siłom bezpieczeństwa w zakresie tworzenia Centrum Szkolenia, Kształcenia i Rozwoju Doktryny, które z kolei zapewnić miało szkolenie kierownictwa, mające na celu rozwój kadry zarządzającej średniego i wyższego szczebla⁴⁵. Polscy instruktorzy otrzymali zadania szkoleniowe, w ramach których szkolili przedstawicieli armii irackiej:

- w zakresie funkcjonowania współpracy cywilno-wojskowej CIMIC;
- pełnili funkcje instruktorów na kursach oficerskich;
- pełnili funkcje mentorów i wykładowców na Wyższych Sztabowych Kursach Oficerskich oraz Sztabowych Kursach Oficerskich;
- realizowali zadania w ramach Zespołów Doradczo-Łącznikowych.

Ponadto polscy żołnierze piastowali stanowiska w dowództwie i sztabie misji z siedzibą w Bagdadzie (Zielonej Strefie). Oficjalnie misja została zakończona 19 grudnia 2011 roku i była jedną z największych misji szkoleniowych w historii NATO. W ramach misji przeszkolono ponad 150 tysięcy irackich żołnierzy i przedstawicieli służb bezpieczeństwa.

Jednak to nie koniec zadań szkoleniowych, jakie Polski Kontyngent Wojskowy realizował na terenie Republiki Iraku. Od 2017 roku polscy żołnierze stacjonują w Iraku. Nadrzędnym celem komponentu sformowanego głównie na bazie żołnierzy wojsk

⁴⁴ <https://www.wojsko-polskie.pl/weterani/articles/historia-misji-n/2020-05-118-misja-szkoleniowa-traktatu-ponocnoatlantyckiego-w-iraku/>.

⁴⁵ Ibidem.

lądowych stacjonującego w Bazie Al.-Taji, położonej niedaleko Bagdadu, jest pomoc w odbudowie zdolności obronnych kraju. W ramach Kontyngentu stworzono Mobilny Zespół Treningowy, którego zadaniem jest szkolenie irackich specjalistów w zakresie napraw i remontów poradzieckiego sprzętu, który nadal użytkowany jest przez wojska irackie.

Działalność szkoleniowa skupiona jest głównie na przekazywaniu wiedzy z obsługi i napraw czołgów T-72 oraz bojowych wozów piechoty BWP-1. Szkolenie prowadzone jest na bazie programu opracowanego przez polskich specjalistów. Podzielono go na trzy etapy:

- etap I trwający sześć tygodni obejmuje obsługę sprzętu, ogólne zasady jego budowy oraz zasady działania;
- etap II trwający osiem tygodni obejmuje szkolenie specjalistyczne; na drugim etapie nasi żołnierzy szkolą Irakijczyków w zakresie naprawy sprzętu metodą wymiany podzespołów (kompletny demontaż i montaż elementów, np. silników);
- etap III trwający dwa tygodnie skoncentrowany jest na szkoleniu personelu irackiego, przewidzianego do pracy w charakterze instruktorów; kandydaci na instruktorów wyłaniany są na podstawie wyników z pierwszych części kursu, są to osoby wyróżniające się, posiadające kompleksową wiedzę z omawianej w ramach kursu tematyki. Na tym etapie nasi żołnierze szkolą przyszłych instruktorów z metodyki szkolenia.

Do 2019 roku szkolenie było prowadzone zarówno w Republice Iraku, jak i w Polsce, jednak ze względu na odmienne warunki klimatyczne, bariery językowe oraz ograniczenia logistyczne zrezygnowano ze szkolenia poza granicami Iraku.

Oprócz szkolenia wojsk irakijskich z obsługi i napraw poradzieckiego sprzętu na terenie Iraku stacjonują elementy jednostek wojsk specjalnych realizujące zadania w zakresie szkolenia wojsk irackich, które często przewidziane są do walki z terroryzmem na pierwszej linii frontu. Komponent wojsk specjalnych realizuje zadania TA3E (z ang. *Train, Advice, Assist, Accompany and Enable* – trening, doradztwo, asystowanie i wsparcie⁴⁶).

⁴⁶ Poprzez wsparcie należy rozumieć wsparcie sprzętowe bądź merytoryczne. W zakresie wsparcia nie znajdują się w tym przypadku bezpośrednie uczestnictwo w miejscu operacji i wsparcie ogniowe.

Jednostka specjalna GROM, która przewidziana jest do bezpośredniego zwalczania terroryzmu oraz Jednostka AGAT, której zadaniem jest prowadzenie operacji na tyłach ugrupowań przeciwnika, uczą irackie jednostki wojskowe m.in. w zakresie szkolenia strzeleckiego, taktyki oraz w zakresie szkolenia snajperskiego. Kursy przeznaczone są zazwyczaj dla instruktorów, którzy będą przekazywali zdobytą wiedzę pododdziałom wykonującym zadania bojowe.

Polski kontyngent wojskowy realizował swoje zadania szkoleniowe również w Islamskiej Republice Afganistanu. Misja ta miała bardzo podobny charakter do tej w Iraku prowadzonej od 2017 roku.

Podczas misji zajmowano się działalnością doradczo-szkoleniową, a głównym celem było przygotowanie dowództw afgańskich sił bezpieczeństwa i instytucji podległych Ministerstwu Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych do samodzielnego i profesjonalnego kierowania oraz zarządzania w sposób umożliwiający efektywne zapewnienie bezpieczeństwa w Islamskiej Republice Afganistanu.

Misja nie miała charakteru bojowego, a siły biorące w niej udział nie uczestniczyły bezpośrednio w zadaniach zwalczania rebeliantów oraz w operacjach antynarkotykowych. Sojusz Północnoatlantycki dopuszczał prowadzenie działań bojowych jedynie w przypadku Sił Specjalnych. Struktura misji umożliwiała prowadzenie działalności doradczej od szczebla ministerialnego do dowództwa korpusu włącznie.

Do głównych zadań PKW Afganistan RSM należały:

- doradzanie na szczeblu strategicznym i operacyjnym afgańskim dowództwom i instytucjom podległym Ministerstwu Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych;
- doradzanie 201 Korpusowi Afgańskiej Armii Narodowej, Narodowym Siłom Policji Afgańskiej i Regionalnemu Centrum Operacyjnemu;
- ochrona doradców w trakcie realizacji przez nich zadań oraz ochrona bazy;
- doraźna ochrona konwojów logistycznych⁴⁷.

Czas pokazał, że wieloletnie szkolenie wojsk afgańskich nie przyniosło zamierzonego rezultatu. Po wycofaniu się wojsk koalicji w sierpniu 2021 roku talibowie w niespełna tydzień przejęli władzę niemal nad całym krajem, a kilka tygodni później utworzyli swój rząd tymczasowy i częściowo przywrócili w kraju zasady panujące przed interwencją wojsk amerykańskich i koalicyjnych. Sytuacja w tym kraju

⁴⁷ <https://www.wojsko-polskie.pl/dorsz/pkwafganistan> [dostęp: 16.10.2020 r.].

jest w dalszym ciągu niestabilna, a rejon ten uważany jest przez większość państw za jeden z najniebezpieczniejszych na świecie.

Na koniec należy jednak podkreślić, że realizacja zadań szkoleniowych przez polskie kontyngenty była i jest wysoko oceniana zarówno przez kooperantów, jak i przez wysokiej rangi przedstawicieli ówczesnych lokalnych władz.

Działalność szkoleniowa jest również wyzwaniem dla Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, ze względu na trudności z pozyskaniem pojazdów opancerzonych na potrzeby grup szkoleniowych realizujących zadania poza miejscem stacjonowania. Przykładem jest tu misja w III zmiana PKW Irak (2017 rok), gdzie po nieudanych próbach pozyskania pojazdów opancerzonych MATV w ramach umowy ACSA, zdecydowano się na przemieszczenie sześciu pojazdów z kraju. Ze względu na brak odpowiednich środków przerzutu na wyposażeniu SZ RP konieczne było skorzystanie ze statku powietrznego AN-124 RUSŁAN w ramach umowy międzynarodowej SALIS. Misje szkoleniowe potwierdziły, że potencjał Sił Zbrojnych RP jest niewystarczający do zaspokojenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych, a korzystanie z programów międzynarodowych oraz kontraktowanie usług poza Siły Zbrojne RP jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa przemieszczających się wojsk.

2.3. Misje poza granicami kraju jako determinant bezpieczeństwa państwa

2.3.1. Teoretyczne rozumienie pojęcia bezpieczeństwa

Aby określić rolę polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej w systemie bezpieczeństwa państwa, należy na początku zdefiniować bezpieczeństwo i jego podział na poszczególne obszary.

Bezpieczeństwo stanowi jedną z podstawowych, egzystencjalnych i fundamentalnych wartości czy potrzeb każdego człowieka. Bez niego nie jest możliwe spokojne i godne życie w realiach XXI wieku⁴⁸. Najogólniej ujmując „bezpieczeństwo” stanowi pojęcie oznaczające brak zagrożeń, a także poczucie takiego stanu. Jest zatem czymś wyjątkowo cennym. W literaturze podkreśla się jednak, iż poczucie bezpieczeństwa stanowi również potrzebę nie tylko ludzką, ale i całych grup społecznych, społeczeństwa, narodu, a także państwa, organizacji międzynarodowych⁴⁹.

⁴⁸ B. Jagusiak, *Bezpieczeństwo socjalne współczesnego państwa*, Wydawnictwo Difin Sp. z o.o., Warszawa 2015, s. 7.

⁴⁹ Por. J. Kunikowski, *Słownik podstawowych terminów wiedzy i edukacji do bezpieczeństwa*, Siedlce 2005, s. 12.

W przypadku **bezpieczeństwa narodowego** możemy zdefiniować je jako proces lub stan zapewniający funkcjonowanie (aktywność) państwa w podstawowych dziedzinach, umożliwiające przetrwanie, rozwój i swobodę realizacji interesów narodowych w konkretnym środowisku (warunkach) bezpieczeństwa, poprzez podejmowanie wyzwań, wykorzystywanie szans, redukcję ryzyka oraz przeciwdziałanie wszelkiego rodzaju zagrożeniom dla jego interesów⁵⁰. Definiując bezpieczeństwo narodowe, należy dodatkowo dokonać podziału bezpieczeństwa pod względem zasięgu na bezpieczeństwo wewnętrzne i zewnętrzne. Z kolei Waldemar Kitler podkreśla, że bezpieczeństwo narodowe „[...] obejmuje różne dziedziny, działalności państwa, a co za tym idzie możemy przyjąć, że w ujęciu przedmiotowym wyodrębnić można różne jego rodzaje”⁵¹:

- **polityczne** – które definiowane jest jako zachowanie istniejącego porządku konstytucyjnego, stabilności politycznej i społecznej, także ochrona wartości demokratycznych i instytucji demokracji; ze względu na to, iż ma znaczący wpływ na elementy struktury państwa traktowane jest jako kategoria nadrzędna;
- **ekonomiczne** – które priorytetowo traktuje takie wartości jak poziom funkcjonowania obywateli, rozwój gospodarczy kraju, m.in. poprzez współpracę na płaszczyźnie gospodarczo-ekonomicznej z innymi państwami i organizacjami międzynarodowymi;
- **militarne** – które odgrywa istotną rolę w systemie bezpieczeństwa narodowego, a także wykracza poza ramy narodowe ze względu na coraz to nowe zagrożenia współczesnego świata; do takich zagrożeń należy zaliczyć ciągle rozwijający się międzynarodowy terroryzm, który może być zwalczany tylko w układzie koalicyjnym; ze względu na nieprzewidywalny charakter zagrożeń w tym zakresie Polska musi nieustannie rozwijać swój potencjał militarny oraz aktywnie uczestniczyć w międzynarodowych układach sojuszniczych;
- **publiczne** – które reguluje kwestie związane z poczuciem bezpieczeństwa społeczeństwa; bezpieczeństwo publiczne reguluje zasady ogólnie pojętego porządku publicznego w celu poprawy bezpieczeństwa obywateli we wszystkich możliwych obszarach funkcjonowania;

⁵⁰ *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Warszawa 2003, s. 16.

⁵¹ W. Kitler, *Zakres bezpieczeństwa państwa (narodowego)*, [w:] J. Gryz, W. Kitler (red.), *Identyfikacja, klasyfikacja, podział i uzasadnienie pojęcia, istoty, składników i zakresu bezpieczeństwa państwa (narodowego)*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2014, s. 25.

- **ekologiczne** – które określone jest przez pkt 75 i 76 Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP, które mówią, że „Nadrzędnym celem działań państwa w obszarze bezpieczeństwa ekologicznego jest zapewnienie obywatelom warunków do lepszego życia w zdrowym środowisku poprzez ochronę przyrody, w tym stymulowanie procesów zrównoważonego rozwoju. Osiągnięcie tego wymagać będzie w szczególności pełnego wdrożenia standardów europejskich w sferze polityki ekologicznej, a zwłaszcza w odniesieniu do kompletności i stabilności regulacji prawnych, spójności i efektów działań w zakresie monitoringu i kontroli, zakresu i efektów edukacyjnych oraz opracowywania i realizowania przez grupy i organizacje pozarządowe projektów na rzecz ochrony środowiska na terenie całego państwa w systemie transgranicznym”;
- **informacyjne** – które obejmuje aspekty związane z bezpieczeństwem w trakcie procesu pozyskiwania informacji, przetwarzania ich i udostępniania; bezpieczeństwo informacyjne w szerszym wymiarze obejmuje zabezpieczenie przed atakiem sieciowym i skutkami ataku fizycznego, który niósłby destrukcję dla funkcjonowania nowoczesnego państwa⁵²;
- **kulturowe** – które wiąże się z zachowaniem trwałości tradycyjnych schematów językowych, kultury, stowarzyszeń, tożsamości, narodowych zwyczajów i praktyk religijnych, przy uwzględnianiu tych zmian, które są zgodne z tymi zasadami i można je zaakceptować⁵³;
- **religijne** – które wynika z art. 25 Konstytucji RP „Władze publiczne w Rzeczypospolitej Polskiej zachowują bezstronność w sprawach przekonań religijnych, światopoglądowych i filozoficznych, zapewniając swobodę ich wyrażania w życiu publicznym. Stosunki między państwem a kościołami i innymi związkami wyznaniowymi są kształtowane na zasadach poszanowania ich autonomii oraz wzajemnej niezależności każdego w swoim zakresie, jak również współdziałania dla dobra człowieka i dobra wspólnego”.

Kolejnym rodzajem bezpieczeństwa jest bezpieczeństwo zewnętrzne, które możemy rozpatrywać w wymiarze międzynarodowym, opierającym się na udziale w paktach i sojuszach międzypaństwowych. Idea bezpieczeństwa zewnętrznego wyraża

⁵² A. Bógdał-Brzezińska, M.F. Gawrycki, *Cyberterrorizm i problemy bezpieczeństwa informacyjnego we współczesnym świecie*, Warszawa 2003, s. 323.

⁵³ J. Czaja, *Kulturowe czynniki bezpieczeństwa*, Kraków 2008, s. 35.

pragnienie bycia bezpiecznym w razie agresji i opiera się na pewności, że nie będzie się obiektem ataków, a w przypadku ich zaistnienia, udzielona zostanie natychmiastowa pomoc ze strony innych państw – sojuszników⁵⁴.

Są to podstawowe elementy struktury bezpieczeństwa narodowego, stanowiące podstawy racjonalnego funkcjonowania państwa w dzisiejszym mało stabilnym świecie⁵⁵.

Jak wynika z powyższych definicji najważniejszym celem polityki obronnej Polski jest zapewnienie bezpiecznych warunków realizacji interesów narodowych przez⁵⁶:

- ochronę terytorium Polski;
- ochronę porządku konstytucyjnego, w tym praw oraz wolności i bezpieczeństwa obywateli;
- zapewnienie zarówno warunków wszechstronnego i stabilnego rozwoju społecznego oraz gospodarczego kraju, dobrobytu jego obywateli, jak i zachowanie dziedzictwa narodowego;
- rozwijanie współpracy regionalnej.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego państwo wykorzystuje odpowiednie narzędzia, do których należą:

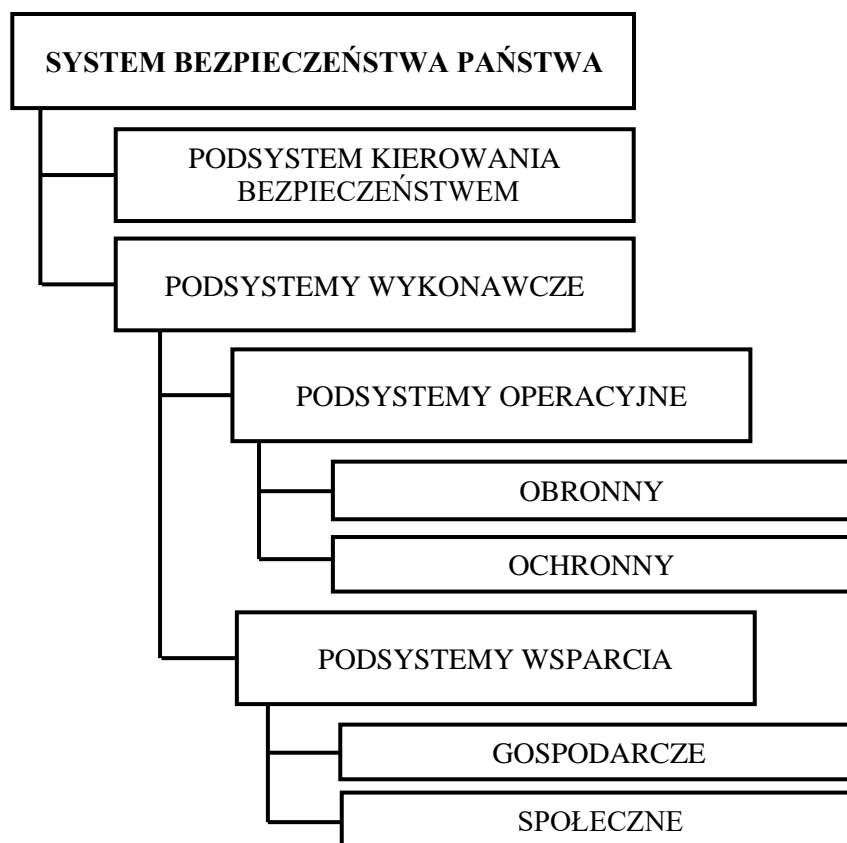
- administracyjno-prawne wykorzystywane do utrzymania bezpieczeństwa wewnętrznego, poprzez uregulowania w różnych obszarach funkcjonowania państwa, mające na celu ochronę swoich obywateli oraz ich mienia;
- polityczne, które wykorzystywane są do wszelkiego rodzaju działań na arenie międzynarodowej mające na celu zapewnienie stabilności gospodarczej oraz społecznej;
- ekonomiczno-finansowe, które zapewniają z jednej strony współpracę i wzajemną pomoc na płaszczyźnie finansowej pomiędzy państwami, a z drugiej mogące w skrajnych przypadkach prowadzić do różnego rodzaju sankcji lub embarg nakładanych na dane państwo;
- wojskowe pozwalające na użycie sił zbrojnych zarówno na terenie kraju, jak i poza nim w celu zapewnienia bezpieczeństwa militarnego.

⁵⁴ W. Pokruszyński, *Bezpieczeństwo teoria i praktyka*, Wyższa Szkoła Gospodarki Euroregionalnej, Józefów 2012, s. 224.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 226.

⁵⁶ J. Wojnarowski, *System obronności państwa*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2005, s. 7.

Aparatem zapewniającym bezpieczeństwo we wszystkich możliwych obszarach jest system bezpieczeństwa państwa (Schemat 2). Aby w pełni zrozumieć rolę, jaką pełnią Siły Zbrojne RP w systemie bezpieczeństwa państwa należy przedstawić jego strukturę.



Schemat 2. System bezpieczeństwa państwa

Źródło: Biała Księga Bezpieczeństwa Narodowego, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa 2013, s. 36

Podsystem kierowania jest kluczowym elementem systemu bezpieczeństwa narodowego. Stanowi on część systemu bezpieczeństwa narodowego przeznaczoną do kierowania jego funkcjonowaniem, obejmującą organy władzy publicznej i kierowników jednostek organizacyjnych, które wykonują zadania związane z bezpieczeństwem narodowym (w tym organy dowodzenia Sił Zbrojnych RP), wraz z organami doradczymi i aparatem administracyjnym (sztabowym) oraz procedurami funkcjonowania i infrastrukturą (stanowiska i centra kierowania oraz zarządzania, systemy łączności). Ma on żywotne znaczenie dla całego systemu bezpieczeństwa w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Zapewnia uzyskiwanie wiedzy o zagrożeniach i ich analizę, planowanie

przygotowania i działania podsystemów operacyjnych i wsparcia oraz zarządzanie (dowodzenie) nimi w trakcie działań⁵⁷.

Spoleczny potencjał bezpieczeństwa jest warunkowany tożsamością narodową i dziedzictwem kulturowym. Jest on też pochodną bezpieczeństwa socjalnego, potencjału demograficznego oraz potencjału intelektualnego, naukowego i technologicznego. Istotny wpływ na jego rozwój mają: edukacja, kształcenie oraz badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie bezpieczeństwa, służba zdrowia czy media⁵⁸.

Bezpieczeństwo gospodarcze i rozwój to dwa podstawowe wymiary funkcjonowania państwa. Są one też nierozzerwalnie powiązane. Z jednej strony bez odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa niemożliwe jest zapewnienie stabilnego i długofalowego rozwoju gospodarki, z drugiej zaś – bez rozwoju nie byłoby możliwe ciągle konieczne doskonalenie potencjału bezpieczeństwa narodowego. Gospodarczy potencjał bezpieczeństwa (w połączeniu z wolą polityczną decydentów) stanowi podstawę do określenia potęgi, skuteczności i pozycji międzynarodowej państwa. Na potencjał gospodarczy państwa składają się⁵⁹:

- bezpieczeństwo finansowe;
- instytucje bezpieczeństwa finansowego;
- rezerwy dewizowe NBP;
- dług publiczny;
- bezpieczeństwo energetyczne;
- podmioty bezpieczeństwa energetycznego;
- infrastruktura energetyczna;
- instytucje bezpieczeństwa infrastrukturalnego;
- rezerwy państwowe.

Podsystem Obronności Państwa (Schemat 3) jest drugim pod względem wagi elementem systemu bezpieczeństwa państwa, niemniej jednak pośrednio wchodzi w skład podsystemu kierowania. Struktura składa się z czterech elementów, które zapewniają funkcjonowanie we wszystkich obszarach jego odpowiedzialności:

⁵⁷<https://www.bbn.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-narodowe/system-bezpieczenstwa-n/bezpieczenstwo-spoleczne/5978,Potencjal-spoleczny.html>.

⁵⁸Ibidem.

⁵⁹Ibidem.



Schemat 3. Podsystem obronności państwa

Źródło: <https://www.bbn.gov.pl> [dostęp: 12.09.2020 r.]

Jak wynika z przedstawionego schematu obronność jest dziedziną bezpieczeństwa narodowego stanowiących sumę wszystkich cywilnych i wojskowych przedsięwzięć mających na celu zapobieganie i przeciwstawianie się wszelkim potencjalnym zagrożeniom bezpieczeństwa państwa, mogących doprowadzić do kryzysu polityczno-militarnego.

Siły Zbrojne RP pozostają kluczowym instrumentem przeznaczonym do realizacji polskiej polityki bezpieczeństwa. Wymagania stawiane pod adresem SZ RP, a wynikające z zapisów dokumentów formalnych krajowych i międzynarodowych, pozwalają wyróżnić sześć zasadniczych misji, do realizacji których powinny być przygotowane⁶⁰. Należą do nich⁶¹:

- utrzymanie bezpieczeństwa i zachowanie zdolności do obrony terytorium kraju i obszaru transatlantyckiego (sojuszników NATO);
- bieżące, ciągłe i systematyczne zapewnienie bezpieczeństwa Polski w czasie pokoju;
- utrzymanie pokoju i zapobieganie wszelkim konfliktom lokalnym, regionalnym i światowym;
- udział w zwalczaniu terroryzmu;
- udział w operacjach humanitarnych i ich wspieranie;

⁶⁰ *Strategia rozwoju bezpieczeństwa narodowego RP*, Warszawa 2022, s. 18.

⁶¹ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem bezpieczeństwa Sił Zbrojnych RP*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2016, s. 117.

- udział bezpośredni i pośredni w wychowaniu patriotycznym polskiego społeczeństwa.

Analizując obecne zagrożenia dla bezpieczeństwa Polski i krajów europejskich, można z całą pewnością stwierdzić, że szczególnego znaczenia nabiera obszar militarny. XXI wiek przyniósł całkowicie nowe wyzwania w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego, takie jak np. walka z międzynarodowym terroryzmem czy pomoc humanitarna. Powodują one zacieranie się granic pomiędzy wewnętrznymi zewnętrznymi aspektami bezpieczeństwa. Coraz większą rolę w utrzymaniu stanu niezagrożenia odgrywa czynnik międzynarodowy, szczególnie zaś różnorodne układy sojusznicze⁶². W ramach międzynarodowych umów, porozumień, paktów i sojuszków Polska jest zobowiązana do udziału w wojskowych misjach zagranicznych nie tylko na terenie Europy, ale również we wszystkich zakątkach świata, gdzie istnieje prawdopodobieństwo wybuchu zagrożenia mogącego mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo państw europejskich. Do tego, by zapewnić Polsce bezpieczeństwo, niepodległość, suwerenność, integralność oraz nienaruszalność granic, używa się różnorodnych sił i środków, z wojskami włącznie. Decydenci coraz częściej zdają sobie sprawę zarówno z konieczności umacniania bezpieczeństwa militarnego kraju, jak i z potrzeby wdrażania sprawnie działających mechanizmów uprzedzających o pojawiających się zagrożeniach⁶³. Jednak zapewnienie ogólnie pojętego bezpieczeństwa i prawidłowej realizacji zadań wynikających z członkostwa w układach międzynarodowych wymaga posiadania sprawnie i efektywnie działającego systemu logistycznego, w tym podsystemu transportowego.

2.3.2. Wymiar polityczny udziału jednostek Wojska Polskiego w misjach poza granicami kraju

Polityka państwa służy zapewnieniu bezpieczeństwa obywateli Polski, praw człowieka i podstawowych wolności oraz demokratycznego porządku w kraju, stworzeniu niezakłóconych warunków do cywilizacyjnego i gospodarczego rozwoju Polski oraz wzrostu dobrobytu jej obywateli, ochronie dziedzictwa narodowego i tożsamości narodowej, realizacji zobowiązań sojuszniczych, a także obronie i promowaniu interesów państwa polskiego⁶⁴.

⁶² *Strategia bezpieczeństwa narodowego RP*, Warszawa 2003, s. 21.

⁶³ *Ibidem*, s. 22.

⁶⁴ J. Mucha, *Uwarunkowania polityczno-obronne Polski w kontekście uczestnictwa Wojska Polskiego w misjach zagranicznych*, „*Studia Bezpieczeństwa Narodowego*” 2013, vol. 4(1), s. 201.

Zaangażowanie Polski w zapewnienie bezpieczeństwa i stabilizacji w państwach i regionach konfliktowych należy analizować przez pryzmat sformułowanych celów i priorytetów polityki zagranicznej. Polska od lat konsekwentnie wykorzystuje udział w operacjach o charakterze międzynarodowym jako instrument realizacji polityki zagranicznej. Uczestnictwo w operacjach poza granicami kraju, niezależnie od dyskusji na temat jego skali, charakteru, geograficznych kierunków aktywności, traktowane jest jako wsparcie realizacji podstawowych założeń polityki zagranicznej.

Udział Sił Zbrojnych RP w utrzymaniu pokoju również poza granicami RP stanowi istotny i użyteczny element polityki zagranicznej kraju, a aktywność polskich kontyngentów wojskowych należy rozpatrywać nie tylko pod kątem korzyści militarnych, ale również politycznych.

Niewątpliwie jedną z najważniejszych przesłanek udziału Polski w strukturach międzynarodowych jest potwierdzenie przydatności sojuszniczej. Spowodowane jest to świadomością, że w przypadku potencjalnego konfliktu nie będziemy w stanie stawić czoła przeciwnikowi i będziemy musieli liczyć na wsparcie sojuszników. Dzięki zaangażowaniu polskich kontyngentów wojskowych na arenie międzynarodowej Polska buduje prestiż i wizerunek w świecie jako aktywnego uczestnika działań na rzecz kształtowania bezpieczeństwa i pokoju globalnego, zapobiegania konfliktom i neutralizowania ich negatywnych skutków. W wyniku działania w czasie braku bezpośredniego zagrożenia jesteśmy postrzegani jako kraj, który nie tylko liczy na wsparcie innych państw, ale również aktywnie uczestniczy w utrzymaniu pokoju na świecie. Ponadto poprzez tworzenie takiej polityki zagranicznej wzmacniana jest również pozycja w organizacjach międzynarodowych: NATO, UE, ONZ czy OBWE, co przekłada się na udział w podejmowaniu strategicznych decyzji poprzez te organizacje. Należy również podkreślić, że Polska jest niestałym członkiem Rady Bezpieczeństwa ONZ, w której od 1946 roku zasiadała sześciokrotnie na okres dwóch lat. Ostatnia kadencja przypadała na lata 1998-1999.

Działania polskich kontyngentów wojskowych mogą (i powinny) sprzyjać również interesom gospodarczym Polski. Niestety, dotychczasowe doświadczenia w tym zakresie (np. z Iraku) nie są budujące. Polska tak naprawdę nigdy nie nastawiała się na efekty ekonomiczne i gospodarcze misji, lecz starała się być wiarygodnym sojusznikiem, co w przypadku misji pokojowych jest podejściem słusznym. Przykładem mogą działania polskich wojsk w Afganistanie, gdzie wszyscy uczestnicy, z wyjątkiem Polski, a nawet kraje niebiorące w niej udziału, wyciągają korzyści gospodarcze. W takiej sytuacji uznanie

kierowane do Polaków jako „niezawodnych sojuszników” brzmi dwuznacznie. Pozostaje nam w rezultacie tylko podnoszenie zysków szkoleniowych i politycznych jako efektów tych misji. Konieczne jest wyciągnięcie z tej lekcji odpowiednich wniosków, tak aby w przyszłości zaangażowanie militarne przynosiło również korzyści handlowe⁶⁵. Do wartości dodanych należy również zaliczyć korzyści językowe płynące z ciągłej współpracy z obywatelami innych państw członkowskich organizacji międzynarodowych. Poprzez udział w misjach zagranicznych poziom zdolności językowych żołnierzy SZ RP poprawił się nieporównywalnie w stosunku do początków współpracy w ramach działań połączonych.

Nie bez znaczenia pozostają również wartości kulturowe, które zmieniały się na przestrzeni trwania kolejnych misji zagranicznych realizowanych przez Siły Zbrojne RP. Poszerzenie horyzontów poprzez współpracę w różnorodnych środowiskach kulturowych przyczyniło się do mentalnego otwarcia się na kraje o odmiennych wartościach kulturowych czy religijnych. Zarówno żołnierze, jak i środowisko cywilne uświadomiło sobie, że obszar bezpieczeństwa nie zamyka się na terytorium kraju, a zapewnienie bezpieczeństwa państwa następuje poprzez współpracę z innymi państwami, czasami odmiennymi kulturowo, religijnie, czy politycznie.

Podsumowując, można stwierdzić, że główne cele udziału Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w operacjach międzynarodowych to⁶⁶:

- obrona interesów narodowych przed zewnętrznymi zagrożeniami poprzez likwidowanie źródeł kryzysów oraz wygaszanie konfliktów w bliższym i dalszym otoczeniu strategicznym Rzeczypospolitej Polskiej;
- budowa stabilnego środowiska bezpieczeństwa;
- umacnianie instytucji i organizacji bezpieczeństwa międzynarodowego;
- wypełnianie zobowiązań sojuszniczych, poprzez zacieśnianie dwustronnej oraz wielostronnej współpracy wojskowej i pozawojskowej z sojusznikami, koalicjantami, partnerami;
- zapobieganie katastrofom humanitarnym;
- reagowanie na sytuacje naruszające prawa człowieka.

⁶⁵ R. Kraiński, *Ekonomiczne aspekty polskich misji wojskowych w Iraku i Afganistanie*, „Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych AMW”, nr 4/2016, s. 81.

⁶⁶ <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/misje>.

Innym równie ważnym aspektem misji zagranicznych jest płaszczyzna ekonomiczna. Niestety realizacja zadań w tym zakresie nie jest traktowana priorytetowo i bardzo często jako państwo nie wykorzystujemy do tego celu możliwości, które daje realizacja zadań przez polskie kontyngenty wojskowe. W znacznej mierze podyktowane jest to tym, że misje obciążone są dużym obciążeniem budżetu państwa. Taka sytuacja miała miejsce w Iraku, o czym mówił między innymi Zwierzchnik Sił Zbrojnych, Prezydent RP Bronisław Komorowski: „Pomiędzy 2003 a 2007 rokiem zabrakło chyba determinacji do walki o interesy ekonomiczne. W porównaniu do nakładu sił, jakie zaangażowaliśmy do pomocy w unormowaniu sytuacji w Iraku, korzyści odniesione z tego tytułu przez polskie firmy były znikome. Przespano niestety najlepszy moment do przekucia wysiłku polskich żołnierzy w korzyści o charakterze ekonomicznym. Być może, gdyby przedsiębiorstwa z naszego kraju miały silniejsze wsparcie rządzących w pierwszych kilkudziesięciu miesiącach po wejściu Amerykanów do Iraku, to dziś bilans ekonomiczny prezentowałby się korzystniej”⁶⁷.

Do pozytywnych politycznych można również zaliczyć korzyści związane z organizacją transportu z uwagi na fakt, że większość decyzji związanych z transportem strategicznym (takie jak np. udział w międzynarodowych programach transportowych) podejmowanych jest na szczeblu politycznym.

2.3.3. Aspekt militarny udziału żołnierzy Wojska Polskiego w misjach poza granicami kraju

Udział Sił Zbrojnych RP w misjach poza granicami kraju nie sprowadza się jedynie do aspektów związanych z polityką zagraniczną. Równie istotnymi aspektami są korzyści militarne związane między innymi z wprowadzaniem w Siłach Zbrojnych RP nowego wyposażenia, sprzętu wojskowego, czy taktyk i procedur wypracowanych na bazie zdobytych doświadczeń. Biorąc pod uwagę charakter współczesnych zagrożeń oraz metody ich zwalczania w układzie międzynarodowym, wynikające z uczestnictwa różnego rodzaju sojuszach, istotne jest dostosowanie wyposażenia, sprzętu wojskowego oraz systemów do standardów panujących na świecie. Dodatkowo doświadczenie zdobyte w trakcie pełnego spektrum misji o różnorodnym charakterze, realizowanych w odmiennych warunkach klimatycznych i terenowych, wskazało kierunki, do jakich powinna dążyć profesjonalizacja polskiej armii. Najlepszym przykładem w tym obszarze

⁶⁷ A. Solecka, *Koszty i niektóre korzyści z udziału sił zbrojnych Rzeczypospolitej polskiej w misji w Islamskiej Republice Afganistanu*, „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego”, nr 1(3)2012, s. 79.

były możliwości przerzutu strategicznego wojsk na teatr działań. Szybko okazało się, że Polska nie posiada środków przerzutu powietrznego mogących zaspokoić potrzeby w zakresie szybkiego i bezpiecznego przemieszczenia wojsk na duże odległości. Kluczowe w tym zakresie było przystąpienie do międzynarodowych programów transportowych jak SALIC i SAC, które znacznie zwiększyło zdolność Sił Zbrojnych RP w zakresie przemieszczenia i mobilności wojsk. Doświadczenie zdobyte podczas wielu lat uczestnictwa w misjach przełożyło się również na poprawę jakości umundurowania i wyekwipowania. Udział żołnierzy SZ RP w operacjach poza granicami państwa przyczynił się do ich wyposażenia w nowe wzory oraz do modernizacji przedmiotów umundurowania i wyekwipowania (PUiW) w celu poprawienia komfortu użytkowania i bezpieczeństwa w trakcie realizacji zadań. Doświadczenia zebrane w trakcie realizacji zadań poza granicami państwa spowodowały, że na przestrzeni ostatnich lat działania instytucji wojskowych – odpowiedzialnych za modernizację PUiW – skupione były na ubiorze polowym, specjalnym oraz na wyekwipowaniu żołnierzy. Dzięki temu nowe wzory PUiW, wykonane z nowoczesnych tkanin, mają wysokie parametry użytkowe (zwiększoną wytrzymałość, funkcjonalność, ergonomiczność i wygodę użytkowania w różnych warunkach). Zastosowanie nowoczesnych materiałów i surowców, w tym materiałów trudnopalnych, a także utrudniających wykrycie użytkownika (dzięki spełnieniu wymogów w zakresie światła widzialnego i bliskiej podczerwieni – reemisja) w znaczny sposób zwiększyło poziom bezpieczeństwa użytkownika⁶⁸.

Dzięki udziałowi w misjach zagranicznych bardzo duże zmiany zaszły w wyposażeniu bojowym i sprzęcie używanym przez wojsko. Ponownie przełomową operacją zagraniczną była misja w Iraku. Po pierwszych niepowodzeniach związanych z wykorzystywaniem w czasie pierwszych zmian PKW w Iraku samochodów patrolowych Honker, na potrzeby wojska zaczęto wprowadzać pojazdy typu HMMWV, w Afganistanie z kolei swój debiut bojowy miał KTO Rosomak, który okazał się nad wyraz udaną, chociaż na początku awaryjną, konstrukcją. Dodatkowo na potrzeby armii zaczęto wprowadzać nowe systemy łączności, kompatybilne z systemami państw sojuszniczych, systemy zagłuszające, czy systemy nawigacji. Modernizacji został również poddany sprzęt i uzbrojenie indywidualne, takie jak karabinki, pistolety tudzież kamizelki kuloodporne i hełmy.

⁶⁸ R. Rzeczkowski (red.), *Doświadczenia z zaangażowania Polski w operacje wojskowe w Islamskiej Republice Afganistanu w latach 2002-2014*, Bydgoszcz 2016, s. 72.

Początkowo nowo zakupiony sprzęt i uzbrojenie przeznaczone były tylko dla żołnierzy wyjeżdżających na misje, z czasem jednak asortyment zaczęto wprowadzać również w jednostkach wojskowych nieprzewidzianych do operacji poza granicami kraju.

Kolejnym obszarem, który uległ znacznym modernizacjom na skutek ciągle zmieniającego się charakteru zagrożeń oraz zdobytego w trakcie misji doświadczenia bojowego, było szkolenie. Po raz pierwszy od II wojny światowej szkolenie żołnierzy było realizowane przez instruktorów posiadających doświadczenie bojowe. Taktyki i procedury przez nich stosowane nie odbiegały od standardów panujących w innych państwach. W trakcie szkolenia położono również nacisk na szkolenie językowe.

Członkostwo w NATO oraz aktywny udział w misjach zagranicznych wymusiły na wojsku podniesienie poziomu znajomości języka obcego (głównie angielskiego), co znacznie ułatwiało żołnierzom wykonywanie zadań w układzie koalicyjnym.

Zmiana systemu szkolenia przełożyła się na bezpieczeństwo żołnierzy realizujących zadania bojowe w układzie koalicyjnym.

Dzięki doświadczeniu misyjnemu zidentyfikowano również luki w obszarze zabezpieczania medycznego. Jednym z takich obszarów był brak zdolności SZ RP do powietrznej ewakuacji medycznej (ang. MEDEVAC, CASEVAC), dotyczy to m.in. budowy i utrzymywania w gotowości do działania systemu etapowej wysokospecjalistycznej ewakuacji medycznej zdolnej do realizacji działań ciągłych na teatrze (sprzęt ochrony indywidualnej personelu i pacjenta, pojazdy sanitarne zapewniające właściwy poziom izolacji biologicznej, systemowe rozwiązania w zakresie zdolności do realizacji czynności z zakresu dekontaminacji osób i sprzętu), jak również właściwej medycznej ewakuacji powietrznej zdolnej do realizacji zadań wysokospecjalistycznych w stosunku do chorych na choroby zakaźne szczególnie niebezpieczne w wymiarze lokalnym⁶⁹.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że poprzez udział SZ RP w misjach zagranicznych zdolności bojowe, wyposażenie żołnierzy oraz poziom zabezpieczenia logistycznego uległy diametralnej poprawie. Aktualnie wyposażenie, poziom wyszkolenia oraz znajomość języków obcych nie odbiega od naszych kooperantów, co pozwala na bezpieczne i efektywne realizowanie zadań mandatowych z wojskami innych państw.

⁶⁹ Ibidem, s. 77.

2.4. Podsumowanie

W rozdziale przedstawiono uwarunkowania prawne udziału Sił Zbrojnych RP w procesie realizacji zadań mandatowych, omówiono aspekty historyczne udziału Wojska Polskiego w misjach zagranicznych, a także poddano analizie ich wpływ na bezpieczeństwo państwa. W wyniku rozważań należy stwierdzić, że uczestnictwo SZ RP w misjach zagranicznych i operacjach międzynarodowych jest istotnym instrumentem polityki bezpieczeństwa kraju, jak i jego polityki zagranicznej. Analiza literatury przedmiotu oraz obserwacja rozwoju misji zagranicznych, w których aktywnie uczestniczyły SZ RP, pozwala stwierdzić, że zdobyte przez lata doświadczenie oraz współpraca na płaszczyźnie wielonarodowej przyczyniła się w znacznym stopniu do modernizacji technicznej polskiej armii oraz podwyższenia poziomu wykształcenia żołnierzy dzięki czemu Polska stała się równorzędnym partnerem zarówno w strukturach Unii Europejskiej jak i w NATO.

Dokonano również analizy międzynarodowych aktów prawnych regulujących udział Sił Zbrojnych RP w misjach poza granicami kraju oraz przeprowadzono analizę pod względem ich kompatybilności z narodowymi aktami prawnymi. Analizując ten obszar należy wysnuć wniosek, że akty prawne obowiązujące na arenie międzynarodowej w pełni odpowiadają regulacjom obowiązującym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Na podstawie obecnych uregulowań Polska jest w stanie w pełni funkcjonować w strukturach paktów i układów międzynarodowych.

Kolejnym wnioskiem wypływającym z niniejszego rozdziału jest fakt, że zdobyte doświadczenie pozyskane w trakcie misji w strukturach polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju przyczyniło się również do poprawy funkcjonowania zabezpieczenia logistycznego. Zdecydowanej poprawie uległo m.in. wykształcenie personelu logistycznego, zmiana warunków socjalno-bytowych żołnierzy czy podniesienie jakości żywienia. Zebrane wnioski i doświadczenia przyczyniły się do wprowadzania na potrzeby Sił Zbrojnych nowoczesnego sprzętu wojskowego, nie odbiegającego jakościowo od tych, którymi dysponują amie innych państw, co pozwala na realizację zadań w ramach współpracy międzynarodowej. Na szczególną uwagę w obszarze logistycznym zasługuje również udział w międzynarodowych programach i umowach transportowych dzięki czemu znacznie zwiększono możliwości przemieszczania ludzi i sprzętu na odległe teatry działań. Biorąc pod uwagę charakter obecnych konfliktów zbrojnych, szybkie i sprawne przemieszczenie w rejon wykonywania

zadań mandatowych może okazać się kluczowe dla wykonywanych w układzie międzynarodowym zadań.

Na zakończenie należy również podkreślić, że misje zagraniczne mają nie tylko wymiar militarny, należy je również rozpatrywać w takich aspektach jak ekonomiczny, polityczny czy kulturowy, co również zostało scharakteryzowane w niniejszym rozdziale.

ROZDZIAŁ III

PODSYSTEM TRANSPORTU I RUCHU WOJSK SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

3.1. Miejsce Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w Systemie Logistycznym Sił Zbrojnych RP

3.1.1. System Logistyczny jako wyznacznik bezpieczeństwa logistycznego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

Bezpieczeństwo, bez względu na to, w jaki sposób jest definiowane, stanowi naczelną potrzebę i nadrzędną wartość każdego człowieka, poszczególnych grup społecznych czy etnicznych. Jest także fundamentalną potrzebą wszystkich poszczególnych państw i systemów międzynarodowych. Jak daje się zauważyć stanowi również deklarowany cel człowieka, społeczeństw i wszystkich (czy niemal wszystkich) państw i struktur międzynarodowych. Pojęcie „bezpieczeństwo” występuje prawie w każdej dyscyplinie naukowej i w zależności od płaszczyzny dociekań, obszarów i celów badań jest ono stosownie do potrzeb interpretowane⁷⁰. Nie inaczej jest również w przypadku bezpieczeństwa logistycznego, które w odniesieniu do Sił Zbrojnych RP sprowadza się do zapewnienia zdolności bojowej wojsk. Poprzez zdolności bojowe należy rozumieć całokształt przedsięwzięć operacyjnych, szkoleniowych i logistycznych mających na celu zapewnienie zdolności do wykonywania zadań bojowych zgodnie z operacyjnym przeznaczeniem oraz realizacja tych zadań przy jak najmniejszych stratach własnych. Czynnikiem determinującymi osiągnięcie i utrzymanie zdolności bojowej wojsk są m.in.:

- stopień ukończenia stanów osobowych oraz materiałów i sprzętu wojskowego w stosunku do etatu czasu „W”;
- poziom wyszkolenia wojsk przewidzianych do realizacji zadań operacyjnych;
- stan techniczny sprzętu wojskowego;
- poziom zabezpieczenia logistycznego.

W sferze zabezpieczenia logistycznego zapewnienie zdolności bojowych realizowane jest poprzez zabezpieczenie potrzeb materiałowych żołnierzy, wsparcie techniczne pododdziałów, świadczenie usług transportowych z wykorzystaniem podmiotów wojskowych i cywilnych oraz przygotowanie i odpowiednie utrzymanie infrastruktury wojskowej.

⁷⁰ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 27.

W odniesieniu do Sił Zbrojnych RP bezpieczeństwo logistyczne można rozpatrywać w czterech płaszczyznach:

- przestrzennej;
- organizacyjnej;
- informacyjnej;
- zasobów materialnych i niematerialnych⁷¹.

Płaszczyzna przestrzenna odnosi się do lokalizacji ogniw łańcucha logistycznego. Rozmieszczenie jednostek i instytucji wojskowych biorących udział w procesie zabezpieczenia logistycznego (tj. jednostek logistycznych, transportowych oraz odbiorców końcowych) jest ściśle związane z poziomem zagospodarowania przestrzennego. Zagospodarowanie przestrzenne danego obszaru determinuje lokalizację ogniw logistycznych, ta zaś kształt kanałów dystrybucyjnych. W zależności od topologii kanałów przepływów dóbr wyróżnia się⁷²:

- proste struktury jednostopniowe, oparte na bezpośrednim przepływie dóbr;
- bardziej złożone struktury wielostopniowe z punktami pośrednimi oraz struktury kombinowane.

Płaszczyznę organizacyjną można rozumieć jako proces składający się z szeregu przedsięwzięć, do których należy zaliczyć:

- sprecyzowanie zakresu czynności, których wykonanie na poszczególnych stanowiskach stanowi warunek konieczny dla realizacji określonych celów;
- dokonanie podziału zadania na cząstkowe czynności, których wykonanie jest konieczne dla realizacji zadania całościowego;
- scalanie pojedynczych stanowisk w grupy, sekcje, wydziały itp.;
- określenie mechanizmów pozwalających koordynować działania pomiędzy poszczególnymi stanowiskami, grupami, sekcjami czy wydziałami;
- kontrolowanie skuteczności funkcjonowania, np. logistyki w świetle przyjętych rozwiązań i w razie potrzeby podejmowanie działań korygujących umożliwiających osiągnięcie wyznaczonego celu⁷³.

Płaszczyznę informacyjną należy również traktować jako jeden z kluczowych czynników wpływających na zapewnienie bezpieczeństwa logistycznego.

⁷¹ Ibidem, s. 59.

⁷² K. Topolska, M. Topolski, *System logistyczny przedsiębiorstwa i jego struktura przestrzenna*, „Zeszyty Naukowe. Logistyka i Transport” 2006, vol. 3, nr 2, s. 70-71.

⁷³ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 61.

Biorąc pod uwagę fakt, że struktura systemu logistycznego składa się z wzajemnie powiązanych elementów – takich jak personel, sprzęt, procedury – niezbędne jest wprowadzenie systemu przekazywania i dostarczania informacji na wszystkich etapach działalności logistycznej tzn. planowania, sterowania, nadzoru oraz pomiaru efektywności procesu logistycznego. System wymiany informacji powinien obejmować zarówno elementy wewnętrzne systemu, jak i zewnętrzne współuczestniczące w łańcuchu dostaw. Oprócz określenia elementów, które powinny uczestniczyć w systemie wymiany informacji kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa procesu mają również jakość i szybkość przekazywanych treści. Należy podkreślić, że przedstawione płaszczyzny mają odniesienie zarówno do zabezpieczenia logistycznego obszaru cywilnego, jak i do obszaru związanego z zaopatrywaniem w ramach procesu zabezpieczenia logistycznego SZ RP.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa procesu logistycznego przekazywane dane powinny być jednoznaczne, czytelne dla każdego odbiorcy oraz dostarczane w czasie rzeczywistym (lub z możliwie jak najmniejszym opóźnieniem) do osób/ komórek zainteresowanych, adekwatnie do pełnionej przez nich funkcji.

Podjmując próbę scharakteryzowania płaszczyzny zasobów materialnych i niematerialnych, należy wyjść od zdefiniowania wymienionych pojęć. Zasobami materialnymi możemy określić mierzalne składniki stałe, takie jak posiadane środki finansowe, surowce, gotowe produkty czy zaplecze transportowe, natomiast do zasobów niematerialnych możemy przyporządkować czynniki, które wpływają na efektywność realizacji założonych celów, np. efektywność zarządzania, umiejętność realizacji założonych celów, relacje interpersonalne itp. Posiadanie i prawidłowe funkcjonowanie tych zasobów przekłada się na jakość realizowanych procesów logistycznych i co za tym idzie, bezpieczeństwo logistyczne.

Podsumowując, należy zaznaczyć, że wyżej wymienione płaszczyzny wchodzą w skład systemu logistycznego, co oznacza, że nie mogą funkcjonować niezależnie od siebie.

Brak efektywności w funkcjonowaniu nawet jednego z obszarów przekłada się na efekt końcowy założonego celu. W realnym wymiarze mogą to być zawyżone koszty, opóźnienia w realizacji dostaw, czy w skrajnych przypadkach nierealizowanie misji, co może mieć destrukcyjny wpływ na bezpieczeństwo logistyczne – niezachowanie ciągłości zaopatrywania wojsk.

3.1.2. Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jako składowa Systemu Logistycznego

Podsystem transportowy występuje w każdym systemie logistycznym, zarówno cywilnym, jak i wojskowym, i jest jego integralnym elementem. Sposób, w jaki zostanie on zorganizowany, będzie bezpośrednio wpływał na efekt końcowy funkcjonowania całego łańcucha logistycznego⁷⁴.

Wojskowy system logistyczny to nic innego jak celowy, a jednocześnie uporządkowany zbiór powiązanych ze sobą relacjami elementów przeznaczonych do zaspokojenia potrzeb logistycznych wojsk właściwego szczebla organizacyjnego⁷⁵. Struktura wojskowego systemu logistycznego została zbudowana w taki sposób, aby zapewnić ciągłość zaopatrywania oraz świadczenia usług logistycznych we wszystkich obszarach niezbędnych do zabezpieczenia działalności wojsk.

Strukturę systemu logistycznego możemy rozpatrywać na dwóch płaszczyznach – strukturalnym i funkcjonalnym. W ujęciu strukturalnym system zabezpieczenia logistycznego należy rozumieć jako organy kierowania, a w nich departamenty, zarządy, szefostwa, oddziały, wydziały oraz sekcje, a także jednostki wykonawcze różnych szczebli (mobilne i stacjonarne) przeznaczone do zabezpieczenia logistycznego wojsk, zapewniając im odpowiednie warunki realizacji zadań w okresie pokoju, kryzysu i wojny⁷⁶.

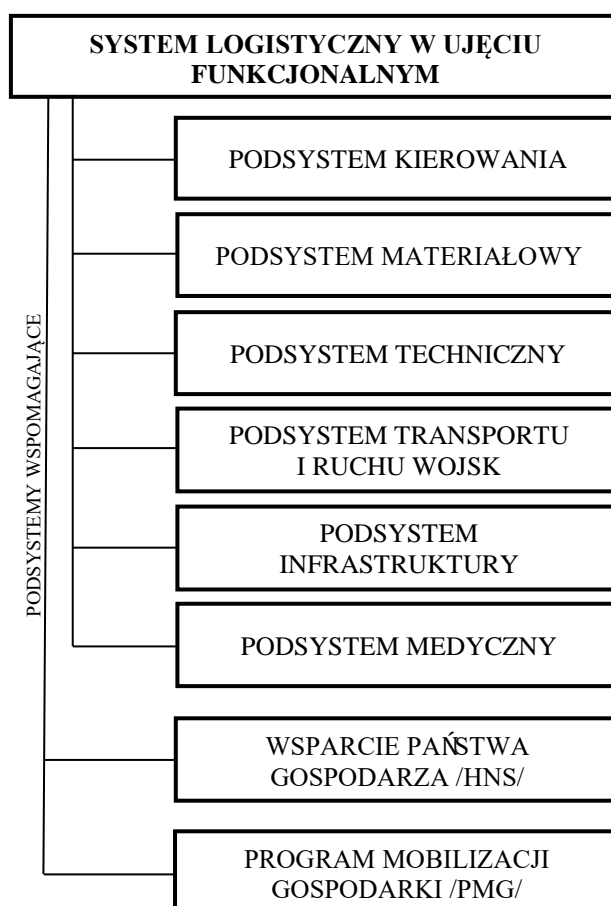
W ujęciu funkcjonalnym (Schemat 4), system logistyczny to celowe działanie organów logistycznych w ramach podsystemów oraz obszarów funkcjonalnych, które zapewnia ciągłość wsparcia i zabezpieczenia logistycznego wojsk w procesie szkolenia oraz wykonywania zadań⁷⁷.

⁷⁴ A. Świdorski, K. Głodowska, *Istotność doboru technologii transportowej w zastosowaniu do optymalizacji procesu transportu wewnętrznego w strefie kompletacji*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 5/2019, s. 9.

⁷⁵ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 146.

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ DD/4(B), Szkol. 965/2019, *Doktryna logistyczna SZ RP*, MON 2013 r., s. 19.



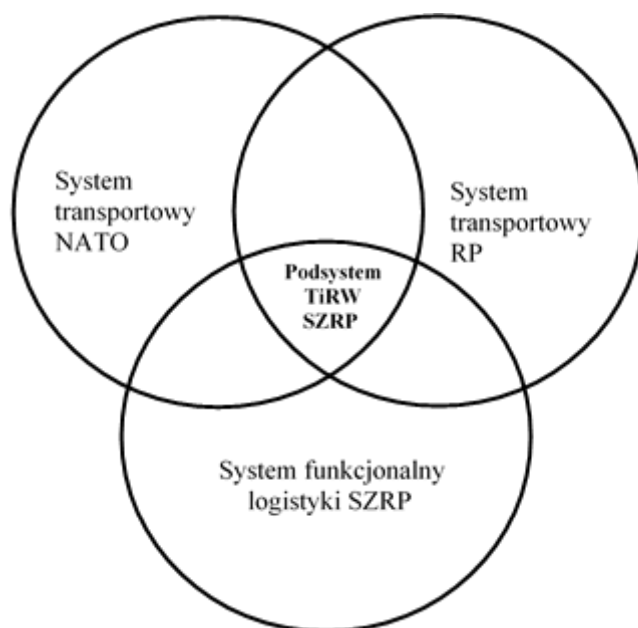
Schemat 4. Schemat Systemu Logistycznego SZ RP
Źródło: opracowanie własne

Niezależnie w jakim ujęciu rozpatrujemy system logistyczny musi on charakteryzować się wysoką skutecznością w procesie realizacji dostaw zaopatrzenia oraz świadczenia pełnego spektrum usług logistycznych w obrębie każdego podsystemu funkcjonalnego.

Uwzględniając fakt, że Polska jest aktywnym członkiem sojuszy międzynarodowych, jakimi są między innymi NATO i Unia Europejska, gdzie również realizuje zadania transportowe, Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk możemy rozpatrywać jako wspólny element trzech systemów (Schemat 5):

- systemu funkcjonalnego logistyki SZ RP;
- systemu transportowego państwa;
- systemu transportowego NATO i UE⁷⁸.

⁷⁸ Ibidem, s. 163.



Schemat 5. Podsystem Transportu i Ruchu wojsk SZ RP jako element wspólny trzech systemów
 Źródło: DD/4.4(B), Szkol. 872/2013, Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, s. 27

W celu określenia Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk (Schemat 6) jako składowej systemu logistycznego należy zdefiniować pojęcie składowych systemu. W odniesieniu do systemu logistycznego możemy je określić jako zasoby rzeczowe i ludzkie oraz dane źródłowe i informacje, które da się wydzielić w jednorodne podsystemy logistyczne, a także stanowiące wymierny ilościowo i jakościowo zapis wielkości i struktury popytu na produkty lub usługi⁷⁹.

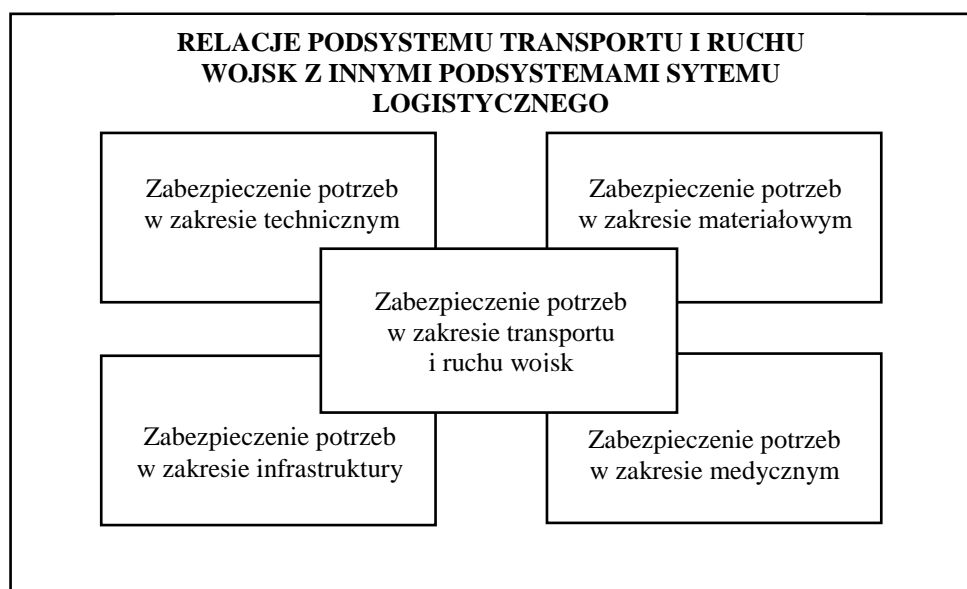
Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jest integralną składową systemu funkcjonalnego logistyki Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Stanowi on wieloszczeblowy, a zarazem spójny układ sił i środków, a także przedsięwzięć organizacyjnych i wykonawczych odnoszących się do dwóch obszarów zainteresowania. Pierwszym jest transport i ruch wojsk jako nieodłączna część wszelkich działań zapewniających przemieszczanie pododdziałów, oddziałów i związków taktycznych do rejonów wykonywanych przez nie zadań. Drugim równie ważnym jest planowanie oraz koordynowanie przygotowania i wykorzystania infrastruktury transportowej kraju⁸⁰. W aspekcie zabezpieczenia transportowego elementów Sił

⁷⁹ R. Barcik, M. Jakubiec, *Systemy logistyczne – podstawy funkcjonowania*, „Logistyka”, nr 4/ 2011, s. 76.

⁸⁰ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 353.

Zbrojnych RP wydzielonych do realizacji zadań w strukturach polskich kontyngentów wojskowych Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk odgrywa kluczową rolę w pierwszym z wymienionych obszarów. STiRW – CKW jako główny organ Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk odpowiedzialne jest bowiem za doprowadzenie do sytuacji, w której w zorganizowany sposób siły i środki – określone wymogami sprecyzowanymi przez właściwych przełożonych – znajdą się we wskazanym rejonie, w odpowiednim czasie, wykorzystując infrastrukturę transportową oraz dostępne środki transportu⁸¹. W przypadku braku odpowiednich środków transportowych elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zobligowane są do pozyskiwania środków przetrzutu wszystkimi możliwymi sposobami, m.in. poprzez kontraktowanie usług poza SZ RP (outsourcing), tzn. korzystania z międzynarodowych programów transportowych lub wynajmowania środków przetrzutu na rynku cywilnym.

Należy zauważyć, że Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk współpracuje z pozostałymi podsystemami systemu logistycznego w zakresie zaspokojenia potrzeb jednostek wojskowych na obszarze kraju, a także polskich wydzielonych komponentów SZ RP realizujących zadania poza granicami państwa.



Schemat 6. Relacje Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk z innymi podsystemami systemu logistycznego
Źródło: opracowanie własne

⁸¹ Ibidem, s. 353.

Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk w systemie logistycznym odpowiedzialny jest za realizację przedsięwzięć związanych z kierowaniem, organizacją oraz realizacją przemieszczenia personelu oraz ładunków różnymi rodzajami transportu. Wypełnia zatem lukę przestrzenno-czasową pomiędzy miejscem zaopatrywania (MSD), a miejscem konsumpcji (miejsce realizacji zadań), co czyni go pełnoprawną składową wojskowego systemu logistycznego. Luka ta wypełniana jest poprzez elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w obszarze odpowiedzialności wszystkich podsystemów logistycznych na wszystkich poziomach (taktycznym, operacyjnym i strategicznym).

Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jako składowa systemu logistycznego odpowiedzialny jest również za uzupełnienie luki jakościowej i ilościowej w zakresie zaspokojenia potrzeb transportowych. Przez pojęcie luki jakościowej należy rozumieć zaspokojenie potrzeb transportowych w wymaganym reżimie czasowym, co wpływa również na bezpieczeństwo logistyczne realizowanych zadań. Luka ilościowa powiązana jest z ilością środków transportowych, jakimi dysponują Siły Zbrojne RP. Luka ta jest niwelowana poprzez udział w międzynarodowych programach transportowych oraz kontraktowanie usług poza SZ RP. Nabiera to istotnego znaczenia w procesie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych, realizujących zadania poza granicami kraju, gdzie istnieje konieczność przemieszczenia kontyngentów na dalekie odległości w określonych ramach czasowych. Ze względu na to, że SZ RP dysponują ograniczonym potencjałem transportowym, jedynym rozsądnym rozwiązaniem niwelacji luk ilościowej i jakościowej jest korzystanie z zasobów transportowych spoza SZ RP. Rozwiązanie takie, pomimo poniesionych nakładów finansowych, pozwala na świadczenie usług transportowych na wysokim poziomie oraz przyczynia się do podniesienia bezpieczeństwa logistycznego.

3.2. Przeznaczenie, zadania i struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

3.2.1. Misja, zadania i przeznaczenie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

Zgodnie z dokumentami normatywnymi Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk stanowi zintegrowaną część systemu logistycznego SZ RP. Misją Podsystemu Transportu i Ruchu wojsk jest świadczenie na należytych poziomie usług transportowych na rzecz przemieszczających się wydzielonych elementów SZ RP w celu realizacji zadań zgodnie z ich operacyjnym przeznaczeniem. Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk funkcjonuje na bazie jednostek organizacyjnych realizujących swoje zadania na wszystkich szczeblach

struktury organizacyjnej SZ RP, co zapewnia jasny i czytelny podział kompetencji w zakresie zaspokojenia potrzeb transportowych.

Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk przeznaczony jest do planowania, organizowania i realizowania przedsięwzięć związanych z:

- zabezpieczeniem przemieszczania wojsk i zaopatrzenia; dodatkowo z przemieszczeniem związane są bardzo często zadania związane z przeładunkiem; pod pojęciem „przeładunku” należy rozumieć zespół działań, które są związane z przemieszczeniem ładunków z jednego środka transportowego na drugi w ramach jednego procesu transportowego, będącego ciągiem czynności związanych z przemieszczeniem ludzi lub ładunków, podzielonych na działania związane z załadunkiem, przemieszczeniem ładunku i wyładunkiem;
- osłoną techniczną i utrzymaniem przejezdności sieci transportowej znaczenia obronnego, którą należy rozumieć jako ogół działań organizacyjnych i technicznych, które są realizowane przez specjalistyczne siły i środki polegające na utrzymaniu przejezdności sieci transportowej i jej odbudowy w przypadku zniszczeń w celu zachowania ciągłości przewozów wojskowych;
- koordynacją i kierowaniem ruchem wojsk, w trakcie procesu planowania oraz realizacji przemieszczenia.

Głównym zadaniem Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk jest organizacja transportu środków zaopatrzenia na rzecz SZ RP w czasie pokoju, kryzysu i wojny. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania struktura Podsystemu Transportu i Ruchu Wojska została podzielona na trzy poziomy, zgodnie z systemem dowodzenia SZ RP:

- strategiczny;
- operacyjny;
- taktyczny.

Wiodącą rolę w zakresie transportu **na poziomie strategicznym** pełni Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW), które dodatkowo pełni funkcję Narodowego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. STiRW-CKRW odpowiedzialne jest za planowanie koordynację i realizację zadań w układzie międzynarodowym. W zakresie jego kompetencji znajduje się również współpraca z Sojuszniczym Centrum Koordynacji Ruchu (AMCC SHAPE) i narodowymi organami koordynacji ruchu państw tranzytowych, w szczególności w procesie zabezpieczenia

przemieszczania polskich kontyngentów wojskowych do rejonów operacyjnego przeznaczenia.

Kolejnym poziomem, na którym Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk realizuje zadania na rzecz SZRP jest **poziom operacyjny**, gdzie istotną rolę odgrywają Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk i HNS (WTiRW i HNS)⁸² znajdujące się w strukturach Regionalnych Baz Logistycznych (RBLog). Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk i HNS odpowiedzialne są za planowanie oraz koordynowanie ruchu wojsk w podporządkowanych im obszarach. Wydziały te realizują zadania w zakresie realizacji przewozów wojsk własnych i sojuszniczych, kierowania ruchem kolumn wojskowych, organizowaniem prac przeładunkowych oraz zabezpieczeniem w sprzęt przeładunkowy i zabezpieczeniem ruchu jednostek wojskowych w rejonie odpowiedzialności. Współpracują z STiRW-CKRW oraz układem pozamilitarnym w realizacji przemieszczania wojsk sojuszniczych przez teren odpowiedzialności oraz z WTiRW i HNS pozostałych RBLog w kwestii przejazdów i przewozów wojskowych. Utrzymują współdziałanie z odpowiednimi komórkami transportu i ruchu wojsk w zakresie planowania i zabezpieczenia przemieszczenia wojsk sojuszniczych. Realizują zadania dotyczące zabezpieczenia potrzeb wojsk sojuszniczych w ramach systemu wsparcia państwa – gospodarza⁸³.

Ostatni to **poziom taktyczny**, w którym organy wykonawcze Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk odpowiadają za zagwarantowanie sprawnego przemieszczenia wojsk zgodnie z wcześniej opracowanymi planami. Organami tymi są Wojskowe Komendy Transportu i Delegatury Wojskowych Komend Regulacji Ruchu oraz kompanie regulacji ruchu⁸⁴.

W celu zapewnienia sprawnej i efektywnej realizacji zadań transportowych na wszystkich wyżej wymienionych poziomach elementy wykonawcze Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zobowiązane są do funkcjonowania zgodnie z niżej wymienionymi zasadami:

- wspólnej odpowiedzialności;
- współpracy;
- koordynacji;
- skuteczności;

⁸² HNS (ang. *Host Nation Support*) – wsparcie przez państwo-gospodarza.

⁸³ <https://archiwum-3rblog.wp.mil.pl/pl/16.html> [dostęp: 27.09.2020].

⁸⁴ M. Kaźmierczak, *Przemieszczanie wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w okresie (czasie) pokoju*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 10/2019, s. 48.

- wydajności;
- elastyczności;
- prostoty;
- standaryzacji;
- wymiany informacji⁸⁵.

Zasada wspólnej odpowiedzialności polega na tym, że wszystkie państwa biorące udział w operacji ponoszą wspólną odpowiedzialność za realizację zadań transportu i ruchu wojsk w zakresie⁸⁶:

- planowania przedsięwzięć transportu i ruchu wojsk;
- przemieszczenia strategicznego (ang. *Strategic Deployment – SD*);
- przemieszczenia operacyjnego realizowanego w ramach procesu przyjęcia, ześrodkowania i dalszego ruchu wojsk (ang. *Reception, Staging and Onward Movement – RSOM*);
- zapewnienia ciągłości zaopatrywania wojsk;
- wycofania sił sojuszniczych z obszaru operacji połączonych (ang. *JOA – Joint Operations Area*) lub ich przemieszczania pomiędzy różnymi obszarami operacji połączonych (ang. *Redeployment*).

Zasada współpracy obliuguje wszystkie państwa oraz instytucje międzynarodowe biorące udział w operacji transportowej do współpracy w celu efektywnego wykorzystania potencjału transportowego na rzecz wykonywanej misji. Zasada ta polega na współdziałaniu różnych elementów (również tych pozarządowych) na wszystkich etapach przemieszczenia w zakresie planowania, przygotowania oraz realizacji przemieszczenia strategicznego. Współpraca pomiędzy państwami tranzytowymi jest kluczowa dla bezpieczeństwa misji.

Właściwa realizacja zadań transportu i ruchu wojsk wymaga **koordynacji** działań pomiędzy państwami biorącymi udział w operacji sojuszniczej w celu optymalizacji użycia posiadanych (dostępnych) zasobów środków transportu. W SZ RP wymaga ona koordynacji działań pomiędzy dowództwami na wszystkich poziomach dowodzenia a jednostkami organizacyjnymi Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk⁸⁷.

⁸⁵ DD/4.4 (B), *Transport i ruch wojsk Rzeczypospolitej Polskiej*, MON 2013, s. 13-14

⁸⁶ Ibidem, s. 14.

⁸⁷ Ibidem, s. 14-15.

Zasada skuteczności sprowadza się do tego, aby wszystkie czynności realizowane w związku z danym przedsięwzięciem zapewniały realizację określonego celu. W przypadku misji o charakterze transportowym jest to dostarczenie ludzi lub ładunku w określone miejsce, w założonych na etapie planowania ramach czasowych.

Kolejną, mającą istotny wpływ na zakładany efekt końcowy, jest **zasada wydajności**, która mówi o ekonomii wykorzystania środków transportowych oraz infrastruktury wszystkich państw, przez które realizowane jest przemieszczenie, aby zakładany efekt końcowy został uzyskany minimalnym nakładem sił i środków.

W trakcie praktycznej realizacji transportu strategicznego często dochodzi do sytuacji nieprzewidzianych, związanych z:

- brakiem pełnej, pewnej i dostarczanej w odpowiednim czasie informacji, niezbędnej dla zaplanowania działalności składowych Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, co skutkuje opracowaniem planu nie do końca odpowiadającego warunkom, w których będą realizowane zadania transportowe (przewozowe);
- dynamicznie zmieniającą się sytuacją taktyczną czy operacyjną wymuszającą wprowadzanie korekt w planie działania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk;
- nieprzewidzianymi zmianami sytuacji transportowej, zwłaszcza w odniesieniu do środków transportu oraz infrastruktury transportowej⁸⁸.

Istotą **zasady elastyczności** jest bieżące reagowanie na wyżej wymienione czynniki poprzez bieżącą aktualizację planów, podejmowanie czynności mających na celu wyeliminowanie sytuacji skutkującej przerwaniem bądź opóźnieniem operacji transportowej, a także opracowywanie na etapie planowania planów alternatywnych w przypadku wystąpienia zagrożeń w realizacji misji.

Kolejna to **zasada prostoty**, która odnosi się do tego, aby dokumenty, plany oraz informacje były przekazywane w sposób możliwie prosty, czytelny dla każdego zainteresowanego podmiotu w celu wyeliminowania błędnej interpretacji, co może mieć istotne znaczenie w realizacji misji w określonych ramach czasowych.

Z zasadą prostoty ściśle powiązana jest **zasada standaryzacji**, która mówi o stosowaniu jednolitych procedur w celu zapewnienia kompatybilności Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk z procedurami i systemami wojsk sojusznicznych. Płaszczyznami kompatybilności powinny być wykorzystywane systemy informatyczne, wyposażenie i oprogramowanie, sprzęt wojskowy, a także procedury pozwalające

⁸⁸ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 357.

w dalszej perspektywie na osiągnięcie i utrzymanie pożądanego poziomu interoperacyjności⁸⁹.

Ostatnia to **zasada wymiany informacji**, której przestrzeganie pozwoli na bieżące informowanie o aktualnej sytuacji oraz zagrożeniach występujących w trakcie realizacji misji. Przemieszczenie wojsk odbywa się najczęściej w rejonach dotkniętych konfliktem zbrojnym, gdzie sytuacja taktyczna, operacyjna i transportowa ulega ciągłym i gwałtownym zmianom, dlatego też bieżące informowanie o zagrożeniach ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa przemieszczającego się personelu, sprzętu wojskowego oraz realizujących te zadania środków transportowych.

Charakter obecnych i przyszłych działań poza granicami kraju, wynikających z uczestnictwa Polski w układach sojuszniczych wymusza organizację przemieszczenia w strukturze wielonarodowej, gdzie bieżąca współpraca z państwami partycypującymi ma kluczowe znaczenie na wszystkich etapach misji. Jak wynika z powyższej analizy przestrzeganie powyższych zasad nie tylko usprawni proces przemieszczenia, ale wpłynie również znacząco na bezpieczeństwo ludzi i sprzętu. Procedury, dokumentacja oraz użytkowane systemy informatyczne muszą być dostosowane do systemów i procedur stosowanych w pozostałych państwach sojuszniczych w celu zapewnienia sprawnego i płynnego przemieszczenia. Przesyłanie na bieżąco informacji o sytuacji taktyczno-operacyjnej w obszarze zainteresowania pozwoli na szybkie i trafne reagowanie na nieprzewidziane zdarzenia.

3.2.2. Struktura organizacyjna i funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

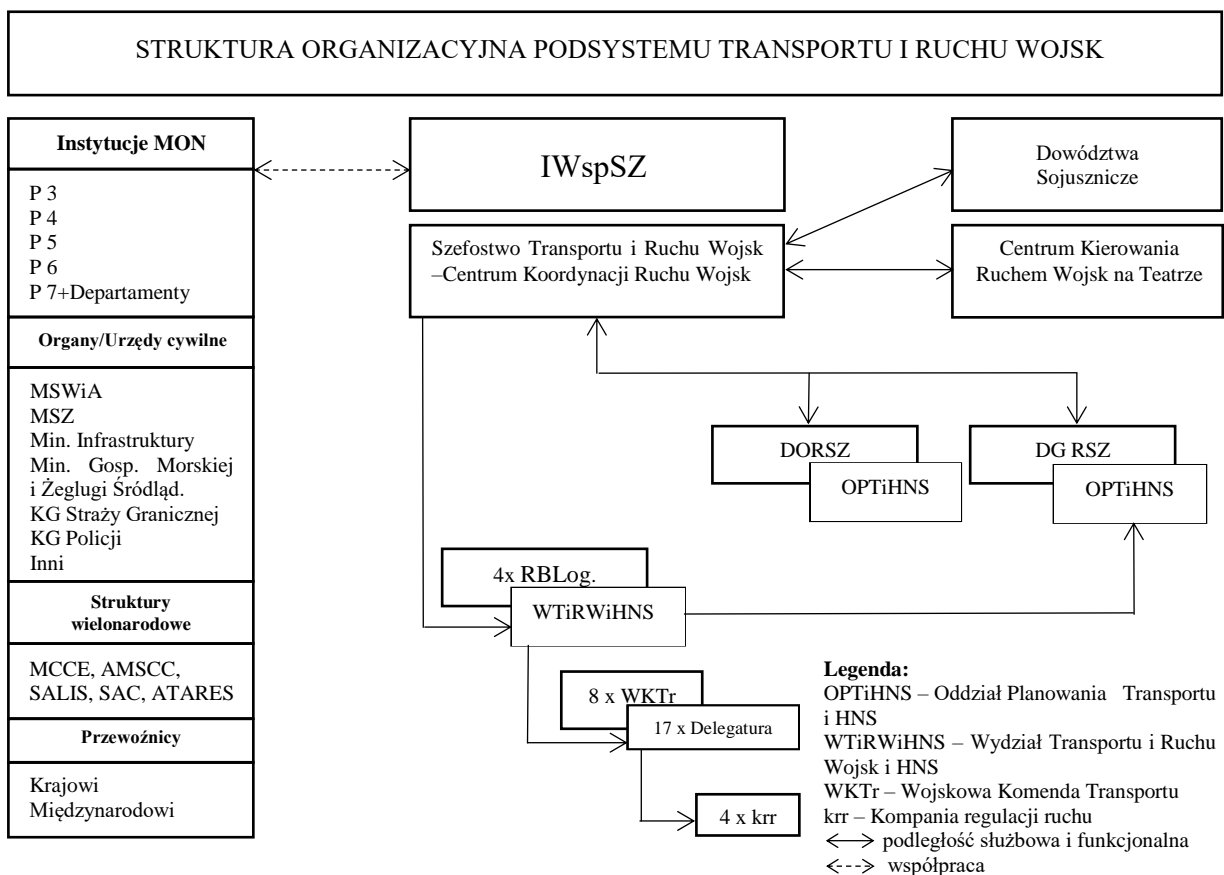
W działaniach poza granicami kraju, jak również w procesie zabezpieczenia logistycznego działalności bieżącej jednostek i instytucji wojskowych zawsze ma miejsce sytuacja, w której szeroko rozumiane potrzeby generowane są w innym miejscu w stosunku do potencjału, który te potrzeby może zaspokoić. Tym samym powstaje luka przestrzenna, rozumiana jako różnice w położeniu miejsca produkcji, gromadzenia i przechowywania, a miejsca zużycia i konsumpcji określonego asortymentu. Lukę tę można zniwelować, wykorzystując funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk (PTiRW)⁹⁰. Można zatem stwierdzić, że istotą funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk jest zapewnienie warunków umożliwiających ciągłe

⁸⁹ Ibidem.

⁹⁰ M. Pawlisiak, *Funkcjonowanie systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP a bezpieczeństwo narodowe*, „Systemy Logistyczne Wojsk” 2014, z. 41.

i zsynchronizowane przemieszczanie wojsk i zaopatrzenia zgodnie z zamiarem dowódcy. Ciągłość ta jest rozumiana jako rzeczywiste unikanie przerw, czy też zbędnych przestojów, natomiast synchronizacja odnosi się do zgrania w czasie i miejscu realizacji zadań cząstkowych związanych z przemieszczaniem wojsk i zaopatrzenia⁹¹.

Struktura Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk (Schemat 7) została skonstruowana w taki sposób, aby zapewnić płynną realizację w zakresie zabezpieczenia transportowego na rzecz wszystkich podsystemów wchodzących w skład systemu logistycznego SZ RP. Struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk przedstawia się następująco:



Schemat 7. Struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

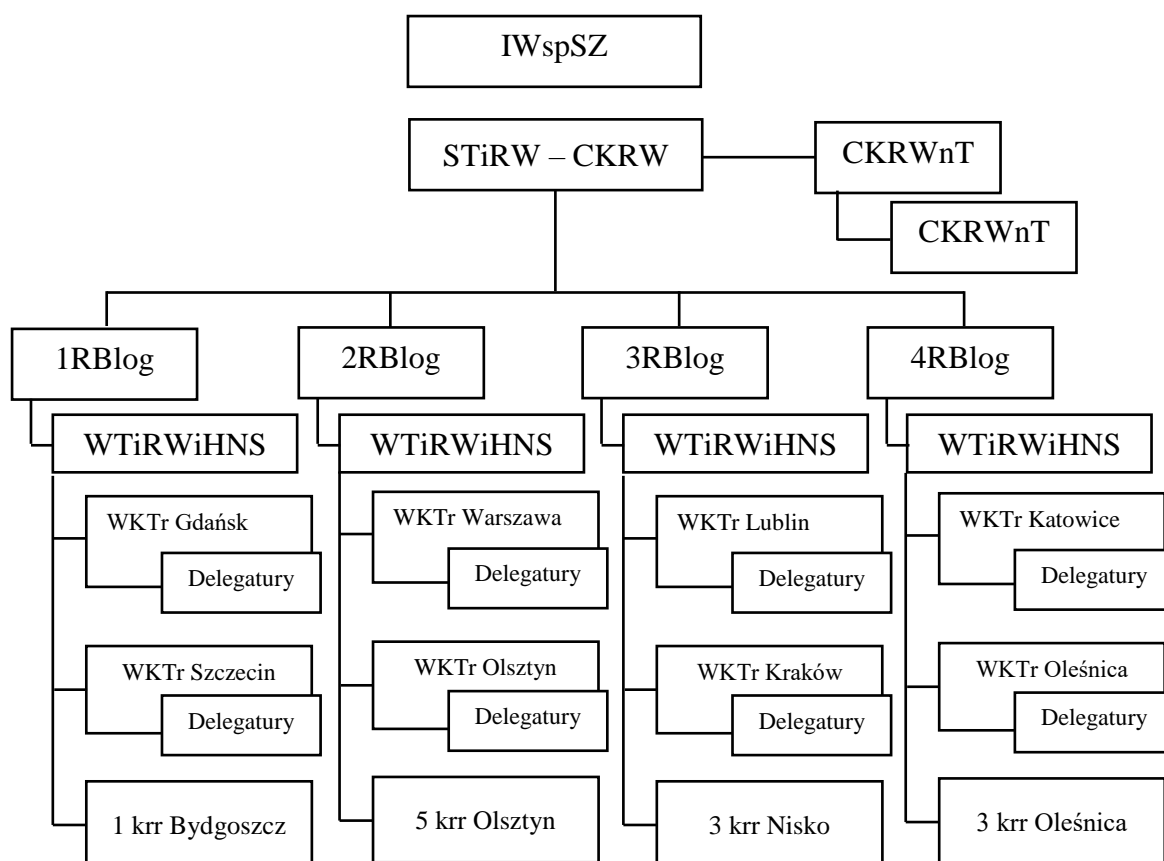
Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji ze specjalistami STiRW-CKRW

Przedstawiony powyżej schemat pokazuje wieloszczeblowość Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Aby zapewnić sprawne i efektywne zabezpieczenie potrzeb przemieszczających się elementów Sił Zbrojnych, konieczne jest nie tylko współdziałanie pomiędzy wewnętrznymi komórkami organizacyjnymi, ale również z współpraca

⁹¹ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 354.

z elementami pozamilitarnymi, takimi jak ministerstwa czy urzędy cywilne. Dodatkowo ze względu na ograniczony potencjał transportowy w celu zabezpieczenia w pełni potrzeb, podsystem współpracuje w układzie koalicyjnym w programach, takich jak SALIS czy SAC, pozyskując środki transportu strategicznego.

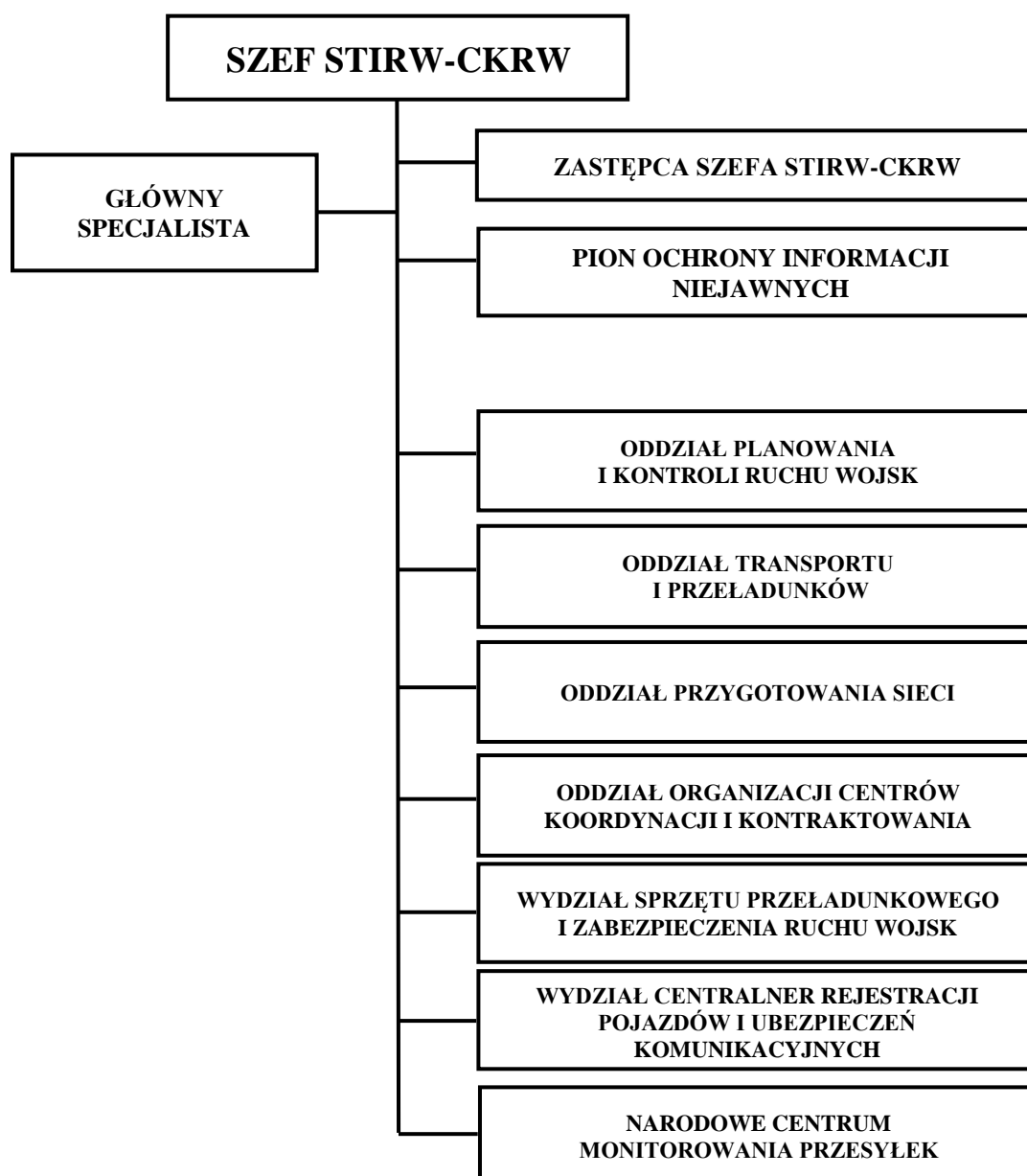
Funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk polega na planowaniu, organizacji i realizacji przemieszczenia wszystkimi rodzajami transportu w celu zabezpieczenia elementów wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych RP zgodnie z ich operacyjnym przeznaczeniem. Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, należy sprecyzować zadania poszczególnych jego elementów oraz określić ich podporządkowanie. W obszarze krajowym Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk realizuje swoje zadania w następującej strukturze hierarchicznej (Schemat 8):



Schemat 8. Podporządkowanie elementów funkcjonalnych Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

Źródło: opracowanie własne

Z przedstawionego schematu wynika, że głównym elementem Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (Schemat 9), którego rola polega głównie na pełnieniu funkcji koordynatora działań innych komórek, jednostek i organów (cywilnych i wojskowych) na rzecz zapewnienia sprawnego przemieszczenia wojsk i ładunków wojskowych. Strukturę Szefostwa tworzą szef, jego zastępca, główny specjalista oraz komórki funkcjonalne, których zadania zostały sprecyzowane w dalszej części.



Schemat 9. Struktura Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk
 Źródło: opracowanie własne na podst. <http://stirw.wp.mil.pl/pl/index.html> [dostęp: 12.09.2019r.]

Zadania Szefostwa i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk⁹²:

- opracowywanie koncepcji przemieszczania wojsk oraz zasad funkcjonowania systemu transportu i ruchu wojsk w Siłach Zbrojnych RP;
- opracowywanie planów wykorzystania sieci transportowej kraju przez Siły Zbrojne RP oraz współdziałanie w opracowywaniu i uaktualnianiu planów osłony technicznej sieci transportowej znaczenia obronnego;
- pełnienie funkcji Centralnego Organu Logistycznego oraz gestora sprzętu przeładunkowego i zabezpieczenia ruchu wojsk;
- planowanie i koordynowanie przemieszczania wojsk własnych i sojuszniczych na obszarze kraju;
- planowanie i koordynowanie przemieszczania polskich kontyngentów wojskowych wydzielonych do misji (operacji) poza granicami kraju;
- przygotowanie zasad i planów działania oraz organizowanie i formowanie Centrów Koordynacji Ruchu Wojsk w sytuacjach kryzysowych i na czas wojny we współpracy z NATO;
- wydawanie pozwoleń na przejazd drogowy dla kolumn, pojazdów nienormatywnych oraz pojazdów przewożących materiały niebezpieczne należących do Sił Zbrojnych RP oraz wojsk obcych realizujących przejazdy pomiędzy okręgami wojskowymi;
- realizowanie zadań związanych z nadawaniem i użytkowaniem Jednolitego Indeksu Materiałowego dla sprzętu przeładunkowego i zabezpieczenia ruchu wojsk;
- wypracowywanie koncepcji i programów oraz nadzór nad systemem szkolenia kandydatów na kierowców kat. „C” i „C+E” oraz operatorów sprzętu przeładunkowego w siłach zbrojnych;
- rejestrowanie i wydawanie dokumentów rejestracyjnych dla pojazdów Sił Zbrojnych RP.

Ponadto Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk:

- wypracowuje zasady i procedury ruchu wojsk oraz przemieszczania ładunków;
- koordynuje pozyskiwanie różnych rodzajów transportu do przewozów wojskowych we współdziałaniu z przewoźnikami cywilnymi;

⁹² <http://stirw.wp.mil.pl/pl/index.html> [dostęp: 12.09.2019r.]

- jest organizatorem Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w Siłach Zbrojnych RP oraz gestorem sprzętu przeładunkowego i zabezpieczenia ruchu wojsk.

Powyższe zadania Szefostwo realizuje w uzgodnieniu z Ministerstwami Infrastruktury, Gospodarki Morskiej oraz Środowiska, a także organami administracji drogowej, kolejowej, wodnej i lotniczej.

Zadania oddziałów i wydziałów STiRW-CKRW

Oddział Planowania i Kontroli Ruchu Wojsk

Jest komórką wewnętrzną Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, właściwą w zakresie planowania rozwoju Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk SZ RP, planowania działalności bieżącej Szefostwa oraz organizowania systemu kierowania ruchem wojsk na drogach samochodowych w czasie pokoju, kryzysu i wojny.

Oddział Transportu i Przeładunków

Jest komórką wewnętrzną Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk właściwą w zakresie opracowania projektów przepisów prawnych w zakresie zabezpieczenia potrzeb transportowych wojsk oraz koordynowania przewozów wojskowych z uwzględnieniem procesów przeładunkowych, przy kompleksowym wykorzystaniu transportu lądowego, lotniczego i morskiego.

Oddział Przygotowania Sieci

Jest komórką wewnętrzną Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk właściwą w zakresie planowania, koordynowania przygotowania i wykorzystania infrastruktury transportowej na potrzeby obronne państwa oraz współdziałania ze strukturami cywilnymi w tym zakresie.

Oddział Organizacji Centrów Koordynacji i Kontraktowania

Jest komórką wewnętrzną Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, właściwą w zakresie koordynacji zadań związanych z przemieszczaniem przez terytorium RP wojsk własnych i obcych oraz PKW/ PJW wysyłanych poza granice państwa, we współdziałaniu z właściwymi jednostkami organizacyjnymi SZ RP, resortów cywilnych oraz komórkami organizacyjnymi ds. transportu SZ innych państw i organizacji międzynarodowych, a także udziału w kontraktowaniu komercyjnych usług transportowych.

Wydział Sprzętu Przeładunkowego i Zabezpieczenia Ruchu Wojsk

Jest komórką wewnętrzną Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, właściwą w zakresie realizacji zadań wynikających z pełnienia funkcji gestora i Centralnego Organu Logistycznego urządzeń dźwigowo-transportowych (przeładunkowych), kontenerów ładunkowych ogólnego przeznaczenia serii 1, konstrukcji nośnych kontenerów specjalistycznych, wojskowego taboru kolejowego oraz sprzętu i urządzeń regulacji ruchu Sił Zbrojnych RP, a także opracowywania i koordynowania działań związanych z prowadzeniem prac standaryzacyjnych w obszarach przeładunków.

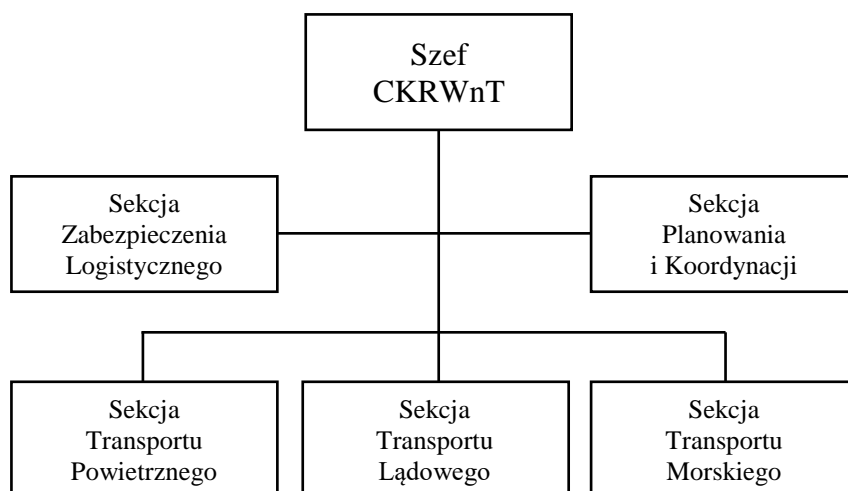
Wydział Centralnej Rejestracji Pojazdów SZ i Ubezpieczeń Komunikacyjnych

Jest komórką wewnętrzną Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, właściwą w zakresie realizacji zadań związanych z rejestracją pojazdów, sprzętu inżynierskiego i przeładunkowego SZ RP, ubezpieczeń komunikacyjnych oraz promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wydział Centralnej Rejestracji Pojazdów Sił Zbrojnych i Ubezpieczeń Komunikacyjnych współpracuje z Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców MSW.

Narodowe Centrum Monitorowania Przesyłek

Jest komórką wewnętrzną Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, właściwą w zakresie organizacji Podsystemu Monitorowania Transportu i Ruchu Wojsk na obszarze kraju i poza jego granicami oraz kierowania Podsystemem Monitorowania przesyłek w Siłach Zbrojnych RP.

Odrębną komórką ściśle współpracującą z Szefostwem Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk w zakresie transportu strategicznego jest Centrum Kierowania Ruchem Wojsk na Teatrze (CKRWnT) przedstawione na schemacie 10:



Schemat 10. Struktura organizacyjna CKRWnT
Źródło: opracowanie własne

Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze jest jednostką organizacyjną bezpośrednio podporządkowaną Szefowi Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP. Przeznaczeniem Centrum jest zapewnienie wojskom odpowiednich warunków przyjęcia, postoju i dalszego ruchu do rejonu operacyjnego przeznaczenia. Do zasadniczych zadań CKRWnT należą⁹³:

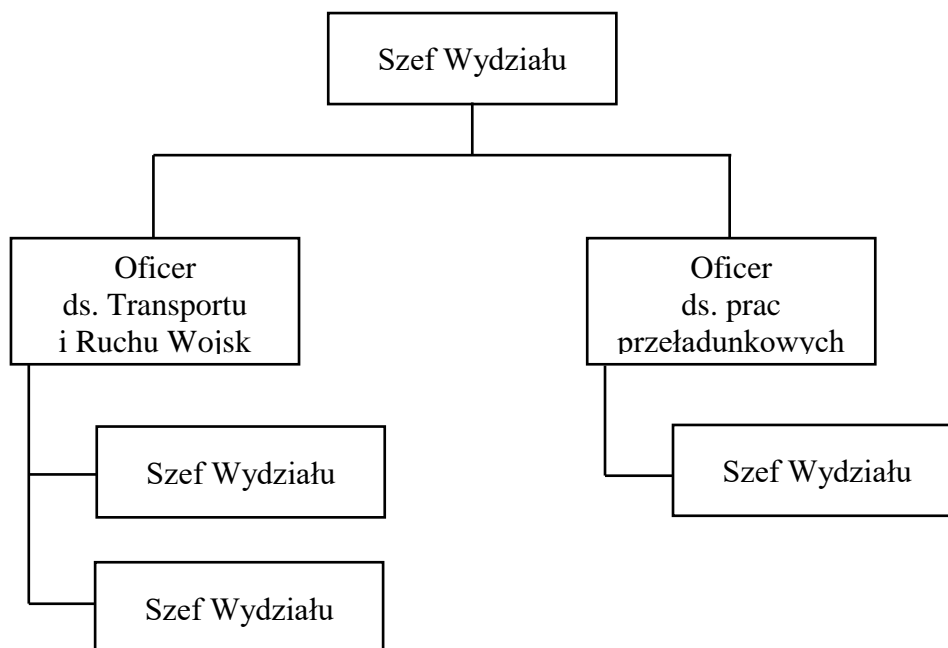
- prowadzenie szczegółowych uzgodnień związanych z bezkolizyjnym sposobem przekraczania granic Polski przez przemieszczające się kolumny wojskowe państw sojusznicznych;
- przygotowanie rejonów postoju i odpoczynku, w których będzie możliwość realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego (głównie uzupełnienia w produkty mps);
- planowanie, organizacja i kierowanie kolumn w rejonu dla nich przeznaczone, a wynikające z wcześniej przyjętych planów dowództw wojsk własnych lub wojsk sojusznicznych.

W bezpośredniej podległości Szefostwu Transportu i Ruchu Wojsk są cztery Regionalne Bazy Logistyczne, które w swojej strukturze mają komórki wewnętrzne odpowiedzialne za transport i ruch wojsk, w swoich obszarach odpowiedzialności (Schemat 11). Podsumowując, zabezpieczenie transportowe w systemie narodowym realizowane jest poprzez regionalne bazy logistyczne, które łącznie posiadają:

- 4 Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk i HNS;
- 8 Wojskowych Komend Transportu;
- 4 Kompanie Regulacji Ruchu.

Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk i HNS są niewielkimi komórkami składającymi się z czterech żołnierzy i dwóch pracowników wojska.

⁹³ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 367.



Schemat 11. Struktura organizacyjna Wydziału Transportu i Ruchu Wojsk i HNS /WTiRW i HNS/
 Źródło: opracowanie własne

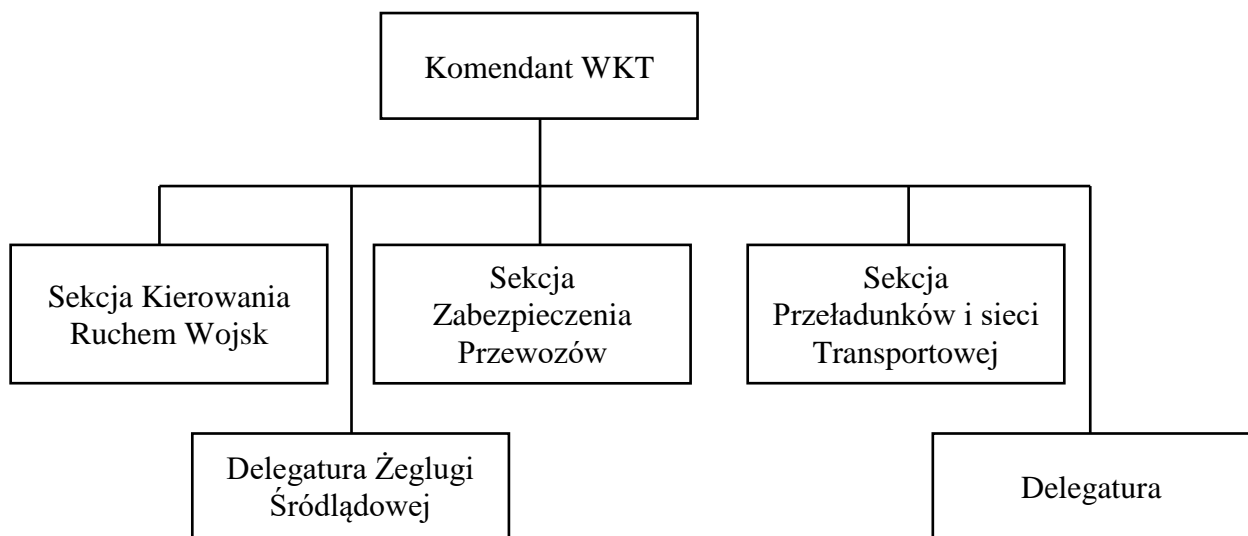
Przedstawiona struktura pokazuje, że Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk i HNS posiadają niewielką strukturę etatową, co wiąże się z ograniczonymi możliwościami w zakresie zabezpieczenia przewozów wojskowych w obszarze odpowiedzialności Bazy. Funkcjonowanie WTiRW i HNS sprowadzają się do zadań koordynacyjno-nadzorczych w zakresie przewozów wojskowych wszystkimi rodzajami transportu w obszarze odpowiedzialności RBLog., przygotowania infrastruktury kolejowej oraz prac przeładunkowych w punktach załadowania/wyładowania. Dodatkowo pełnią funkcję punktu kontaktowego w zakresie realizacji zadań związanych ze wsparciem HNS, zapewniając realizację zadań „państwa gospodarza”, związanych z zabezpieczeniem przewozów wojskowych i kierowaniem ruchem wojsk oraz organizowaniem prac przeładunkowych na obszarze odpowiedzialności RBLog. W zakresie odpowiedzialności WTiRW i HNS znajdują się:

- wydawanie „Zezwoleń na przejazdy drogowe” dla sił własnych oraz wojsk sojuszników stacjonujących na obszarze odpowiedzialności RBLog.;
- udział w opracowaniu planów przemieszczenia w komendzie RBLog.;
- współpraca z STiRW–CKRW opracowywanych na szczeblu RBLog planów przemieszczenia celem ich koordynacji;
- kierowanie transportem i ruchem wojsk na obszarze odpowiedzialności, w tym działalnością podległych organów ds. transportu i ruchu wojsk;

- udzielanie sztabom przemieszczanych jednostek pomocy dotyczącej planowania i organizacji przejazdu;
- nadzór nad realizacją przemieszczania w ramach swoich kompetencji;
- zapewnienie pomocy jednostkom wojskowym w organizowaniu szkolenia z zasad organizacji przejazdów, ze szczególnym uwzględnieniem znajomości procedur oraz wymagań dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych (zgodnie z umową europejską ADR) oraz przejazdu pojazdów nienormatywnych i kolumn wojskowych⁹⁴.

Organami wykonawczymi Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk są **Wojskowe Komendy Transportu**, które realizują swoje zadania zarówno na rzecz wojsk stacjonujących na obszarze kraju, jak i przemieszczających się tranzytem (Schemat 12).

Wojskowe Komendy Transportu są stacjonarnymi jednostkami logistycznymi przeznaczonymi do dokonywania uzgodnień oraz nadzorowania wraz z cywilną administracją do spraw ruchu i transportu zasad i warunków przemieszczania oraz korzystania przez wojska z infrastruktury transportowej.



Schemat 12. Struktura organizacyjna Wojskowej Komendy Transportu

Źródło: opracowanie własne

⁹⁴ DU-4.4.4(B), *Zasady wojskowego ruchu drogowego*, MON 2015, s. 33.

Wojskowe Komendy Transportu (WKTr) kierują przemieszczaniem wojsk na terenie kraju, są funkcjonalnie przypisane do obszarów odpowiedzialności obejmujących

2-3 województwa i współdziałają z terenową, cywilną administracją drogową, kolejową, żeglugi śródlądowej, lotnisk i portów morskich.

Funkcjonowanie WKTr opiera się na wyznaczaniu i uzgadnianiu z administracją cywilną warunków przejazdów kolumn i pojazdów ponadnormatywnych oraz tras przewozów materiałów niebezpiecznych po sieci transportowej kraju oraz przygotowywaniu i wydawaniu stosownych pozwoleń, zgodnie z państwowymi aktami prawnymi. Ponadto organizują przyjęcie sił wojsk obcych w punktach granicznych, w portach i na lotniskach oraz ich przemieszczenie do planowanych rejonów ćwiczeń (poligonów), a także zapewniają bezkolizyjny ruch i przewozy PKW poza granice kraju. Do głównych zadań WKTr należą⁹⁵:

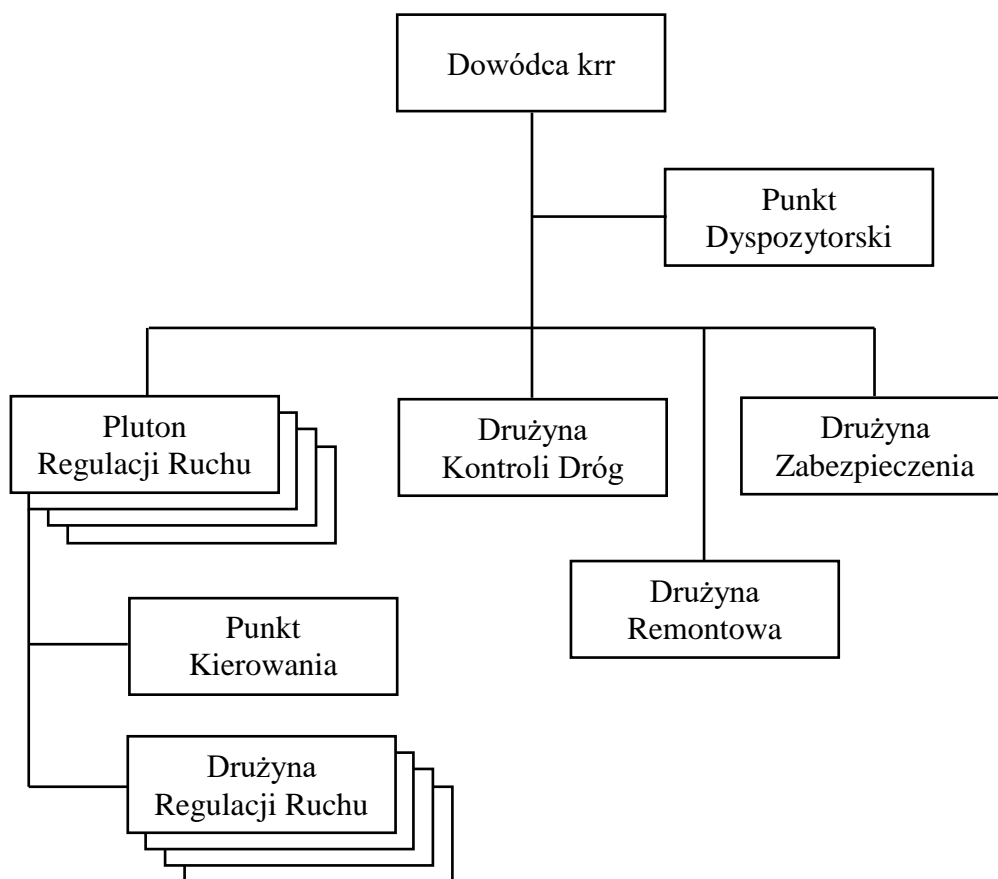
- przyjmowanie „Zapotrzebowań na przejazd drogowy” od jednostek rozpoczynających przejazd z rejonu odpowiedzialności danej WKTr;
- wydawanie „Zezwoleń na przejazdy drogowe” dla sił własnych oraz wojsk sojuszniczych w przypadku planowania przejazdów drogowych na obszarze odpowiedzialności komendy oraz przygotowanie projektów „Zezwoleń na przejazdy drogowe” w przypadku planowania przejazdów drogowych poza obszarem odpowiedzialności komendy;
- zapewnienie realizacji planu przemieszczenia we współdziałaniu z ŻW i Policją oraz przemieszczanymi wojskami;
- sprawowanie nadzoru nad transportem i ruchem wojsk na swoim obszarze odpowiedzialności;
- dokonywanie uzgodnień trasy i warunków przejazdu z komendantami WKTr, na których obszarze odpowiedzialności planowany jest przejazd;
- składanie meldunków z realizacji planu przemieszczenia oraz sytuacji transportowej w swoim rejonie odpowiedzialności;
- udzielanie pomocy jednostkom wojskowym w zakresie szkolenia z zasad planowania i organizacji przejazdów, opracowywania dokumentów na przejazd oraz przekraczania granicy państwowej.

⁹⁵ Ibidem.

Każda WKTr składa się z: Komendy oraz delegatur terenowych usytuowanych w miastach wojewódzkich siedzibach zarządców infrastruktury transportowej oraz przy głównych poligonach wojskowych.

Łącznie Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk posiada 8 WKTr oraz funkcjonujących w ich składzie 17 Delegatur. Liczba Wojskowych Komend Transportu oraz ich struktura etatowa zapewnia zabezpieczenie bieżących potrzeb SZ RP, jednakże w czasie prowadzenia operacji lub dużych ćwiczeń na obszarze Polski rozwijane są w miejscach o wysokim poziomie zagrożenia **Grupy Kontroli Ruchu**, funkcjonujące jako doraźne, nietatowe elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Najczęściej Grupy te zabezpieczają kolejowe i drogowe przejścia graniczne oraz lotniska, porty morskie, kolejowe stacje załadowania i wyładowania. Grupy te bardzo często wsparte są specjalistami Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej RP oraz oficerami HNS.

Ostatni element w hierarchii Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk stanowią **kompanie regulacji ruchu**, które są mobilnymi pododdziałami wykonawczymi systemu kierowania ruchem wojsk, uprawnionymi do prowadzenia pilotażu kolumn, pojazdów ponadnormatywnych oraz pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Posiadane przez kompanie regulacji ruchu wyposażenie i struktura zapewniają pełnienie funkcji kontroli i regulacji ruchu oraz kontroli stanu dróg (Schemat 13).



Schemat 13. Struktura organizacyjna kompanii regulacji ruchu
 Źródło: opracowanie własne

W strukturze kompanii funkcjonuje 11 rozwiniętych drużyn regulacji ruchu, zgodnie z przyjętym zobowiązaniem sojuszniczym (Cel Sił Zbrojnych E 0035). Drużyny te, razem z Centrum Kierowania Ruchem Wojsk na Teatrze są przeznaczone do realizacji zadań przyjęcia, postoju i dalszego ruchu wojsk przemieszczanych na Teatr Działań (tzw. RSOM). Działanie krr zapewnia planowe i bezkolizyjne przemieszczenie sił i środków na sieci transportowej w rejonie odpowiedzialności RBLog, we współdziałaniu z organami administracji państwowej. Do zadań krr należą⁹⁶:

- rozpoznanie oraz przygotowanie dróg do prowadzenia wojskowej służby ruchu (organizacja ruchu, dodatkowe oznakowanie dróg);
- organizowanie stałych lub ruchomych elementów wykonawczych kontroli i regulacji ruchu na wyznaczonych odcinkach dróg;

⁹⁶ Ibidem, s. 34.

- kontrola i regulacja ruchu wojsk przemieszczających się zgodnie z otrzymanymi rozkazami i planami;
- realizowanie przedsięwzięć eliminujących lub zmniejszających skutki zatorów w ruchu drogowym;
- udział w wymianie informacji pomiędzy dowództwami a przemieszczającymi się wojskami z nadanym priorytetem przejazdu;
- pilotowanie wojskowych pojazdów nienormatywnych oraz kolumn (grup) pojazdów wojskowych.

Znając strukturę poszczególnych elementów wykonawczych Podsystemu i Ruchu Wojsk oraz ich podstawowe zadania można poddać analizie proces funkcjonowania tego systemu w systemie logistycznym Sił Zbrojnych RP. Istota funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk sprowadza się do przygotowania środków transportu, sieci transportowej, organów i jednostek wykonawczych (cywilnych i wojskowych) w okresie pokoju, aby zapewnić sprawne przemieszczenie wojsk i ładunków w czasie kryzysu i wojny⁹⁷.

Można zatem stwierdzić, że omawiany podsystem fizycznie realizuje zadania związane z organizowaniem przemieszczenia kolumn wojskowych dokonujących transportów wojsk, sprzętu (w tym sprzętu ponadnormatywnego) oraz materiałów niebezpiecznych.

W kontekście zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk sprowadza się do pełnego spektrum zadań związanych planowaniem, koordynowaniem i fizyczną realizacją zadań transportowych z wykorzystaniem wszystkich możliwych rodzajów przemieszczenia zarówno obrębie kraju, jak i w miejscu prowadzonych działań. Wszelkie działania związane z przemieszczeniem, planowane są na podstawie zapotrzebowań składanych przez jednostki wysyłające swoje wojska poza granice państwa.

Z powyższej charakterystyki Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk wynika, że aby zapewnić bezpieczeństwo logistyczne przemieszczającym się elementom SZ RP, należy podjąć wiele przedsięwzięć związanych z planowaniem organizacją i realizacją przemieszczenia.

Aby zapewnić bezpieczeństwo przemieszczającym się wojskom, każdy element funkcjonalny Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk ma przydzielone zakresy

⁹⁷ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 354.

odpowiedzialności, a zadania wykonywane przez nie przyczyniają się do poprawy jakości i bezpieczeństwa misji transportowych. Realizowane jest to między innymi poprzez uczestnictwo SZ RP w programach i sojuszach oraz poprzez kontraktowanie usług na rynku cywilnym.

3.3. Podsumowanie

W niniejszym rozdziale podjęto próbę umiejscowienia Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w Systemie Logistycznym Sił Zbrojnych RP oraz omówiono jego przeznaczenie, strukturę organizacyjną i podstawowe zadania.

Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk w systemie logistycznym odpowiedzialny jest za realizację przedsięwzięć związanych z kierowaniem, organizacją oraz realizacją przemieszczenia personelu oraz ładunków różnymi rodzajami środków transportowych.

Na podstawie przeprowadzonych rozważań stwierdzono, że Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jako składowa Systemu Logistycznego stanowi łącznik pomiędzy pozostałymi czterema podsystemami, tzn.:

- materiałowym;
- technicznym;
- infrastruktury;
- medycznym.

Podsyktowane jest to chociażby potrzebą zaopatrywania wojsk w wyżej wymienionych obszarach, co wiąże się z koniecznością przemieszczania sprzętu i materiałów do rejonów operacyjnego przeznaczenia. Powiązane jest to ściśle z organizacją transportu na wszystkich poziomach: taktycznym operacyjnym i strategicznym.

Struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk została zorganizowana w taki sposób, aby zapewnić płynną realizację usług transportowych na rzecz podsystemów wchodzących w skład Systemu Logistycznego.

Na podstawie rozważań należy zauważyć, że Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk nie dysponuje odpowiednim potencjałem transportowym mogącym przemieścić ludzi i sprzęt na odległe teatry działań, dlatego też konieczne jest korzystanie z kontraktowania usług transportowych poza Siły Zbrojne RP. Proces ten wymaga sprawnego i efektywnego funkcjonowania elementów wykonawczych, które nie tylko są w stanie optymalnie wykorzystać posiadany potencjał, ale również możliwie szybko pozyskać środki transportowe spoza Sił Zbrojnych RP. Wiodącą komórką w tym zakresie jest Szefostwo

Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, w którego zakresie odpowiedzialności znajduje się pozyskiwanie środków transportu w ramach outsourcingu oraz współpraca w ramach międzynarodowych programów transportowych, takich jak SALIS czy SAC.

Przeprowadzone badania wykazały, że struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zapewnia świadczenie usług transportowych na zadowalającym poziomie. Istnieją jednak obszary, gdzie należałoby dokonać ponownej analizy oraz zastanowić się nad wprowadzeniem poprawek w zakresach odpowiedzialności elementów wykonawczych, co zostanie wykazane w niniejszej dysertacji.

ROZDZIAŁ IV

IDENTYFIKACJA POTRZEB TRANSPORTOWYCH GENEROWANYCH PRZEZ POLSKIE KONTYNGENTY WOJSKOWE REALIZUJĄCE ZADANIA MANDATOWE

4.1. Proces planowania zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego

4.1.1. Planowanie wielkości oraz rodzaju asortymentu przewidzianego do przewozu

Realizowanie zadań w układzie sojuszniczym wymaga zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych w odpowiedni sprzęt i środki materiałowe we wszystkich klasach zaopatrzenia. Planując misje poza granicami kraju, należy na etapie planowania dokonać identyfikacji potrzeb niezbędnych do zabezpieczenia funkcjonowania polskiego kontyngentu wojskowego nie tylko na okres bieżącej zmiany. Trzeba patrzeć poprzez pryzmat długoterminowych celów strategicznych państwa. Identyfikacja potrzeb nie kończy się na etapie planowania. Drugi, na którym następuje identyfikacja potrzeb, jest etap funkcjonowania PKW w miejscu operacyjnego przeznaczenia. Proces identyfikacji potrzeb bieżących charakteryzuje się większą dynamiką z uwagi na częste zmiany w rejonie misji. Najczęściej zmiany te dotyczą funkcjonowania w obszarze logistycznym i operacyjnym. Potrzeby generowane na wymienionych etapach realizacji zadań mandatowych muszą uwzględniać aspekt bezpieczeństwa we wszystkich jego obszarach, z bezpieczeństwem logistycznym włącznie. Poprzez bezpieczeństwo logistyczne – w przypadku polskich kontyngentów wojskowych – należy rozumieć zapewnienie odpowiedniej ilości i jakości sprzętu oraz środków materiałowych, a także zapewnienie ciągłego łańcucha dostaw na podstawie zgłaszanych zapotrzebowań. Zapotrzebowania dotyczą transportu z kraju w rejon stacjonowania PKW, jak również środków transportowych pozyskiwanych na teatrze działań. W drugim przypadku rola Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych sprowadza się jedynie do wyrażenia zgody na przydzielenie środków finansowych na realizację usługi, natomiast elementem wykonawczym odpowiedzialnym za pozyskanie środka transportu na teatrze działań jest Specjalista ds. Transportu w strukturach NSE.

Zapotrzebowania na sprzęt i materiały powinny być złożone z odpowiednim wyprzedzeniem, dającym możliwość przeprowadzenia identyfikacji najbardziej efektywnej metody przemieszczenia oraz przygotowania i przysłania zapotrzebowania na środek transportowy. Biorąc pod uwagę, że SZ RP nie dysponują środkami przerzutu

strategicznego czas ten podyktowany jest warunkami umów z przewoźnikami komercyjnymi, armatorami lub ustaleniami w ramach umów międzynarodowych.

Realizowanie zadań transporotowych na wszystkich poziomach (strategicznym, operacyjnym i taktycznym) jest ściśle powiązane bezpieczeństwem logistycznym i musi być zharmonizowane i realizowane zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami. W przypadku transportu strategicznego, będzie to zazwyczaj przedsięwzięcie na szczeblu międzynarodowym, co wiąże się z pozyskaniem środków transporotowych spoza SZRP, uzyskaniem zgód na przemieszczenie przez państwa tranzytowe, a także dostosowaniem się do uregulowań prawnych obowiązujących w tych państwach.

Dokumentem, który reguluje zasady planowania potrzeb na korzyść kontyngentów wojskowych oraz reguluje zasady funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w układzie międzynarodowym jest doktryna **Allied Joint Movement and Transportation Doctrine AJP-4.4(B)**, uzgodniona z państwami członkowskimi NATO i wprowadzona do użytkowania w 2013 roku. Wspomniany dokument przeznaczony jest dla dowódców NATO i państw (w stosownych przypadkach) uczestniczących w działaniach NATO lub przyczyniających się do nich. Jest częścią serii doktryn logistycznych w ramach **AJP-4, Allied Joint Doctrine for Logistics**. Doktryna reguluje kwestie dotyczące ogólnie rozumianego Ruchu i Transportu (M&T) wojsk i sprzętu wojskowego dla operacji i ćwiczeń kierowanych przez NATO. Ponadto w dokumencie poruszone są regulacje dotyczące szkolenia M&T w celu osiągnięcia wyższego poziomu bezpieczeństwa prowadzonych operacji oraz interoperacyjności. Dodatkowym obszarem, którego zasady działania reguluje omawiana doktryna, jest wymiana informacji. W celu ujednolicenia wymiany informacji, w trakcie prowadzenia operacji pod auspicjami NATO, powyższa doktryna porusza zagadnienia związane z użytkowaniem systemów informatycznych wspierających planowanie logistyczne, wykonywanie zadań transportowych oraz raportowanie przy użyciu zintegrowanej serii programów komputerowych wykorzystujących wspólną bazę **LOGFAS**. Dzięki usystematyzowaniu powyższych zagadnień użytkownik otrzymuje kompendium wiedzy na temat wspierania informatycznego procesów logistycznych począwszy od planowania zapasów, aż po wspieranie złożonych operacji logistycznych związanych z przemieszczeniem wojsk wszystkimi rodzajami transportu.

W Siłach Zbrojnych RP planowanie i realizowanie zadań transporotowych opiera się dodatkowo na przestrzeganiu zasad zawartych w doktrynach i instrukcjach resortowych, które muszą być zbieżne z zasadami obowiązującymi w Sojuszu

Północnoatlantyckim NATO i Unii Europejskiej. Jest to jeden z warunków uczestnictwa Polski w sojuszach międzynarodowych. W celu ujednoczenia procedur wprowadzono do użytkowania wiele doktryn i instrukcji regulujących zagadnienia związane funkcjonowaniem transportu i ruchu wojsk.

Głównym dokumentem na szczeblu Resortu Obrony Narodowej normującym ogólne kwestie z zabezpieczeniem logistycznym jest **Doktryna Logistyczna D-4(B)**, która swoim zakresem tematycznym obejmuje podsystemy i obszary systemu funkcjonalnego logistyki Sił Zbrojnych RP oraz obszary z nim powiązane. Przedstawia ich przeznaczenie, ogólną strukturę, funkcje i podstawowe zadania oraz obowiązujące w nich zasady. Powyższa publikacja zawiera ogólne zalecenia doktrynalne do stosowania w całym spektrum pokojowej i wojennej działalności logistycznej Sił Zbrojnych. Określa ogólne zasady logistyczne stosowane w planowaniu logistycznym, a także w trakcie organizowania oraz realizacji przedsięwzięć wsparcia i zabezpieczenia logistycznego Sił Zbrojnych RP, w działaniach na terytorium Polski oraz poza jej granicami.

Kolejnym dokumentem odniesienia, który szczegółowo określa zasady działania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w procesie zaspokojenia potrzeb transportowych jest **Doktryna transportu i ruchu wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD-4.4(B)**. Celem doktryny transportu i ruchu wojsk jest wdrożenie rozwiązań sojuszniczych w SZ RP z uwzględnieniem posiadanych zdolności transportowych i doświadczeń wynikających z realizacji zadań w tym zakresie. Określone w niej procedury zapewniają efektywne współdziałanie SZ RP z armiami państw NATO i Unii Europejskiej oraz organizacjami międzynarodowymi, a także z gospodarczymi ogniwami obronnymi podsystemu pozamilitarnego w obszarze transportu i ruchu wojsk⁹⁸. Instrukcja ta zawiera istotne informacje dotyczące Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, porusza zagadnienia związane z kierowaniem i realizacją zadań transportowych na obszarze kraju oraz w ramach logistyki wielonarodowej. Doktryna normuje zagadnienia związane z ogólnie pojętym planowaniem w Podsystemie Transportu i Ruchu Wojsk, począwszy od planowania obronnego poprzez planowanie działań, aż po określenie zakresu odpowiedzialności komórek zajmujących się planowaniem w SZ RP. Scharakteryzowano również wszystkie rodzaje transportu leżącego w zakresie odpowiedzialności Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Ze względu na poziom zaangażowania Polski w misje

⁹⁸ DD/4.4(B), *Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, MON 2013, s. 9-10

poza granicami kraju, szerokie spektrum prowadzonych działań oraz ograniczony potencjał transportowy SZ RP, w doktrynie poświęcono rozdział tematyce metod pozyskiwania środków przerzutu oraz infrastruktury transportowej poprzez kontraktowanie usług spoza Sił Zbrojnych RP.

Oprócz omówionej powyżej doktryny transportu i ruchu wojsk wprowadzono również wiele dokumentów, które szczegółowo określają zasady przemieszczenia poszczególnymi rodzajami transportu. Pierwszym z nich, istotnym z punktu widzenia polskich kontyngentów wojskowych, jest **Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym DD/4.4.2 (A)**. Instrukcja w swojej treści wskazuje, jak powinien być zorganizowany i funkcjonować transport lotniczy w celu realizacji zadań wynikających z potrzeb operacyjnych, logistycznych i szkoleniowych. Instrukcja normuje system planowania i realizacji przewozów lotniczych, a także określa uprawnienia oraz odpowiedzialność poszczególnych szczebli kierowania i dowodzenia za działania, zgodnie z przeznaczeniem. Istotą „Instrukcji” jest adaptacja sojuszniczych zasad i procedur planowania oraz realizacji przewozów transportem lotniczym do uwarunkowań narodowych. Przedmiotem uregulowań jest również określenie rozwiązań umożliwiających właściwe zabezpieczenie przewozów transportem lotniczym na potrzeby Sił Zbrojnych RP w ruchu krajowym i międzynarodowym. Publikacja jest podstawą do opracowania przez dowódców rodzajów sił zbrojnych innych dokumentów normatywnych określających szczegółowe zadania dla podległych komórek i jednostek organizacyjnych w ramach realizacji przewozów wojskowych z wykorzystaniem transportu lotniczego⁹⁹.

Zwiększający się udział polskich żołnierzy w operacjach poza granicami kraju spowodował diametralne zwiększenie generowanych przez nich potrzeb. Aby realizować zadania na poziomie państw pełniących kluczową rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa międzynarodowego, konieczne jest przemieszczanie coraz to większych ilości zapasów i sprzętu wojskowego. Kluczową rolę w zakresie przemieszczania na długie odległości ładunków wielkogabarytowych pełni transport morski, który charakteryzuje się stosunkowo długim czasem planowania i przygotowania misji. Jednak ogromna przestrzeń ładunkowa i aspekt ekonomiczny czynią go jedną z podstawowych metod przemieszczania polskich kontyngentów wojskowych, zaraz za transportem lotniczym. Wszelkie procedury

⁹⁹ DD/4.4.2.(A), *Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym*, MON 2009, s. 6.

w tym zakresie regulują **Zasady przewozu wojsk oraz środków zaopatrzenia transportem morskim DD-4.4.3 (B)**, które mają zastosowanie w ramach przedsięwzięć narodowych i międzynarodowych, jak również operacji i ćwiczeń NATO oraz Unii Europejskiej w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Dokument przedstawia rozwiązania umożliwiające właściwe planowanie i realizację przewozów transportem morskim na potrzeby SZ RP, w tym transport materiałów niebezpiecznych. Jest głównym dokumentem stanowiącym podstawę do opracowania przez dowódców rodzajów sił zbrojnych innych dokumentów normatywnych określających szczegółowe zasady zabezpieczenia transportu morskiego. W trakcie realizacji zadań w czasie pokoju stosowane są różne metody pozyskiwania środków transportu morskiego, takie jak czarterowane statki cywilne czy jednostki pływające państw sojusznicznych – pozyskiwane w ramach porozumień. Stąd w „Zasadach przewozu wojsk oraz środków zaopatrzenia transportem morskim” zawarte są informacje uwzględniające różnice proceduralne i organizacyjne, występujące przy wykorzystaniu środków transportu morskiego pod względem typu, przeznaczenia, możliwości przewozowych oraz technicznych, a także źródła ich pozyskania.

Ostatnią metodą transportową leżącą w zakresie odpowiedzialności transportu i ruchu wojsk jest przemieszczenie transportem kolejowym, który regulują **Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym DU-4.4.1 (B)**. Celem jest dostarczenie wytycznych na temat zasad i procedur planowania oraz realizacji przewozu transportem kolejowym Sił Zbrojnych RP w komunikacji krajowej i międzynarodowej, z wyszczególnieniem wszystkich niezbędnych dokumentów i terminów ich realizacji. W „Zasadach przewozu wojsk transportem kolejowym” udzielono szczegółowych wytycznych na temat organizacji i realizacji przewozów, z uwzględnieniem mocowania ładunków na platformach kolejowych oraz zasad przewozu towarów niebezpiecznych, a także koordynacji przemieszczania wojsk obcych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo w instrukcji omówiono ogólne rozliczenia opłat za przewozy wojsk koleją.

Możliwość przemieszczania wojsk w celu wypełnienia całego zakresu funkcji i zadań jest kluczowa dla zapewnienia efektywności operacji, stąd szczególnie istotne staje się zabezpieczenie środków transportu strategicznego dla polskich kontyngentów wojskowych w ramach wielonarodowych operacji NATO i UE. Aktualne potrzeby transportu strategicznego wynikają z konieczności zapewnienia środków do przerzutu sprzętu wojskowego, przewozów zaopatrzenia z kraju oraz wycofania sił i środków PKW z rejonu operacji. Ponadto gwarantowany dostęp do środków transportu strategicznego

ma zabezpieczyć zdolności przerzutu zadeklarowanych sił w ramach Celów Sił Zbrojnych NATO, a także zgłoszonych do Sił Odpowiedzi NATO (SON) oraz Grup Bojowych UE (GB UE). Na potrzeby zabezpieczenia transportowego wyżej wymienionych misji wprowadzono do użytku **Zasady użycia środków transportu strategicznego na potrzeby Sił Zbrojnych RP DU-4.4.14**. Powyższe wyzwania Sił Zbrojnych RP (SZ RP) stawiają przed organami transportu i ruchu wojsk konieczność dalszego rozwoju zdolności transportu strategicznego, z uwzględnieniem kryteriów ekonomicznych, przy jednoczesnym zachowaniu nadrzędności wymagań operacyjnych, generowanych przez rzeczywiste potrzeby oraz uwarunkowania sojusznicze. Powyższe zasady zostały wprowadzone z uwagi na fakt, że obecnie SZ RP posiadają dostęp do różnorodnych zdolności transportu strategicznego, poprzez uczestnictwo w programach wielonarodowych SAC C-17 Strategic Airlift Capability (Zdolność Transportu Strategicznego) i SALIS Strategic Airlift Interim Solution (Tymczasowe Rozwiązanie Transportu Strategicznego) oraz MCCE Movement Coordination Centre Europe (Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk) i AMSCC Athens Multinational Sea Lift Coordination Center (Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego).

Przygotowanie pododdziałów do wykonywania zadań mandatowych poza granicami jest przedsięwzięciem skomplikowanym, czasochłonnym i wymagającym przeprowadzenia szczegółowego procesu planowania. Jednym z etapów tego procesu jest identyfikacja potrzeb transportowych kontyngentu niezbędnych do przemieszczenia go w rejon działania. Aby określić potrzeby transportowe, należy w pierwszej kolejności określić potrzeby funkcjonowania kontyngentu w obszarze wszystkich służb, czyli:

- służby uzbrojenia i elektroniki;
- służby czołgowo-samochodowa;
- służby komunikacji wojskowej;
- służby łączności i informatyki;
- służby inż.-sap.;
- służby chemicznej;
- służby żywnościowej;
- służby mundurowej;
- służby środków bojowych;
- służba MPS;

- służby infrastruktury;
- służby wychowawczej.

Potrzeby te powinny zabezpieczyć funkcjonowanie kontyngentu przez cały okres misji oraz uwzględnić ewentualne opóźnienia w rotacji (spowodowane np. ograniczoną dostępnością środków transportu).

Przygotowanie kontyngentu pod względem logistycznym wiąże się z:

- określeniem ilości zabieranych środków materiałowych i technicznych zgodnie z etatem, tabelami należności, wykazem dodatkowych należności oraz z uwzględnieniem czasu wykonywania zadań w rejonie operacyjnego przeznaczenia; planowanie potrzeb powinno być poprzedzone rekonesansem w rejonie prowadzonych działań w celu prawidłowego zidentyfikowania realnych potrzeb w zakresie zapewnienia funkcjonowania kontyngentu;
- określeniem ilości i rodzajów środków transportowych i przygotowaniem sprzętu samochodowego użytkowanego w rejonie misji; ponadto sprzęt ten przed wylotem powinien zostać poddany obsłudze oraz dostosowaniu go do warunków panujących w rejonie misji (np. ekstremalnie wysokie temperatury, duże zapylenie itp.);
- przygotowaniem zapasów oraz dodatkowego wyposażenia zapewniającego funkcjonowanie PKW przez cały czas trwania zmiany kontyngentu. Ilość utrzymywanych zapasów we wszystkich klasach zaopatrzenia utrzymywana jest zgodnie z Rozkazem Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, wydawanym oddzielnie dla każdej misji.

Ponadto w celu określenia realnych potrzeb należy podać sposób pakowania sprzętu i materiałów przewidzianych do transportu. Ze względu na to, że przemieszczenie realizowane jest zazwyczaj drogą powietrzną najczęściej jednostką miary są kontenery transportowe, palety lotnicze, skrzynie transportowe itp. Objętość ładunku oraz waga asortymentu do przemieszczenia determinuje dobór środków transportowych. Dobór sposobu przemieszczenia zależy m.in. od ilości, wagi i objętości przewożonego ładunku. W zależności od tych parametrów Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk podejmuje decyzję o doborze oraz sposobie pozyskania środka transportowego.

Planowanie i organizowanie działań polskiego kontyngentu wojskowego są kluczowymi procesami w zapewnieniu bezpieczeństwa logistycznego komponentów Sił Zbrojnych RP wydzielonych do wykonywania zadań w strukturach polskich kontyngentów wojskowych. Bezpieczeństwo logistyczne jest ściśle powiązane z potrzebą

przemieszczenia w rejon działania stanów osobowych oraz wygenerowanych na etapie planowania misji potrzeb materiałowych i sprzętu wojskowego zapewniającego prawidłowe funkcjonowanie w czasie jej trwania. Wielkość i struktura wygenerowanych potrzeb ściśle zależą od kilku składowych.

Podstawowymi czynnikami wpływającymi na planowanie potrzeb są **wielkość i struktura etatowa kontyngentu**, gdyż potrzeby będą rosły w miarę zwiększania personelu wysyłanego poza granice państwa. Biorąc pod uwagę charakter współczesnych operacji ekspedycyjnych, zachodzi uzasadniona potrzeba formowania kontyngentów ze specjalistów z różnych rodzajów Sił Zbrojnych RP. Przykładem może być trwająca misja w Iraku, w której skład weszli: specjaliści z Wojsk Lądowych (realizujący zadania w zakresie szkolenia lokalnych wojsk z napraw i obsługi poradzieckiego sprzętu wojskowego), żołnierze wojsk inżynieryjnych (biorący udział m.in. w rozbudowie baz koalicyjnych), żołnierze wojsk specjalnych (prowadzący szkolenie taktyczno-strzeleckie żołnierzy irackich oraz doradztwo w zakresie prowadzenia operacji bojowych). Ściśle powiązany z powyższymi parametrami jest **czas trwania misji**, który determinuje ilości asortymentu niezbędnego do przemieszczenia. Potrzeby w aspekcie czasu trwania misji należy rozpatrywać w dwóch obszarach. W pierwszym trzeba brać pod uwagę planowany czas trwania misji. W miarę możliwości należy przemieścić sprzęt i materiały z uwzględnieniem przyszłych zmian. Podejście takie może zredukować koszty transportu, a w ogólnym rozliczeniu przyczynić się do zmniejszenia kosztów całej misji. W następnej kolejności należy określić potrzeby asortymentu, patrząc poprzez pryzmat celów krótkoterminowych. W tym przypadku mówimy o zabezpieczeniu logistycznym jednej zmiany. Mowa tu o sprzęcie, który należy przemieścić po zakończeniu każdej zmiany (np. indywidualne wyposażenie i sprzęt wojskowy) oraz materiały bądź produkty z krótkim terminem ważności (np. racje żywnościowe).

Nie bez znaczenia jest również **charakter wykonywanych operacji** oraz **poziom zagrożenia** w rejonie operacyjnego przeznaczenia. Potrzeby generowane na rzecz misji szkoleniowych, gdy żołnierze nie są narażeni na bezpośrednie oddziaływanie przeciwnika, będą charakteryzowały się znacznie mniejszą i mniej skomplikowaną strukturą, natomiast w przypadku misji o charakterze bojowym, gdy żołnierze uczestniczą w bezpośredniej wymianie ognia, potrzeby wzrosną adekwatnie do poziomu zagrożenia. Charakter misji determinuje również ilość zapasów środków materiałowych utrzymywanych w rejonie misji, tzn. inny rodzaj i wielkość utrzymywanych zapasów będą charakteryzowały misje o niskim poziomie zagrożenia, natomiast inne (znacznie większe)

ilości będą przewidziane dla misji bojowych w obszarach uznawanych za strefę zagrożenia wojennego. W trakcie planowania zapasów należy uwzględnić następujące klasy:

- żywność (klasa I);
- umundurowanie (klasa II);
- materiały pędne i smary (klasa III);
- techniczne środki materiałowe (klasa IV);
- amunicja i materiały wybuchowe (klasa V).

Klasy i ilości zapasów utrzymywanych w rejonie PKW określają rozkazy przełożonych. Mają zwykle charakter niejawni. Odnosząc się do strefy zagrożenia, należy również uwzględnić straty SpW spowodowane działaniami wojennymi oraz odtworzenie zapasów zużywanych w trakcie misji.

Dobrym przykładem mogą być misje polskiego kontyngentu w Iraku – pierwsza od 2003 oraz druga od 2017 roku. W pierwszej misji w Iraku polscy żołnierze mieli zadanie utrzymania porządku w swojej strefie odpowiedzialności, co wiązało się z częstymi wyjazdami poza bazę w celu wykonywania zadań bojowych. Charakter prowadzonych działań wiązał się z koniecznością posiadania odpowiednio większej ilości sprzętu, zapasów środków materiałowych oraz wyposażenia dostosowanego do warunków bojowych (opancerzonych pojazdów, kamizelek kuloodpornych i hełmów zapewniających zwiększony poziom ochrony przy zapewnieniu komfortu użytkownika czy systemów zapewniających szybką wymianę informacji z kooperantami). Potrzeby generowane w trakcie drugiej misji, w odróżnieniu do poprzedniej, znacznie zmieniły swój charakter. Oprócz ogólnych potrzeb, takich jak odpowiednie zapasy umundurowania, racji żywnościowych, czy uzbrojenia i sprzętu zapewniającego podstawową ochronę przed potencjalnymi atakami, zapotrzebowania kontyngentu były skierowane na sprzęt szkoleniowy gwarantujący efektywne szkolenie wojsk irackich (sprzęt audiowizualny, makiety, tablice poglądowe itp.). Charakter misji w tym przypadku nie wymagał posiadania specjalistycznych pojazdów typu MRAP oraz znacznej ilości broni ciężkiej, gdyż większość zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa przejęła strona amerykańska.

Istotne znaczenie dla określenia wielkości asortymentu do przemieszczenia w rejon misji ma również planowany **czas wykonywania zadań mandatowych**. Uwzględniając ten parametr, należy wziąć również pod uwagę nie tylko czas planowanych działań, ale również potencjalne opóźnienia w realizacji misji spowodowane czynnikami

logistycznymi (opóźnienia w wycofaniu PKW) i operacyjnymi (sytuacją w rejonie misji), a także decyzjami położonych poddyktowanymi zobowiązaniami sojusznicy.

W trakcie planowania potrzeb należy wziąć również pod uwagę **odległość rejonu operacyjnego** oraz **ograniczenia transportowe**. Wygenerowane na etapie planowania potrzeby powinny znaleźć odzwierciedlenie w możliwościach transportowych. Na tym etapie należy dokonać ogólnej identyfikacji możliwości przewozu asortymentu planowanego do przemieszczenia. Na tej podstawie możemy określić podstawowe parametry niezbędne do zaplanowania przemieszczenia, czyli minimalną ilość środków transportowych, misji transportowych czy całkowity czas rotacji.

Oczywistym czynnikiem determinującym planowanie potrzeb jest aspekt **ekonomiczny**. Podobnie jak w innych obszarach działalności również transport generuje określone koszty. Należy zatem przeanalizować stosunek kosztów transportu do założonego celu. Na uwagę zasługuje wcześniej wspomniany fakt, że Siły Zbrojne RP nie posiadają środków transportowych mogących w pełni zabezpieczyć potrzeby transportu strategicznego. W związku z brakiem odpowiednich środków konieczne jest kontraktowanie usług transportowych poza Siły Zbrojne. Innym sposobem zabezpieczenia potrzeb jest kontraktowanie usług na rynku lokalnym oraz na bazie potencjału wojsk koalicyjnych, z którego często możemy korzystać dzięki umowom międzynarodowym (np. ASCA). Często okazuje się, że koszty pozyskanego w ten sposób asortymentu są nieporównywalnie niższe niż koszty zakupu w kraju, powiększone o koszty transportu w rejon misji.

Należy podkreślić, że na ogólną wielkość asortymentu do przemieszczenia w rejon misji składają się:

- sprzęt wojskowy niezbędny do realizacji powierzonych zadań;
- zapasy środków materiałowych niezbędnych do utrzymania ciągłości zabezpieczania logistycznego;
- stany osobowe określone w strukturze etatowej kontyngentu.

Z powyższej analizy wynika, że wyżej wymienione aspekty pełnią istotną rolę w procesie generowania potrzeb przez polskie kontyngenty wojskowe oraz determinują ich strukturę i wielkość.

Jako realny przykład wielkości asortymentu niezbędnego do przemieszczenia w rejon prowadzonych działań (Schemat 14) może posłużyć sytuacja zwiększania kontyngentu w ramach X zmiany PKW ISAF Afganistan (2007 r.), gdzie w ramach

założeń przyjętych do planowania rotacji przyjęto następujące ilości ludzi i sprzętu do przerzutu:

- 900 żołnierzy;
- 300 szt. jednostek sprzętowych o łącznej masie 3300 ton;
- 300 kontenerów ładunkowych o łącznej masie 300 ton.

W ramach przemieszczenia strategicznego przyjęto dwa warianty:

- I wariant obejmował tylko przemieszczenie drogą powietrzną całości sił i środków z Polski bezpośrednio do Afganistanu;
- II wariant obejmował pomieszczenie stanów osobowych transportem powietrznym bezpośrednio do rejonu działania, przewóz kontenerów i sprzętu wojskowego transportem morskim do Pakistanu, a następnie transportem kołowym do Afganistanu.

Do kalkulacji przyjęto następujące odległości:

- droga powietrzna z Polski do Afganistanu – 5000 km, czas lotu w zależności od rodzaju statku powietrznego – od 6 do 13 godzin;
- droga morska z Polski (Szczecin) do Pakistanu (Karachi) – 13 000 km, czas rejsu w zależności od użytego statku wynosił 20-25 dni;
- droga lądowa z Pakistanu do Afganistanu – 1900 km, czas przejazdu ok 14 dni.

W procesie planowania misji transportowej w obydwu wariantach oszacowano ilość środków transportowych niezbędnych do przemieszczenia wymaganego asortymentu oraz koszty transportu, które przedstawiały się następująco:

- Wariant I – samoloty B-767-200 (5 lotów), CASA 295M (11lot), An-124M (50 lotów); całkowity koszt przemieszczenia oszacowano na 16 020 000 dolarów;
- Wariant II – statki powietrzne An-124M (6 lotów), B-767-200 (5 lotów), CASA 295M (3 loty), 2 x statek morski typu Ro-Ro, 8 x transport kolejowo-drogowy; łączny szacowany koszt przemieszczenia wyniósł 6 860 000 dolarów.

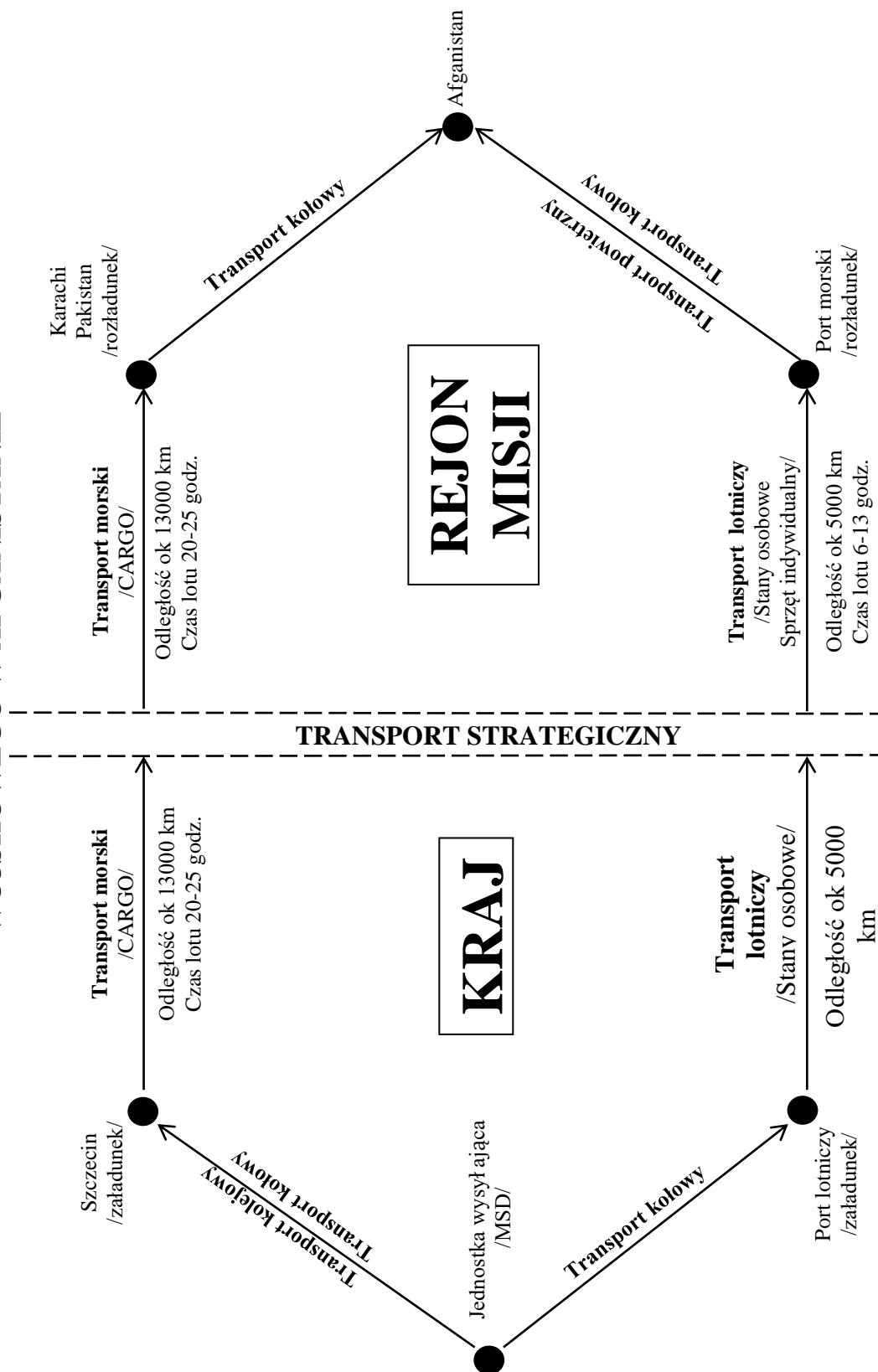
Powyższa analiza przesądziła, głównie ze względów finansowych, o wyborze przemieszczenia metodą kombinowaną przedstawioną w wariantcie II¹⁰⁰.

Analiza przemieszczenia na przykładzie X zmiany PKW Afganistan pozwala w czytelny sposób zobrazować wielkość potrzeb kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju, a także ilość środków transportowych niezbędnych

¹⁰⁰ Opracowano na podstawie informacji uzyskanych w trakcie konsultacji z przedstawicielami STiRW-CKRW.

do przemieszczenia oraz koszty misji transportowej. W praktyce wielkość potrzeb transportowych zależy od wielu czynników, takich jak charakter misji, struktura etatowa kontyngentu, czy intensywność działań operacyjnych.

**SCHEMAT PRZEMIESZCZENIA NA PRZYKŁADZIE POLSKIEGO KONTYNGENTU
WOJSKOWEGO W AFGANISTANIE**



Schemat 14. Schemat przemieszczenia na przykładzie polskiego kontyngentu wojskowego w Afganistanie
Źródło: opracowanie własne

4.1.2. Zaspokojenie potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego

Zaspokojenie potrzeb transportowych nie kończy się na etapie przemieszczenia kontyngentu w rejon misji. Jest to proces o charakterze ciągłym wymagającym monitorowania sytuacji logistycznej w miejscu prowadzonych działań. Polega na zapewnieniu ciągłości łańcucha dostaw sprzętu i materiałów niezbędnych do funkcjonowania kontyngentu adekwatnie do zaistniałej na teatrze sytuacji logistycznej. Na ciągłe zmiany w sytuacji logistycznej może mieć wpływ wiele czynników, jak np. zmiany charakteru misji, brak możliwości pozyskania lub wysokie koszty danego asortymentu na rynku lokalnym czy zwiększona awaryjność sprzętu spowodowana jego eksploatacją w wymagających warunkach klimatycznych. Zaspokojenie potrzeb transportowych możemy rozpatrywać w dwóch obszarach:

- operacyjnym – znajdującym się w obszarze odpowiedzialności kontyngentu;
- strategicznym – gdzie istnieje konieczność transportu zapotrzebowanego asortymentu z kraju.

W przypadku konieczności organizacji transportu strategicznego głównym organizatorem jest Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, które w przypadku kontraktowania usług transportowych poza SZ RP realizuje swoją misję za pośrednictwem Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk. Potrzeby polskich kontyngentów wojskowych w trakcie trwania misji są zazwyczaj znacznie mniejsze od tych generowanych na etapie przygotowań, dlatego też najczęściej wykorzystywanymi do tego celu środkami transportu są statki powietrzne, które jednocześnie są najszybszą i najbardziej bezpieczną metodą dostawy towarów. W przypadku niewielkich ilości ładunku takie misje realizowane są z wykorzystaniem statków powietrznych znajdujących się na wyposażeniu SZ RP (C-295M CASA i C0130 HERCULES). Niestety ograniczony zasięg polskich statków powietrznych wymusza dodatkowe tankowania w trakcie lotu, co wpływa na czas realizacji misji oraz jej bezpieczeństwo. Przykładowo samolot transportowy C-295M CASA realizujący misję do Iraku z pełnym obciążeniem potrzebuje przynajmniej dwóch międzylądowań. W przypadku konieczności przerzutu ilości asortymentu przewyższającego możliwości wyżej wymienionych statków powietrznych, misje transportowe realizowane są poprzez kontraktowanie usług poza Siły Zbrojne RP oraz na bazie transportowych umów międzynarodowych. Najczęściej są to samoloty C-17 w ramach umowy SAC oraz AN-124 Rusłan w ramach umowy SALIS, które pozyskiwane są za pośrednictwem Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych. W procesie zabezpieczenia logistycznego polskich kontyngentów wojskowych istotne jest planowanie

potrzeb z odpowiednim wyprzedzeniem, z uwagi na czas potrzebny na pozyskanie środków transportowych, międzynarodowe przepisy ruchu lotniczego, które regulują czas potrzebny na zarezerwowanie przestrzeni powietrznej oraz przesłanie wymaganej dokumentacji transportowej.

W praktyce do zaspokojenia potrzeb transportowych w trakcie trwania misji nie jest wykorzystywany transport morski charakteryzujący się (w porównaniu do pozostałych środków transportowych) zbyt długim czasem przemieszczenia do miejsca wyładunku. Dodatkowo istnieje konieczność organizacji przemieszczenia przewożonego mienia z portu wyładunku do baz docelowych, które w przypadku portów morskich charakteryzuje się większymi odległościami w porównaniu do portów lotniczych, co również negatywnie wpływa na czas realizacji zapotrzebowania.

W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania polskich kontyngentów wojskowych istnieje również konieczność przemieszczania ludzi, sprzętu i materiałów pomiędzy wysuniętymi bazami, w których PKW realizuje swoje zadania. Bardzo często ze względu na zagrożenie atakami improwizowanymi ładunkami wybuchowymi nie ma możliwości przemieszczania się z wykorzystaniem transportu kołowego. W takim przypadku jedynym szybkim i bezpiecznym środkiem transportu jest statek powietrzny. W praktyce organizacja transportu powietrznego może być realizowana na dwa sposoby:

- z wykorzystaniem własnego środka transportu włączonego w struktury etatowe kontyngentu;
- z wykorzystaniem koalicyjnych środków transportu powietrznego opłacanych w ramach umowy nabycia usług wzajemnych ACSA.

Zakładając, że zadania w rejonie misji realizowane są w kilku oddalonych od siebie bazach wojskowych, najbardziej uniwersalnym rozwiązaniem jest utrzymanie w strukturach etatowych własnego samolotu. Ze względu na możliwości transportowe oraz wyeksploatowanie polskich statków powietrznych, jedynym rozwiązaniem jest użytkowanie w rejonie misji samolotu C-295M CASA. W zależności od jakości wykonywanych usług jest to najbardziej racjonalne rozwiązanie, gdyż powoduje uniezależnienie od środków transportowych sił koalicyjnych, które jako priorytet traktują często przemieszczenie wojsk własnych, a dopiero w następnej kolejności w miarę wolnych miejsc umożliwiają transport pozostałych żołnierzy. Korzystanie z własnego środka transportowego niewątpliwie wpływa na skrócenie czasu oczekiwania na przemieszczenie, jednakże istnieje wiele czynników, które należy rozważyć

przed podjęciem decyzji o wysłaniu na stałe samolotu w rejon misji. Jednym z takich czynników jest konieczność zwiększenia stanów osobowych PKW o kolejne kilkadziesiąt osób, gdyż dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania istnieje konieczność utrzymania na teatrze działań przynajmniej dwóch załóg personelu latającego, a także personelu naziemnego odpowiedzialnego za planowanie lotów oraz obsługi technicznej. Dodatkowym problemem może okazać się uzyskanie pozwolenia na stacjonowanie samolotu w bazie wojskowej oraz pozyskanie infrastruktury niezbędnej do utrzymania na należytym poziomie technicznym statku powietrznego, co również przyczynia się do zwiększenia kosztów misji.

Wykorzystanie koalicyjnych środków transportu odbywa się na bazie umowy nabycia usług wzajemnych US-POL-02 ACSA (Acquisition and Cross-Servicing Agreement), która stanowi podstawowe narzędzie udzielania wsparcia przez USA. W praktyce umowa wykorzystywana podczas wielu ćwiczeń, organizowanych przez Siły Zbrojne RP oraz w misjach poza granicami kraju, zapewnia wzajemne wsparcie logistyczne zarówno dla polskich, jak i amerykańskich wojsk. Zaletą takiego rozwiązania jest możliwość realizacji zadań w ograniczonym składzie osobowym (bez personelu lotniczego) oraz brak konieczności utrzymywania infrastruktury niezbędnej do obsługi technicznej statku powietrznego, i co za tym idzie redukcja kosztów misji. Ponadto strona polska jest zwolniona z wykonywania dokumentacji związanej z organizacją lotu. Wszystkie administracyjne procedury realizuje przewoźnik.

W praktyce każda misja posiada oddzielne uregulowania w zakresie świadczenia usług transportowych dla sił koalicji. Na przykład dla PKW Irak składanie zapotrzebowania do strony amerykańskiej na transport powietrzny odbywa się od pięciu do siedmiu dni przed planowanym lotem. Teoretycznie w przypadku misji o charakterze szkoleniowo-doradczym czas ten jest do zaakceptowania i w większości przypadków nie wpływa znacząco na funkcjonowanie kontyngentu. W rzeczywistości jednak bywają przypadki, że zapotrzebowania na transport lotniczy dla wojsk koalicji nie są realizowane terminowo ze względu na inne priorytety strony amerykańskiej. W efekcie transport ludzi i sprzętu lub materiałów opóźnia się nawet o kilkanaście dni, co może już zaburzyć realizację zadań mandatowych.

Planowanie przemieszczenia na korzyść polskich kontyngentów wojskowych na wszystkich etapach trwania misji odbywa się na podstawie zapotrzebowań składanych do odpowiednich komórek Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Składanie zapotrzebowań na realizację zadań transportowych jest ostatnim etapem procesu

planowania i determinowane jest poprzez wielkość wygenerowanych potrzeb materiałowych.

Na ich podstawie określany jest sposób przemieszczenia oraz ilość środków transportu niezbędnych do jego wykonania. Ze względu na brak środków przerzutu strategicznego w Siłach Zbrojnych RP zapotrzebowania należy składać z odpowiednim wyprzedzeniem. Uregulowania prawne w zakresie składania zapotrzebowań na realizację zadań transportowych uzależnione są od rodzaju transportu oraz sposobu jego pozyskania.

W przypadku przewozów krajowych, organizator zobowiązany jest do złożenia stosownego zapotrzebowania na przejazd do właściwej wojskowej komendy transportu, z której rozpoczynany będzie przejazd. Zapotrzebowanie winno być złożone z trzydniowym wyprzedzeniem w przypadku przemieszczenia kolumn oraz towarów niebezpiecznych, natomiast w przypadku przemieszczenia pojazdów nienormatywnych wyprzedzenie wynosi 5 dni. Zezwolenie na przejazd drogowy wydają, w zależności od rejonu przejazdu, wyznaczone osoby funkcyjne z jednostek lub komórek organizacyjnych transportu i ruchu wojsk, czyli¹⁰¹:

- szef STiRW–CKRW – w odniesieniu do przejazdów między obszarami odpowiedzialności RBLog oraz poza granice kraju;
- szef WTiRWiHNS RBLog – w razie przejazdów między WKTr na obszarze odpowiedzialności danej RBLog.;
- komendant WKTr – w sytuacji przejazdów w rejonie odpowiedzialności danej WKTr.

Inaczej wygląda sytuacja w trakcie wydawania zezwolenia na przejazdy drogowe dla misji międzynarodowych, jak to ma miejsce w przypadku przemieszczenia niektórych elementów polskich kontyngentów wojskowych. W takim przypadku zapotrzebowanie składane jest do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk z 30-dniowym wyprzedzeniem. Czas ten spowodowany jest koniecznością koordynacji przemieszczenia z państwami tranzytowymi, w zakresie m.in. dostępności infrastruktury drogowej, czy uregulowania spraw celno-prawnych związanych z przewozem sprzętu i mienia.

Przemieszczanie się wojsk przez państwa, gdzie bezpieczeństwo ludzi i sprzętu jest zagrożone ze uwagi na toczące się tam konflikty zbrojne lub wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia zamachów terrorystycznych, użycie transportu

¹⁰¹ M. Olejniczak, *Wojskowe przejazdy drogowe*, „Polska Zbrojna”, nr 1/2018, s. 17.

lądowego obarczone jest zbyt dużym ryzykiem, dlatego też kluczowy na szczeblu strategicznym okazuje się transport powietrzny. Funkcjonowanie w obszarze strategicznego transportu powietrznego sprowadza się do wykonania licznych zadań realizowanych przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk, tj. planowania, pozyskania środków transportowych, uzgodnienia wymaganej dokumentacji z krajami tranzytowymi itp. Kluczową rolę w tym zakresie odgrywa Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, które jest głównym koordynatorem przemieszczenia. Procedura, tak jak w przypadku pozostałych rodzajów przemieszczenia, rozpoczyna się od złożenia zapotrzebowania na transport lotniczy. Składanie zapotrzebowań na transport lotniczy uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia w rejon operacji i misji pokojowych poza granicami kraju, powinno odbywać się w przypadku planowanego użycia statku powietrznego¹⁰²:

- będącego w wyposażeniu Sił Zbrojnych RP – dowództwa RSZ, brygady logistyczne (po uzgodnieniu z IWspSZ) oraz PKW składają zapotrzebowania do Dowództwa Operacyjnego SZ;
- pozyskanego w ramach wielonarodowych programów NATO i UE, współpracy dwustronnej lub kontraktowania na rynku cywilnym – dowództwa RSZ, brygady logistyczne (po uzgodnieniu z IWspSZ) oraz PKW składają zapotrzebowania do Dowództwa Operacyjnego SZ, natomiast Dowództwo Operacyjne SZ (po analizie potrzeb zgłaszanych przez PKW/PJW) przesyła zapotrzebowanie do STiRW–CKRW.

Zapotrzebowanie takie w przypadku lotów realizowanych statkami powietrznymi pozyskiwanymi spoza SZ RP powinno być złożone do właściwej komórki na 30 dni przed planowanym lotem. Instytucja wysyłająca zapotrzebowanie powinna w nim zawrzeć wszystkie kluczowe informacje, takie jak np.: wykaz pasażerów i bagażu, ilość i wagę przewożonego ładunku, wykaz materiałów niebezpiecznych, czy punkty kontaktowe. Zapotrzebowanie poddane jest szczegółowej analizie przez Dowództwo Operacyjne SZ, które jest komórką wiodącą w zakresie określania priorytetów przewozów na potrzeby PKW/PJW wydzielonych do misji i operacji poza granicami państwa, w tym:

- określa terminy oraz lotniska za-/wylądowania, a także wymagania reżimów czasowych realizacji przewozów;

¹⁰² DD/4.4.2.(A), Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym, MON 2009, s. 24.

- składa zapotrzebowania na transport lotniczy do właściwego dowódcy RSZ, w przypadku potrzeby wykorzystania statku powietrznego będącego w wyposażeniu Sił Zbrojnych RP;
- ustala priorytety przewozów do/z rejonu operacji i misji pokojowych poza granicami kraju;
- akceptuje ilości stanów osobowych, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia planowanych do przewozu;
- wydziela środki finansowe na pokrycie kosztów przewozów lotniczych na teatrze operacji;
- koordynuje i nadzoruje organizację przewozów na teatrze operacji;
- organizuje rozpoznanie lotnisk za-/wyładunków poza obszarem kraju;
- określa sposoby i terminy składania meldunków o realizacji przewozów.

W przypadku konieczności pozyskania środków transportu powietrznego spoza SZ RP, Dowództwo Operacyjne dodatkowo przesyła zapotrzebowanie do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, które uprawnione jest do negocjacji oraz zawierania wszelkiego rodzaju umów związanych z pozyskiwaniem środków transportowych.

Polska uczestniczy w międzynarodowych programach transportowych, w których panują ściśle określone reguły, w trakcie planowania transportu istotne jest przestrzeganie terminów składania zapotrzebowań. Zgodnie z podpisanymi umowami wszelkie zmiany w dokumentacji wiążą się z wszczęciem procedury od początku, co w konsekwencji wydłuża czas realizacji misji.

W procesie zabezpieczenia misji transportowych wykorzystywany jest również transport morski. Dzieje się tak w przypadku potrzeby przemieszczenia dużych ilości ładunków oraz ładunków wielkogabarytowych. Zapotrzebowania na transport morski składane są z największym wyprzedzeniem w porównaniu do wcześniej omówionych rodzajów transportu. Zgodnie z „Zasadami przewozu wojsk oraz środków zaopatrzenia transportem morskim” zapotrzebowania należy składać w następujących terminach:

- nie później niż 20 dni kalendarzowych przed datą planowanego przewozu na polskich wodach terytorialnych oraz 45 dni kalendarzowych przed datą planowanego przewozu na pozostałych wodach – na przewóz okrętami Marynarki Wojennej;

- określonych w zawartych przez SZ RP „kontraktach uświadczonych”, umowach dwustronnych z innymi państwami lub programach NATO i UE dotyczących pozyskiwania środków transportu morskiego;
- nie później niż 50 dni przed planowaną datą załadunku – na przewóz statkami czarterowanymi na zasadach komercyjnych.

Składanie zapotrzebowań z tak dużym wyprzedzeniem czasowym wynika z tego, że misje transportowe realizowane przez jednostki pływające charakteryzują się długim czasem trwania i co za tym idzie ustalanie priorytetów również musi odbywać się odpowiednio wcześniej. Na uwagę zasługuje również fakt, że w trakcie przemieszczenia drogą morską występują specyficzne warunki atmosferyczne, istnieje bardzo duże ryzyko zniszczenia sprzętu wrażliwego na wilgoć, dlatego też ładunki do transportu muszą być odpowiednio przygotowane, co również jest czasochłonne i często wymaga specjalistów z innych jednostek. Transport morski potrzebuje również współpracy z komórkami wykonawczymi Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk odpowiedzialnymi za pozostałe rodzaje przemieszczenia, ponieważ infrastruktura transportowa istnieje tylko w miejscach z dostępem do akwenów wodnych, a miejsca operacyjnego przeznaczenia zazwyczaj oddalone są od portów morskich. W takich przypadkach konieczna jest organizacja transportu lądowego lub powietrznego.

W trakcie analizy procesu zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych należy również wspomnieć o relacjach pomiędzy różnymi rodzajami transportu, które muszą być ze sobą skorelowane w czasie i przestrzeni. W przypadku organizacji przemieszczenia bardzo często występuje sytuacja, gdzie niezbędne jest wykorzystanie więcej niż jednego rodzaju transportu. Spowodowane jest to koniecznością dowozu ludzi sprzętu i materiałów do punktu załadunkowego (tzn. porty morskie, porty lotnicze, bocznicie kolejowe), a następnie transportu środkiem przetrzutu strategicznego (powietrzne, morskie, lądowe) do punktu wyładowania w miejscu realizacji zadań przez PKW.

Proces zaopatrywania kontyngentów nie kończy się jednak w momencie wyładunku zapotrzebowanego asortymentu ze środków transportowych. W praktyce często występuje sytuacja, w której konieczne jest dostarczenie ludzi lub ładunku do wysuniętych baz, gdzie elementy operacyjne wykonują swoje zadania. W takiej sytuacji przemieszczenie realizowane jest najczęściej z użyciem zasobów transportowych PKW bądź na bazie potencjału transportowego państw koalicyjnych.

Potrzeby transportowe nie ograniczają się jedynie do przemieszczania ludzi i sprzętu pomiędzy wysuniętymi bazami. Równie istotne są potrzeby w zakresie bieżącego funkcjonowania w obrębie danej lokalizacji. Mowa jest tu głównie o transporcie kołowym, którego organizacja jest mniej kosztowna niż transportu lotniczego. W tym przypadku mamy również dwa rozwiązania:

- utrzymywania własnej floty pojazdów;
- długoterminowy wynajem pojazdów od lokalnych przedsiębiorców.

W tym przypadku głównym kryterium wyboru jest aspekt finansowy, gdyż obydwie rozwiązania powodują niezależnienie od koalicjantów. W przypadku pojazdów samochodowych nie jest wymagana specjalistyczna infrastruktura, jednakże wskazane jest powiększenie stanu etatowego o specjalistów odpowiedzialnych za sprawność sprzętu. Sprawa komplikuje się w przypadku poważniejszych awarii, gdyż takie naprawy muszą być realizowane odpłatnie bądź to przez kooperantów, bądź przez lokalne firmy. Transport pojazdów poza bazę obarczony jest dość dużym ryzykiem i wydłużonym czasem realizacji, gdyż w niektórych lokalizacjach wszystkie wyjazdy poza bazy wojskowe muszą być akredytowane przez stronę amerykańską. Ponadto patrząc na dotychczasowe misje poza granicami kraju, można z całą pewnością stwierdzić, że koszty napraw pojazdów samochodowych w rejonach objętych konfliktem są niewspółmiernie wyższe w porównaniu z kosztami napraw w kraju.

W przypadku pojazdów wynajętych na rynku lokalnym koszt wynajmu może przekroczyć koszt transportu, jednakże w przypadku długoterminowego wynajmu pojazdów koszty napraw i serwisu pozostają po stronie najemcy. Zwolnienie wynajmującego z kosztów eksploatacji pojazdów pozwala zmniejszyć stan osobowy o personel odpowiedzialny za naprawy sprzętu oraz ograniczyć koszty związane z użytkowaniem infrastruktury warsztatowej. Co więcej, najemca zobowiązany jest do odbioru pojazdów, a następnie dostarczenia sprzętu po naprawie w umówione do bazy, co pozwala ograniczyć wyjazdy poza bazę i przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa żołnierzy.

Z przeprowadzonych rozważań wynika, że możliwości zabezpieczenia potrzeb transportowych są istotnym elementem determinującym funkcjonowanie polskich kontyngentów wojskowych w rejonie, a także wpływają na utrzymanie gotowości bojowej wojsk. W procesie organizacji transportu na teatrze działań należy poddać pod rozwagę wiele czynników wpływających na funkcjonowanie kontyngentu, jednak priorytetowo należy traktować aspekt bezpieczeństwa zarówno logistycznego, jak i operacyjnego wojsk.

4.1.3. Potrzeby przewozu sprzętu wojskowego i stanów osobowych po zakończeniu misji

Ostatnim etapem w obszarze zaspokojenia potrzeb transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych jest organizacja przemieszczenia ludzi bądź sprzętu z rejonu misji.

Powodami organizacji przemieszczenia z rejonu wykonywania zadań mandatowych są głównie:

- rotacja zmian kontyngentu;
- uszkodzenia, zużycia lub zniszczenia sprzętu uniemożliwiające dalszą eksploatację;
- wykonanie norm docelowych sprzętu i konieczność zastąpienia go innymi, sprawnymi egzemplarzami;
- konieczność wykonania badań, przeglądów, napraw (np. badania techniczne, badania dozorowe itp.), których wykonanie w rejonie misji jest niemożliwe;
- zakończenie działań mandatowych.

W przypadku wycofania sprzętu z rejonu misji należy wykonać wiele czynności polegających na:

- zaplanowaniu przemieszczenia;
- sprawdzeniu sprzętu pod kątem możliwości bezpiecznego przemieszczenia go z kraju;
- odkażeniu sprzętu;
- sprawdzeniu sprzętu przez Żandarmerię Wojskową oraz przez Loadmastera;
- zabezpieczeniu;
- załadunku i transporcie;
- odstawieniu do zakładów remontowych;
- rozdysponowaniu do macierzystych jednostek.

Pierwszym podstawowym zadaniem po podjęciu wycofania sił i środków z PKW jest przeprowadzenie analizy, a następnie podjęcie decyzji, które egzemplarze sprzętu będą transportowane do kraju, które należy wybrakować, a następnie zutylizować, a które można przekazać wojskom koalicyjnym lub w ramach pomocy humanitarnej w rejonie stacjonowania. Na podstawie przeprowadzonej analizy otrzymuje się przybliżoną ilość asortymentu do przewozu. Jest to wyznacznikiem do rozpoczęcia procesu planowania przemieszczenia.

Sam proces planowania środków transportowych nie różni się znacząco od procesu planowania przemieszczenia w rejon misji. W tym przypadku również planowanie środków transportowych odbywa się na podstawie złożonych przez PKW zapotrzebowań do Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, które w przypadku konieczności pozyskania strategicznych środków przerzutu spoza Sił Zbrojnych RP wspierane jest przez Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Również metody pozyskiwania środków transportowych przez STiRW–CKRW pozostają takie same. Na uwagę zasługuje jednak proces określania ilości personelu oraz wielkość asortymentu przewidzianego do przemieszczenia.

Pierwszym aspektem w przypadku rotacji personelu, który należy wziąć pod uwagę, jest czas potrzebny na przekazanie obowiązków pomiędzy osobami funkcyjnymi zmiany zdającej i obejmującej, co uniemożliwia wykonanie rotacji jednym statkiem powietrznym.

Kolejnym istotnym przedsięwzięciem jest dokonanie analizy potrzeb w zakresie przemieszczenia sprzętu i materiałów. Na podstawie doświadczeń uzyskanych na przestrzeni kilkudziesięciu lat uczestnictwa w operacjach poza granicami kraju można stwierdzić, że potrzeby transportowe po misji są znacznie mniejsze niż te wygenerowane bezpośrednio przed nią. Spowodowane jest to zużyciem części materiałów oraz utrzymywanych zapasów w trakcie trwania misji oraz tym, że transport sprzętu wielkogabarytowego i niektórego sprzętu specjalistycznego jest z punktu widzenia ekonomicznego nieuzasadniony. Kolejnym czynnikiem wpływającym na ilość sprzętu przemieszczanego z PKW do kraju są straty powstałe w wyniku działań bojowych. Często dochodzi do sytuacji, w której koszty transportu znacznie przewyższają wartość uszkodzonego sprzętu lub jego remontu, dlatego też sprzęt nienadający się do dalszego użytkowania należy w miarę możliwości zutilizować w rejonie misji. Poprzedzone to powinno być dogłębną analizą ekonomiczną oraz możliwością pozyskania nowych egzemplarzy sprzętu.

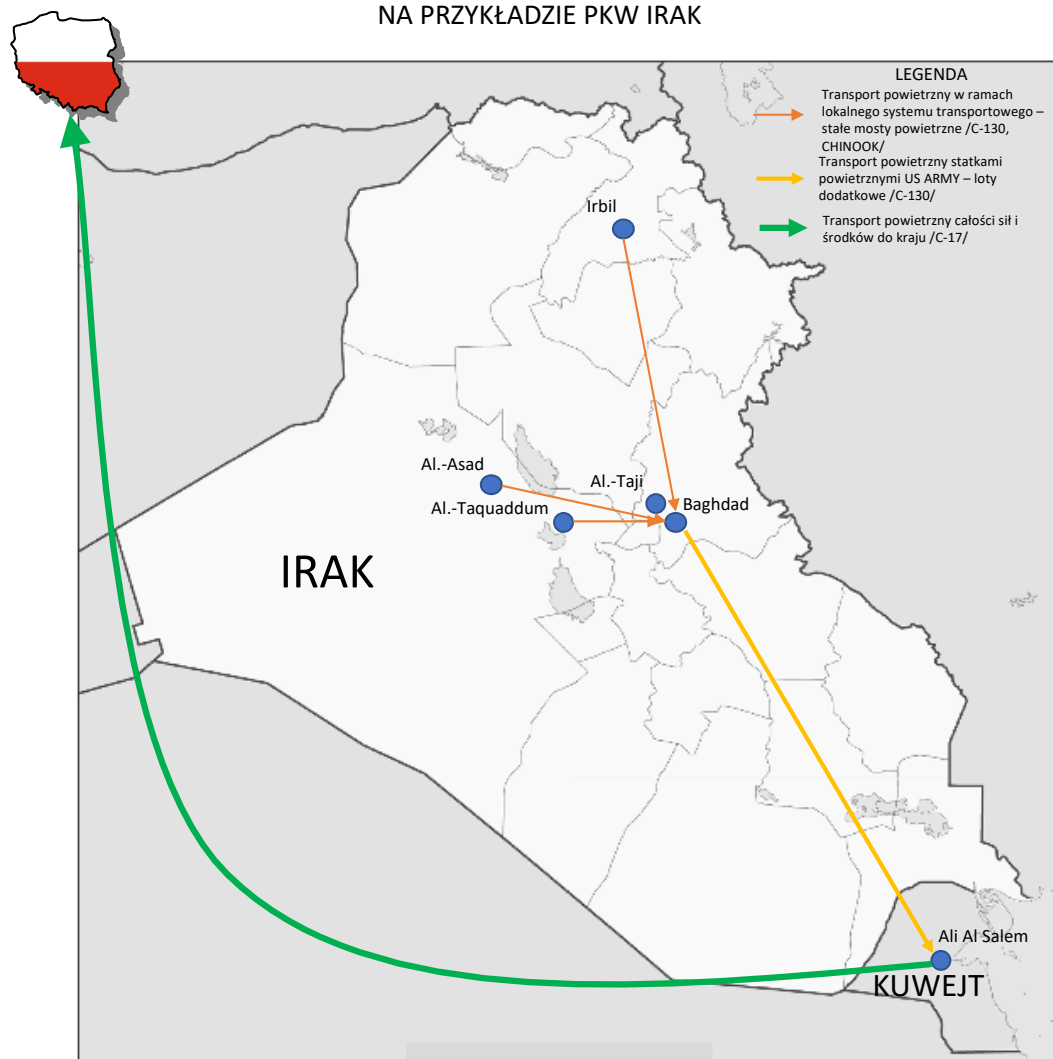
Do rotacji typuje się głównie sprzęt indywidualny oraz ten, którego przygotowanie i transport nie wymagają skomplikowanych przedsięwzięć, jak to jest na przykład w przypadku uzbrojenia pokładowego pojazdów, które każdorazowo wymaga demontażu, a następnie po montażu – kalibracji. Szczególną analizę należy przeprowadzić w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych, ponieważ materiały te podlegają oddzielnym regulacjom prawnym, a procedury cechują się wydłużonym okresem składania zapotrzebowań na transport. Dodatkowym czynnikiem, który należy wziąć pod uwagę

jest konieczność posiadania w strukturach PKW specjalisty ds. przewozu materiałów niebezpiecznych, który oprócz specjalistycznej wiedzy posiada uprawnienia do podpisywania wymaganej dokumentacji. W praktyce jest to bolączką wielu kontyngentów planujących rotację do kraju, dlatego też bardzo często specjalista jest zapotrzebowywany miejsce stacjonowania PKW tylko na czas przygotowania rotacji.

Jak już wspomniano, zadania w ramach jednego kontyngentu często realizowane są w kilku wysuniętych bazach, w których infrastruktura lotniskowa nie jest na tyle rozwinięta, aby umożliwić lądowanie dużych statków powietrznych, jak przykładowo C-17 GLOBEMASTER czy AN-124 ANTONOV, z których korzysta Polska na podstawie uczestnictwa w programach transportowych. W przypadku zaistnienia powyższej sytuacji należy w pierwszej kolejności dokonać ześrodkowania w jednej bazie, posiadającej możliwości wykonania przelotu strategicznego, a następnie wykonać przelot wojsk do kraju. Sytuacja taka powoduje wydłużenie czasu rotacji ze względu na konieczność organizacji dodatkowych lotów na teatrze działań. W skrajnych przypadkach, gdy z różnych przyczyn nie ma możliwości organizacji przemieszczenia strategicznego na terenie danego kraju, wykorzystywane są bazy tranzytowe znajdujące się w innym państwie. Sytuacja taka miała miejsce w trakcie rotacji II i III, a później III i IV zmiany PKW w latach 2017/2018, w Iraku, gdy konieczne było ześrodkowanie wojsk w BDSC¹⁰³ w Bagdadzie, a następnie przemieszczenie całego kontyngentu do amerykańskiej bazy w Kuwejcie, gdzie kilka dni później przemieszczono całość sił do kraju (Schemat 15).

¹⁰³ BDSC – Baghdad Diplomatic Support Centre – Baza Departamentu Stanu USA znajdująca się w Bagdadzie, w pobliżu międzynarodowego lotniska cywilnego BIAP (Baghdad International Airport).

SCHEMAT PRZEMIESZCZENIA SIŁ I ŚRODKÓW Z TEATRU DZIAŁAŃ
NA PRZYKŁADZIE PKW IRAK



Schemat 15. Schemat przemieszczenia sił i środków z teatru działań na przykładzie PKW Irak
Źródło: opracowanie własne

Sytuacja komplikuje się jeszcze bardziej w przypadku całkowitego wycofania wojsk z rejonu działania. W takim przypadku w pierwszej kolejności przeprowadzana jest analiza, jaki asortyment należy zwieźć do kraju, a jaki ze względów ekonomicznych i logistycznych pozostawić na teatrze. Pomimo szczegółowego zbadania tych kwestii, uwzględniającego m.in. czynniki ekonomiczne, straty w SpW oraz możliwości utylizacji bądź przekazania sprzętu wojskom koalicyjnym lub w ramach pomocy humanitarnej, wygenerowane potrzeby są znacznie większe niż w przypadku rotacji zmian kontyngentu.

Powoduje to konieczność zorganizowania większej ilości rzutów, co przekłada się na zwiększenie potrzeb transportowych oraz wydłużenie czasu przemieszczenia.

4.1.4. Systemy informatyczne w procesie planowania potrzeb transportowych

Podstawowym systemem informatycznym w procesie planowania oraz realizacji przemieszczania wojsk na obszarze kraju jest system informatyczny KONWÓJ (SI KONWÓJ), który polega na monitorowaniu w czasie rzeczywistym położenia pojazdów realizujących przemieszczenie. System ten wykorzystywany jest głównie w przypadku przemieszczania pojazdów nienormatywnych, przewożących materiały niebezpieczne oraz przemieszczenie kolumn pojazdów wojskowych.

Monitorowanie przejazdów drogowych odbywa się z użyciem terminala, który jest każdorazowo wydawany dowódcy przejazdu. Użytkownik terminala zobowiązany jest za jego pomocą do nawiązania i utrzymywania kontaktu z dyspozytorem organu transportu i ruchu wojsk oraz do wykonywania wydawanych przez niego poleceń. Dzięki terminalowi dyspozytor otrzymuje w czasie rzeczywistym szczegółowe informacje dotyczące realizowanego przemieszczenia.

Doświadczenia wynikające z operacji wojskowych i działań niemilitarnych w strukturach międzynarodowych oraz utrzymanie gotowości do udziału w operacjach sojuszniczych zainicjowały proces wprowadzania w SZ RP dodatkowych systemów informatycznych NATO, których nadrzędnym celem jest usprawnienie i zarządzanie obiegiem informacji w Siłach Zbrojnych RP¹⁰⁴. Jednym z istotnych systemów informatycznych z punktu widzenia wsparcia logistycznego jest system **LOGFAS** (z ang. *Logistics Functional Area Services*). Jest to wielomodułowy system wsparcia logistycznego przeznaczony do wspierania wszystkich działań logistycznych w zakresie kierowania zabezpieczeniem logistycznym, w tym planowania przemieszczenia sił i środków, planowania i koordynowania wykorzystania środków transportu w ramach planu przewozów, planowania przyjęcia, ześrodkowania i dalszego ruchu wojsk, meldowania logistycznego o stanie zasobów do prowadzenia operacji, planowania zużycia środków materiałowych i odtwarzania zapasów. Przeznaczony jest on dla elementów poziomu operacyjnego i strategicznego NATO oraz Unii Europejskiej, wykorzystywany

¹⁰⁴ Zasady wykorzystania usługi funkcjonalnej EVE WEB na potrzeby służb dyżurnych i operacyjnych, IWspSZRP, Bydgoszcz 2020, s. 5.

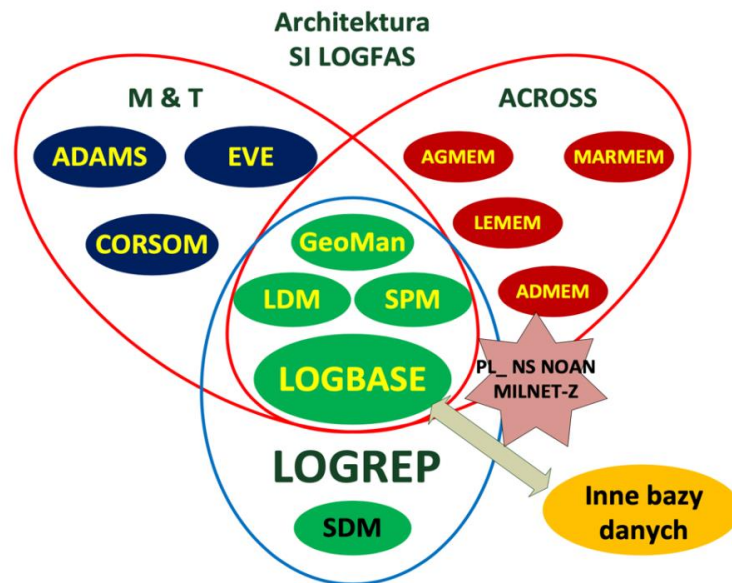
jest więc w celu wsparcia logistyki wielonarodowej¹⁰⁵. Z poziomu kraju system ten użytkowany jest między innymi przez Siły odpowiedzi NATO, polskie kontyngenty wojskowe

oraz przez elementy SZ RP biorące udział w ćwiczeniach międzynarodowych. Użytkownikami systemu LOGFAS w SZ RP są Dowódca Generalny RSZ, Dowódca Operacyjny RSZ, Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej, Szef Inspektoratu Wsparcia SZ oraz Dowódcy Operacji podczas jej prowadzenia (np. w ramach misji SON, PKW etc.). Wykorzystanie SI LOGFAS opiera się na budowie baz danych o zasobach i zadaniach wykonywanych przez siły i środki w ich układzie geograficznym. Dotyczy także zapasów, wyposażenia i środków materiałowo-technicznych, opisuje tempo ich zużycia w zależności od rodzaju prowadzonej operacji oraz warunków terenowych i klimatycznych, w jakich prowadzona jest operacja. Na potrzeby programu tworzone są bazy zawierające dane o wielkości zasobów środków zaopatrzenia oraz miejsca ich lokalizacji. Ponadto system może być wykorzystywany do oceny stopnia zabezpieczenia potrzeb środków zaopatrzenia do realizacji zadań w różnych scenariuszach prowadzenia ćwiczeń i operacji. Kalkulacja prognozowanego zużycia środków zaopatrzenia jest wówczas prowadzona z wykorzystaniem współczynników zużycia (*Consumption Rates*) oraz współczynników manewrowo-taktycznych (*Modification Factors*)¹⁰⁶.

Struktura systemu LOGFAS opiera się na grupach modułów, w skład których wchodzi moduły realizujące zadania w odpowiednich obszarach odpowiedzialności (Schemat 16).

¹⁰⁵ DU-4.11.1, *System informatyczny LOGFAS/LOGFS zasady funkcjonowania w Resorcie Obrony Narodowej*, MON 2017, s. 41.

¹⁰⁶ Opracowano na podstawie materiałów STiRW-CKRW.



Schemat 16. Ogólna architektura programu SI LOGFAS

Źródło: DU-4.11.1, System informatyczny LOGFAS/LOGFS zasady funkcjonowania w Resorcie Obrony Narodowej, MON 2017, s. 33

Pierwszą grupą modułów jest grupa **LOGBASE**, której komponenty stanowią źródło bieżącej informacji logistycznej o stanie potencjału i zasobów logistycznych oraz ich położeniu w czasie i przestrzeni na tle aktualnej sytuacji operacyjnej. LOGBASE wspomaga zarządzanie danymi podczas realizacji zadań wsparcia i zabezpieczenia logistycznego sił sojuszniczych (w tym podczas realizacji działalności bieżącej, a także planowania logistycznego prowadzonego w ramach planowania działań na operacyjnym oraz strategicznym poziomie dowodzenia). LOGBASE stanowi element wspólny wszystkich podsystemów LOGFS, zapewniając ich prawidłowe funkcjonowanie¹⁰⁷.

Kolejna grupa modułów **ACROSS** (z ang. *Allied Commands Resource Optimization Software System*) zapewnia wsparcie w procesie planowania zasobów w zakresie amunicji mającej decydujące znaczenie na polu walki¹⁰⁸.

Następną grupą modułów jest **LOGREP** (z ang. *Logistic Reporting System*), której moduły wchodzi w skład logistycznego systemu meldunkowego. Oprogramowanie to zapewnia jednolite i terminowe przesyłanie meldunków i informacji oraz aktualizację bazy danych o stanie realizacji zadań w obszarach funkcjonalnych logistyki NATO.

¹⁰⁷ D-4 (B), *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, MON 2014, s. 195.

¹⁰⁸ Ibidem, s. 196.

LOGREP obejmuje aplikacje wykorzystywane do sporządzania, a także przesyłania zasadniczych meldunków logistycznych:

- meldunku w sprawie oceny sytuacji logistycznej LOGASSESSREP (ang. *Logistic Assessment Report*);
- logistycznego meldunku aktualizacyjnego LOGUPDATE (ang. *Logistics Update*)¹⁰⁹.

Ostatnim, ale najważniejszym elementem z zakresu realizacji zadań Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk jest grupa modułów **M&T** (z ang. *Movement and Transportation*). M&T w swojej strukturze zawiera trzy komponenty informatyczne służące do wsparcia zabezpieczenia transportowego operacji wielonarodowych:

- **ADAMS** – *Allied Deployment and Movement System*;
- **EVE** – *Effective Visible Execution*;
- **CORSOM** – *Coalition Reception, Staging and Onward Movement*.

Moduł ADAMS jest modułem sojuszniczego przemieszczenia i ruchu wojsk, który ma za zadanie wspomaganie procesu planowania oraz prowadzenia przemieszczenia strategicznego w ramach operacji międzynarodowych. W trakcie procesu planowania przekazuje on informację, dzięki której element planistyczny otrzymuje informację odnośnie do parametrów trasy, środków transportowych niezbędnych do wykonania przemieszczenia całości sił i środków. Dodatkowo program ADAMS umożliwia elementowi realizującemu proces planowania rzeczywistą symulację planu, co daje możliwość wyeliminowania błędów mogących spowodować nakładanie się na siebie operacji transportowych (np. jednoczesnego użycia tych samych węzłów transportowych lub tras marszu). W konsekwencji narzędzie to znacznie skraca czas potrzebny na planowanie przemieszczenia dzięki jednoczesnemu uwzględnieniu wielu czynników i ograniczeń planowanego transportu.

ADAMS umożliwia także państwom (organizacjom) dostarczającym siły i środki wykonanie operacji wielonarodowych, generowanie raportów dotyczących sił i środków, tras przemieszczenia oraz węzłów komunikacyjnych w ujednoliconym i czytelnym dla wszystkich uczestników formacie.

EVE jako moduł planowania i monitorowania przewozów wspiera proces planowania działań, a także umożliwia monitorowanie bieżącej realizacji zadań transportowych, uwzględniając przemieszczenia powietrzne, morskie i lądowe.

¹⁰⁹ Ibidem, s. 197.

Dzięki wykorzystaniu EVE istnieje możliwość ustalenia priorytetów oraz koordynowania zadań związanych z przemieszczeniem stanów osobowych, a także sprzętu wojskowego i zaopatrzenia. W ramach realizacji swoich zadań EVE ściśle współpracuje z modułem ADAMS, używając jego baz danych oraz informacji wprowadzonych przez operatorów. EVE występuje w dwóch wersjach:

- klasycznej, która wymaga zainstalowania oprogramowania;
- jako EVE WEB, która działa z poziomu przeglądarki internetowej i nie wymaga instalacji dodatkowego oprogramowania.

Dane o transportach wojskowych będą wprowadzane i aktualizowane przez jednostki i komórki organizacyjne transportu i ruchu wojsk (STiRW-CKRW, CKRWnT, WKTr, oddziały/wydziały) transportu i ruchu wojsk, zgodnie z kompetencjami. W sytuacjach realizacji transportów wojskowych w godzinach pozasłużbowych aktualny czas rozpoczęcia i zakończenia będzie wprowadzany przez odpowiednią służbę dyżurną na podstawie nadanych uprawnień¹¹⁰.

Moduł CORSOM to koalicyjny system przyjęcia, ześrodkowania i dalszego ruchu wojsk. Odpowiada za planowanie oraz realizację przedsięwzięć związanych z przyjęciem, ześrodkowaniem i dalszym ruchem wojsk (RSOM) w rejonie prowadzonych operacji. System ten dostarcza operatorowi informacje odzwierciedlające realizację zadań związanych z przemieszczeniem strategicznym w rejonie operacji. Dodatkowo w przypadku dalszego ruchu wojsk ułatwia planowanie przemieszczenia z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego.

CORSOM integruje swoje dane z danymi wygenerowanymi przez system EVE. W przypadku zakłóceń zapewnia możliwość przeprowadzenia analizy sytuacji, ponownego ustalenia priorytetów, opracowania rozwiązań alternatywnych oraz dokonania oceny skutków ewentualnych zmian w opracowanych wcześniej planach. CORSOM stanowi jednocześnie źródło danych dla systemu EVE¹¹¹. Ponadto system obejmuje szczegółowe planowanie transportów i kolumn po dostępnych liniach komunikacyjnych oraz drogach zaopatrywania, wraz z wzięciem pod uwagę ograniczeń, co do przejezdności, przepustowości dróg, elementów infrastruktury, czy też omijania rejonów zagrożonych, np. poprzez wykryte improwizowane urządzenia wybuchowe (ang. *Improvised Explosive Device* – *IED*) z wyznaczaniem objazdów itd. Funkcjonalność programu pozwala na:

¹¹⁰ Zasady wykorzystania usługi funkcjonalnej EVE WEB na potrzeby służb dyżurnych i operacyjnych, MON 2020, s. 5-6.

¹¹¹ D-4 (B), *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, MON 2014, s. 196.

zaplanowanie, monitorowanie, kontrolę dróg przemieszczenia konwojów, punktów ześrodkowania, koncentracji sprzętu i stanu osobowego z uwzględnieniem postojów i odpoczynków. Program umożliwia ustalanie wielkości i liczebności konwojów oraz ich synchronizację czasową. Moduł CORSOM programowo jest przygotowany do zobrazowania przemieszczania wojsk w czasie rzeczywistym na podstawie danych dostarczanych z zewnętrznego źródła. Zakłada się, że źródłem tych informacji będzie narodowy system śledzenia przemieszczania. Ponadto w programie możliwa jest symulacja ruchów jednostek, co umożliwi zobrazowanie realizacji planu przemieszczenia na podkładzie mapowym danego obszaru zainteresowania.

Ostatnim istotnym z punktu widzenia Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk jest system monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ, którego zadaniem jest wspieranie procesu wydawania pozwoleń na przejazdy drogowe, a także monitorowanie przemieszczających się wojsk w czasie rzeczywistym. System wspiera również przejazdy pojazdów nienormatywnych oraz przewożących towary niebezpieczne.

Podsumowując, można stwierdzić, że wspomaganie procesów transportowych przez systemy informatyczne stanowi istotny element bezpieczeństwa logistycznego zarówno w trakcie organizacji przemieszczenia na obszarze kraju, gdzie istotną rolę odgrywa SI KONWÓJ, jak i w trakcie planowania oraz realizacji przemieszczenia w układzie wielonarodowym z wykorzystaniem modułów transportowych SI LOGFAS.

4.2. Identyfikacja problemów w procesie definiowania potrzeb transportowych

4.2.1. Określenie wielkości i asortymentu towarów do przewozu

Organizując Polski Kontyngent Wojskowy przeznaczony do realizacji zadań poza granicami kraju, nie należy rozpatrywać wyłącznie kwestii operacyjnych, treści zadań mandatowych czy też składu bojowego kontyngentu. Czynnikiem nie mniej ważnym jest bezpieczeństwo logistyczne, które może zapewnić właściwie funkcjonujący system logistyczny. Mając to na względzie, niezbędna jest wszechstronna analiza wszystkich determinantów wywierających wpływ na wielkość potrzeb logistycznych i warunki, w jakich te potrzeby będą zaspokojone. Tylko taki pierwszy krok pozwoli właściwie zorganizować zabezpieczenie logistyczne. Zatem należy nie tylko znać, ale także potrafić zinterpretować czynniki warunkujące funkcjonowanie Polskiego Kontyngentu Wojskowego, w tym wielkość i asortyment potrzeb logistycznych¹¹².

¹¹² M. Pawlisiak, *Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem jakości realizacji zadań mandatowych*, cz. 1, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 12/2016.

Określenie asortymentu przewidzianego do przemieszczenia oraz jego wielkość ma kluczowe znaczenie już na początkowym etapie procesu planowania transportu poza granice kraju. Jest to jeden z czynników determinujących sposób przemieszczenia oraz identyfikację środka przerzutu. Określenie wielkości i asortymentu zdeterminowane jest kilkoma czynnikami zależnymi m.in. od:

- **dynamiki działania w rejonie operacji** – ciągłe zmiany operacyjne w trakcie trwania misji wymuszają generowanie coraz to nowych potrzeb operacyjnych; brak odpowiedniej ilości krajowych środków transportowych oraz czas potrzebny na pozyskanie środków transportowych spoza SZ RP może spowodować zachwianie ciągłości łańcucha dostaw, co może wpłynąć zarówno na bezpieczeństwo operacyjne, jak i logistyczne. Pod pojęciem bezpieczeństwo operacyjne należy w tym przypadku rozumieć bezpieczeństwo wykonywania zadań mandatowych, natomiast pod pojęciem bezpieczeństwa logistycznego kryje się ciągłość dostaw materiałów i środków zaopatrzenia w miejsce wykonywania zadań mandatowych, zapewnienie właściwych warunków eksploatacji sprzętu oraz zapewnienie warunków socjalno-bytowych.
- **przerwanie ciągłości łańcucha dostaw** – w trakcie określania potrzeb materiałowych należy wziąć pod uwagę sytuację, w której następuje przerwanie łańcucha dostaw. W takim przypadku zgromadzone zapasy powinny zabezpieczyć funkcjonowanie kontyngentu przez czas, w którym dostawy środków zaopatrzenia nie będą realizowane. Dlatego ważne jest, aby w procesie planowania funkcjonowania kontyngentu uwzględnić nie tylko stan aktualny, lecz także mieć na uwadze zmieniające się warunki funkcjonowania oraz czynniki mające wpływ na zmienność tych warunków. Oznacza to, że w procesie określania wielkości i rodzaju asortymentu należy uwzględnić stan dzisiejszy, ale także zmiany mogące wystąpić w przyszłości¹¹³. Problemem w takiej sytuacji mogą okazać się ograniczenia związane z określonymi wcześniej przez przełożonych należnościami etatowymi i tabelarycznymi, a także limitami środków bojowych, które nie pozwalają na zabranie na teatr działań większej ilości asortymentu niż określony przez przełożonych.
- **utrzymanie zdolności do wykonywania zadań mandatowych** – w trakcie ustalania potrzeb może dojść do tego, że w miarę zmian sytuacji operacyjnej

¹¹³ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 162.

modyfikacjom ulega charakter wykonywanych zadań. Pociąga to za sobą konieczność dostarczenia w rejon działania dodatkowego wyposażenia, pojazdów lub sprzętu wojskowego. W celu uniknięcia przetrzymywania asortymentu, który nie jest wykorzystywany, zasadne jest ponowne przetransportowanie go do kraju, aby tu przeprowadzić serwis lub dokonać odtworzenia zdolności do wykonywania zadań, a w zamian wprowadzenie do użytkowania sprzętu nowo dostarczonego do PKW. W takim przypadku może dojść do sytuacji, w której nie będzie możliwości dokonania rotacji sprzętu jednym środkiem transportowym, ze względu na podtrzymanie zdolności bojowych (np. wymiana oraz przystrelanie broni pokładowej na pojazdach bojowych, wymiana i konfiguracja środków łączności czy urządzeń zagłuszających typu JAMMER, tak jak to miało miejsce podczas misji w Republice Iraku). Przedstawiona powyżej sytuacja powoduje konieczność wykorzystania więcej niż jednego środka transportowego, co przekłada się na podwojenie kosztów rotacji sprzętu oraz wydłużenie czasu wymiany sprzętu.

- **dostępności infrastruktury w celu ześrodkowania i dalszego ruchu wojsk (RSOM)** – działania polskich kontyngentów wojskowych zazwyczaj przebiegają w rejonach objętych konfliktami zbrojnymi, gdzie występuje duże ryzyko niepowodzenia misji transportowych. W takiej sytuacji istnieje konieczność wyznaczenia miejsc (baz wojskowych) w najbliższym bezpiecznym rejonie, gdzie transportem strategicznym zostaną dostarczone zapotrzebowane środki zaopatrzenia, a następnie rozśrodkowane do baz docelowych. Na podstawie doświadczeń zdobytych podczas misji m.in. w Iraku i Afganistanie można stwierdzić, że problemem w takiej sytuacji jest brak odpowiedniej infrastruktury w bazach, w których realizowane jest ześrodkowanie wojsk (sprzętu). Jak wspomniano, sytuacja taka bardzo często ma miejsce w odniesieniu do rejonów objętych konfliktami zbrojnymi. Zdarza się, że statki powietrzne realizujące transport strategiczny nie są w stanie dokonać przemieszczenia bezpośrednio do bazy docelowej. Podyktowane może to być różnymi przyczynami, do których należą m.in.:
 - duże zagrożenie dla załogi statku powietrznego;
 - brak wypracowanych przez przewoźnika procedur pozwalających na lądowanie statków powietrznych terenie objętym konfliktem zbrojnym;

- brak zgody przewoźnika na przewożenie broni i amunicji w tym samym statku powietrznym (dotyczy to głównie przemieszczeń realizowanych przez przewoźników cywilnych);
- brakiem infrastruktury przeładunkowej w bazie docelowej. Dotyczy to głównie niewielkich portów lotniczych w rejonach objętych konfliktami zbrojnymi, gdzie brak jest sprzętu przeładunkowego dostosowanego do wielkogabarytowych statków powietrznych takich jak C-17, czy AN-124 Ruslan.

4.2.2. Czas realizacji czynności planistycznych

Czas realizacji czynności planistycznych determinowany jest przez dokumenty normatywne określające terminy składania zapotrzebowań na środki transportu, zależnie od wybranego sposobu przemieszczenia. Wszystkie czynności związane z planowaniem wielkości i rodzaju potrzeb materiałowych powinny zostać zakończone do momentu złożenia zapotrzebowania na ich transport w PKW.

W trakcie planowania potrzeb materiałowych istotne jest ustalenie priorytetów pozyskiwania asortymentu w myśl zasady pierwszeństwa wymagań operacyjnych w stosunku do wszystkich innych działań prowadzonych przez siły i środki PKW. Oznacza to, że główny wysiłek potencjału logistycznego powinien zostać skupiony na zaspokojeniu tych potrzeb, które są generowane przez ten człon PKW, który wykonuje zasadnicze zadania mandatowe. Takie rozumienie roli systemu logistycznego znajduje swoje uzasadnienie w tym, że logistyka stanowiąca istotny składnik Sił Zbrojnych RP spełnia rolę usługową w stosunku do umownie zwanych pododdziałów i oddziałów bojowych¹¹⁴. W ramach tego etapu należy dokonać identyfikacji nie tylko rodzaju i wielkości asortymentu do przewozu, ale również rodzaju przemieszczenia z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa oraz czynników ekonomicznych i proceduralnych.

Po wykonaniu tych czynności należy przystąpić do planowania transportu, który możemy zdefiniować jako ciąg czynności prowadzących do przemieszczenia ładunku od miejsca nadania do miejsca przeznaczania. Proces ten polega przede wszystkim na przygotowaniu samej koncepcji przemieszczenia towaru, uzyskaniu niezbędnych pozwoleń, koordynacji i monitorowaniu oraz na przygotowaniu niezbędnych

¹¹⁴ M. Pawlisiak, *Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem jakości realizacji zadań mandatowych*, cz. 1, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 12/2016, s. 631.

dokumentów¹¹⁵. Planowanie jest jednym z najbardziej istotnych procesów z punktu widzenia bezpieczeństwa misji transportowej, a prawidłowe wykonanie czynności związanych z planowaniem transportu zapewnia podtrzymanie łańcucha dostaw, co ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo logistyczne misji. Podstawą planowania transportu przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jest:

- wybór optymalnego sposobu przemieszczenia;
- wyznaczenie miejsca oraz terminu załadunku i wyładunku;
- określenie sposobu dostawy towaru do wyznaczonego miejsca załadunku;
- organizacja /sprawdzenie dostępności/ infrastruktury transportowej w rejonie załadunku i wyładunku;
- określenie trasy przemieszczenia;
- uzyskanie niezbędnych zgód na przemieszczanie przez terytorium państw tranzytowych oraz państwa, do którego realizowany jest transport;
- wykonanie niezbędnej dokumentacji celno-przewozowej.

W przypadku strategicznych transportów wojskowych dokonywanych w ramach outsourcingu część tych przedsięwzięć realizuje przewoźnik, natomiast Siły Zbrojne RP jako usługobiorca zobligowane są jedynie do dostarczenia towaru w miejsce załadunku, wykonania dokumentacji celno-przewozowej oraz odbioru towaru po wykonaniu przemieszczenia. Nie zmienia to jednak faktu, że czas potrzebny na wykonanie tych czynności – określony poprzez doktryny i zapisy w umowach pomiędzy SZ RP a przewoźnikami – w przypadku organizacji transportu w wymiarze strategicznym wynosi minimum 30 dni.

Obecne operacje militarne prowadzone przez SZ RP poza granicami kraju prowadzone są w układzie międzynarodowym. Zgodnie z przewidywaniami ekspertów przyszłe operacje będą jeszcze bardziej złożone i wielowymiarowe niż te, które są prowadzone obecnie, a także będą wymagać szybszego dostosowywania się sił do zmieniającej się sytuacji. Mogą one wymagać równoległego prowadzenia działań militarnych w wielu miejscach obszaru operacji połączonych (JOA), a dzięki postępowi technologicznemu – planowania i realizowania tych działań szybciej niż dotychczas. Ponadto mogą wymagać ustanawiania dłuższych linii transportowych (ang. *Lines of Communications* – *LOC*). Należy także przyjąć, że w operacjach, które będą

¹¹⁵ <https://gologis.pl/oferta/planowanie-transportu/> [dostęp: 12.03.2021 r.].

realizowane w przyszłości, może wystąpić znaczne ograniczenie wsparcia ze strony państwa gospodarza (ang. *Host Nation Support – HNS*) lub wsparcie to może wcale nie zostać udzielone. Ponadto sprostanie wojskowym wyzwaniom będzie wymagało elastycznego podejścia do przygotowania i prowadzenia operacji połączonych¹¹⁶.

Powyższe aspekty prowadzenia konfliktów zbrojnych w sposób oczywisty wpływają na proces planowania potrzeb materiałowych, zarówno w obszarze określenia wielkości czy rodzaju asortymentu, jak i czasu planowania. Planowanie potrzeb materiałowych w strukturach polskich kontyngentów wojskowych prowadzone jest dwukierunkowo. Jednym z kierunków jest narodowy system zaopatrzenia, gdzie potrzeby wysyłane są do właściwych oddziałów gospodarczych.

Drugim kierunkiem jest międzynarodowy system zaopatrzenia, zorganizowany w rejonie prowadzonych działań, składający się z państw koalicji stacjonujących w rejonie operacji. Zaopatrzenie w tym systemie odbywa się na bazie zapotrzebowania składanego przez PKW do odpowiedniej komórki międzynarodowej bądź bezpośrednio do danego koalicjanta dysponującego danym asortymentem, a następnie zapotrzebowany asortyment odbierany jest na podstawie memorandum lub porozumienia technicznego od państwa użyczającego. Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, dowódca oraz komórki planistyczne PKW muszą dostosować czas planowania potrzeb materiałowych do takiego okresu, aby możliwe było określenie możliwości pozyskania sprzętu na teatrze działań oraz przeprowadzenie analizy ekonomiczności wyboru jednego z tych dwóch rozwiązań. Głównym problemem w procesie planowania potrzeb materiałowych w miejscu realizacji zadań może okazać się brak możliwości pozyskania rzetelnej informacji odnośnie do dostępności sprzętu (materiałów) zidentyfikowanych jako niezbędne do zapewnienia ciągłości funkcjonowania PKW. W praktyce, ze względu na dynamikę działań oraz częste zmiany charakteru prowadzonych operacji, wojska koalicyjne na bieżąco dokonują aktualizacji priorytetów w zakresie przydzielania sprzętu i materiałów w ramach wsparcia wielonarodowego. Przykładem może być próba pozyskania wozów bojowych w ramach umowy ACSA w trakcie misji w Iraku, gdzie koszt dostarczenia sprzętu wydawałby się niższy, a sprzęt i urządzenia pokładowe, takie jak np. urządzenia zagłuszające oraz środki łączności kompatybilne z systemami amerykańskimi użytkowymi w systemie koalicyjnym. Pomimo zapewnień amerykańców oraz dopełnienia procedur przez stronę

¹¹⁶ D-5, *Doktryna planowania na poziomie strategiczno-operacyjnym*, Centrum Doktryn i Szkolenia SZ RP, Bydgoszcz 2015, s. 10.

polską przedmiotowe pojazdy nie zostały dostarczone w rejon stacjonowania PKW. Ze względu na zwiększenie ilości i tempa operacji strona amerykańska zmieniła priorytet polskiego zapotrzebowania na niższy, co przełożyło się na wydłużenie czasu jego realizacji, a w efekcie doprowadziło, z konieczności, do rezygnacji przez PKW z zapotrzebowanego sprzętu. Powyższa sytuacja może posłużyć jako przykład, że nie zawsze względy ekonomiczne są kluczowym kryterium w trakcie planowania zabezpieczenia materiałowego i technicznego.

Etap planowania potrzeb materiałowych w kontyngencie obarczony jest lukami informacyjnymi, które uzależnione są od reakcji uczestników misji na ciągle zmieniającą się sytuację operacyjną. Dlatego w celu zapewnienia bezpieczeństwa logistycznego wojsk stacjonujących poza granicami kraju jako jeden z głównych kryteriów należy wziąć prawdopodobieństwo przerwania łańcucha dostaw.

4.2.3. Forma i treść dokumentacji planistycznej

W przypadku polskich kontyngentów wojskowych planowanie potrzeb transportowych odbywa się na podstawie złożonych przez Narodowy Element Wsparcia PKW zapotrzebowań na dostawę w rejon wykonywania zadań dodatkowego personelu, sprzętu lub środków materiałowych, na podstawie którego organizowany jest transport. W celu prawidłowej organizacji łańcucha dostaw zapotrzebowanie takie powinno zostać złożone z odpowiednim wyprzedzeniem, umożliwiającym dopełnienie formalności wynikających z dokumentów normatywnych dotyczących danego rodzaju transportu. Aby możliwe było rozpoczęcie planowania misji transportowej, zapotrzebowanie na zidentyfikowany środek przetransportowania powinno zawierać wszystkie niezbędne informacje na temat przemieszczania (np. informacje na temat portów załadunku i wyładunku, termin dostawy, wykazy ludzi i sprzętu).

Planowanie przemieszczenia wojsk sprowadza się do opracowania planu przemieszczenia pełniącego rolę planu wspierającego (ang. *Support Plan – SUPPLAN*) Plan Operacji (ang. *Operation Plan – OPLAN*). Plan ten zwykle ma formę samodzielnego dokumentu, a w przypadku, gdy przemieszczenie jest tylko częścią operacji stanowi załącznik do Planu Operacji¹¹⁷. Plan przemieszczenia wykonuje się w celu:

- określenia organizacji oraz struktur organów transportu i ruchu wojsk niezbędnych do zapewnienia właściwej realizacji zadań;

¹¹⁷ DD/4.4 (B), *Transport i Ruch Wojsk Rzeczypospolitej Polskiej, Centrum Doktryn i Szkolenia SZ, Bydgoszcz 2013, s. 56.*

- wyznaczenia linii komunikacyjnych oraz terminy realizacji zadań;
- określenia potrzeb i wymagań w zakresie przemieszczania wojsk, pojedynczego personelu oraz środków zaopatrzenia, w tym dotyczących środków transportu i infrastruktury transportowej niezbędnej do realizacji zadań;
- określenia potrzeb i wymagań w zakresie realizacji zadań w ramach wsparcia przez państwo gospodarza;
- określenia ewentualnych potrzeb i wymagań w zakresie niezbędnego wsparcia pozamilitarnego (kontrahentów zewnętrznych, logistyki wielonarodowej oraz wsparcia innych państw).

Głównymi determinantami w procesie planowania przemieszczenia wojsk transportem strategicznym są:

- wymagania operacyjne – które są wyrażeniem wymagań dowódcy operacji w zakresie przemieszczania podległych sił i w szczególności określają:
 - porty załadowania i wyładowania;
 - wymagane terminy osiągnięcia przez przemieszczane jednostki rejonów wyładowania i operacyjnego przeznaczenia;
 - priorytety przemieszczania jednostek.
- wykaz potrzeb – przedstawiany przez przemieszczane jednostki wojskowe w formie zapotrzebowania;
- plan przemieszczenia, który powinien zawierać:
 - kryptonim operacji (ćwiczenia);
 - podstawę opracowania planu przemieszczenia;
 - dane o przemieszczanej/przemieszczanych jednostce/jednostkach – nazwa, adres (miejsce dyslokacji, położenie przed rozpoczęciem przemieszczenia);
 - cel i sposób przemieszczenia;
 - organizacja przemieszczenia;
 - miejsca i planowane terminy: załadowania/wyładowania; przyjazdu/wyjazdu, w tym kalkulacje organizacji kolumn (grup pojazdów), do rejonu wyczekiwania lub na punkt/linię wyjściową, zajęcia rejonu ześrodkowania;
 - schemat załadowania i wyładowania transportu lub kolumny marszowej;
 - trasa przemieszczenia (skąd – dokąd), terminy i miejsca postojów, rejon odpoczynku wraz z elementami obrony i ochrony, linie (punkty) wyjściowe,

wyrównania i czas ich przekraczania, rozmieszczenie służby porządkowo-ochronnej i regulacji ruchu;

- ilość, typ i rodzaj środków transportowych (pojazdów) wydzielanych z jednostki wojskowej lub zabezpieczających transport;
- zestawienie sił i środków planowanych do przemieszczenia – ilość, masę oraz rodzaj przewożonego ładunku (osób, sprzętu, uzbrojenia, środków bojowych i materiałowych);
- kierowanie przemieszczeniem;
- inne informacje (w zależności od potrzeb), w tym: zagrożenia ze strony przeciwnika, położenie sąsiadów;
- sposób zabezpieczenia wojsk w czasie przemieszczenia (zabezpieczenie bojowe i logistyczne);
- sygnały alarmowania i ostrzegania;
- szczególne wymagania (warunki transportu, ostrzeżenia itp.);
- wymagania dotyczące stacji, portów, lotnisk, punktów ładunkowych;
- dane o pojazdach nienormatywnych (przekraczających dopuszczalne parametry, takie jak: ciężar, wymiary, naciski osi);
- dane o towarach niebezpiecznych (klasyfikacja i ilość)¹¹⁸.

W trakcie analizy procesu planowania należy również zwrócić uwagę na to, że obecne misje transportowe o charakterze strategicznym bardzo często realizowane są w ramach logistyki wielonarodowej, w których niezbędne jest uwzględnienie sił sojuszniczych, a także elementów pozamilitarnych realizujących przemieszczenie, dlatego też cały proces planowania powinien odbywać się zgodnie z regulacjami międzynarodowymi obowiązującymi w państwach sojuszniczych, państwach tranzytowych oraz porozumieniach dwustronnych i międzynarodowych w obszarze transportu i ruchu wojsk. Dlatego też przygotowanie finalnego dokumentu, jakim jest plan przemieszczenia, powinno być skonsultowane ze wszystkimi ogniwami uczestniczącymi w realizacji przemieszczenia. W procesie realizacji przemieszczenia istotne mogą okazać się uzgodnienia w następujących obszarach:

- pomoc w realizacji zadań w ramach wsparcia przez państwo gospodarza na rzecz przemieszczających się wojsk;

¹¹⁸ DU-4.4.3 (B), *Zasady przewozu wojsk oraz środków zaopatrzenia transportem morskim*, Dowództwo Generalne Rodzajów SZ, Warszawa 2017, s. 11-13.

- wsparcie kontrahentów zewnętrznych;
- wsparcie innych państw (np. posiadających własne środki przemieszczenia strategicznego).

4.3. Podsumowanie

W rozdziale poruszono problem identyfikacji potrzeb transportowych generowanych przez polskie kontyngenty wojskowe realizujące zadania poza granicami kraju.

Na podstawie doświadczeń zdobytych w trakcie realizacji zadań w strukturach polskich kontyngentów wojskowych wyselekcjonowano najważniejsze zagadnienia związane z procesem planowania potrzeb transportowych oraz problemami w procesie definiowania potrzeb transportowych. W pierwszej części rozdziału poruszono kwestię dokumentów odniesienia zarówno krajowych, jak i tych obowiązujących w ramach współpracy międzynarodowej. Na podstawie analizy stwierdzono, że wszystkie krajowe dokumenty normatywne, takie jak doktryny logistyczne, opracowane są w oparciu o dokumenty obowiązujące w krajach członkowskich NATO i są z nimi w pełni kompatybilne. Ponadto komórki Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk dokonują ciągłych aktualizacji wraz z wprowadzanymi na szczeblu międzynarodowym zmianami. Poruszono również problem określania wielkości asortymentu przewidzianego do przewozu, na który w głównej mierze wpływają:

- wielkość i struktura etatowa kontyngentu;
- czas trwania misji;
- charakter wykonywanych działań;
- możliwości logistyki wielonarodowe;
- odległość od miejsca wykonywania zadań;
- proceduralne ograniczenia transportowe;
- czynnik ekonomiczny.

Jako realny przykład wygenerowanych potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego podano X zmianę PKW ISAF w Afganistanie.

Podkreślono również, że zaspokojenie potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego nie kończy się na etapie przemieszczenia w rejon wykonywania zadań mandatowych, ale jest to proces o charakterze ciągłym, polegający m.in. na zapewnieniu ciągłości łańcucha dostaw sprzętu i materiałów niezbędnych do funkcjonowania na teatrze działań. Wyartykułowano również, że ważnym czynnikiem

jest również zapewnienie łańcucha dostaw w rejonie realizacji zadań przez kontyngenty wojskowe, co może być zorganizowane w oparciu o własne środki przetrzutu lub wykorzystanie lokalnego systemu transportowego funkcjonującego w rejonie odpowiedzialności.

W trakcie rozważań analizie poddano również zasadność użytkowania systemów informatycznych podczas organizacji oraz realizacji przemieszczenia, takich jak SIKONWÓJ, ADAMS, EVE czy CORSOM. Wyniki rozważań pokazały, że w dobie cyfryzacji rola systemów informatycznych w procesie planowania i realizacji przemieszczenia jest nieoceniona, a korzystanie z nich jest niezbędne i przyczynia się zarówno do poprawy bezpieczeństwa transportowego, jak i do optymalnego wykorzystania środków transportowych.

ROZDZIAŁ V

IDENTYFIKACJA ZDOLNOŚCI DO ZASPOKOJENIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH POLSKIEGO KONTYNGENTU WOJSKOWEGO

5.1. Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jako składowa Systemu Logistycznego polskiego kontyngentu wojskowego

5.1.1. Podsystem transportowy wyznacznikiem bezpieczeństwa logistycznego polskiego kontyngentu wojskowego

Termin bezpieczeństwo jest pojęciem wieloaspektowym i w obecnych szybko zmieniających się czasach trudnym do jednoznacznego określenia¹¹⁹.

Przykładowo K. Ficoń definiuje bezpieczeństwo jako proces losowy, w którym stan bezpieczeństwa podlega dynamicznym zmianom, stosownie do aktualnych zagrożeń i uwarunkowań środowiskowych – zewnętrznych i wewnętrznych¹²⁰. Natomiast J. Stańczyk uważa, iż bezpieczeństwo powinno być rozumiane jako naczelna potrzeba i wartość człowieka oraz grup społecznych, a zatem ich najważniejszy cel¹²¹.

Jak wynika z powyższych definicji współczesne rozumienie bezpieczeństwa znacznie wykracza poza aspekt militarny. Jednakże, zapewnienie bezpieczeństwa militarnego pozwala cieszyć się pełną suwerennością, prestiżem i zapewnić realizację interesów Państwa. Dla Sił Zbrojnych wiąże się to często z realizacją zadań militarnych poza granicami kraju, co oznacza konieczność przygotowania pod względem operacyjnym i logistycznym kontyngentów wojskowych.

Od sposobu i jakości wykonywanych przez nie zadań zależy realizacja postawionych przez decydentów celów związanych z polskim zaangażowaniem na arenie międzynarodowej. Ponadto kształt, możliwości i skuteczność Sił Zbrojnych wpływają bezpośrednio na postrzeganie wkładu Polski w system bezpieczeństwa sojuszniczego¹²². Jakość realizacji powyższych celów dodatkowo uzależniona jest bezpośrednio od poziomu zdolności bojowej oraz zapewnienia kontyngentom wojskowym bezpieczeństwa we wszystkich jego obszarach (Schemat 17). Dokonując analizy powyższych treści, można

¹¹⁹ S. Mitkow, *Wpływ systemu pozyskiwania sprzętu wojskowego na kształtowanie bezpieczeństwa militarnego*

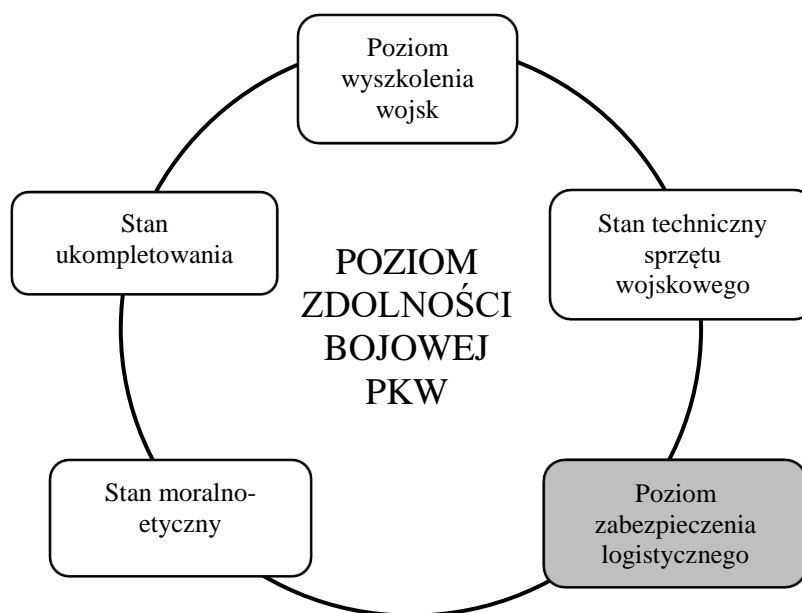
Polski w XXI wieku, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2015, s. 27.

¹²⁰ K. Ficoń, *Logistyka kryzysowa. Procedury. Potrzeby. Potencjał*, Bel Studio, Warszawa 2011, s. 83.

¹²¹ J. Stańczyk, *Współczesne postrzeganie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996, s. 8

¹²² M. Lasoń, *Polska misja w Iraku. Użycie Sił Zbrojnych jako środka polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej na przykładzie interwencji w Iraku 2003-2008*, Kraków 2010, s. 11.

założyć, że na poziom zdolności bojowej mogą wpływać takie składowe jak: stopień ukończenia, stan wyszkolenia wojsk, stan techniczny sprzętu wojskowego, stan moralno-etyczny, a także jakość i klasa organizowanego zabezpieczenia logistycznego¹²³.



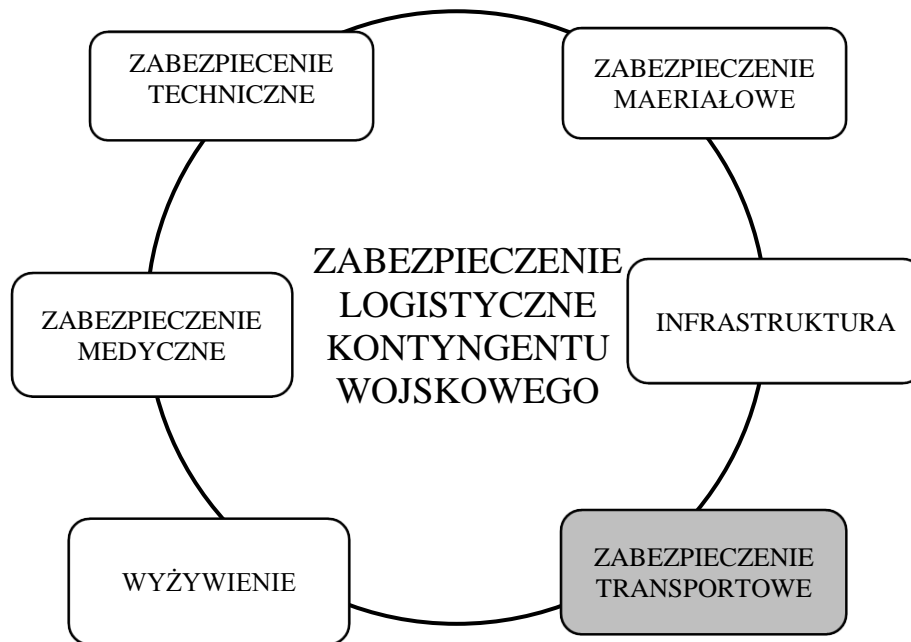
Schemat 17. Poziom zdolności bojowej wojsk

Źródło: M. Pawlisiak, *Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem zdolności bojowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2016, s. 262

Poziom zabezpieczenia logistycznego ma istotne znaczenie w procesie zapewnienia należytego poziomu zdolności bojowej oraz bezpieczeństwa kontyngentów wojskowych. W celu dogłębnej analizy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk jako elementu determinującego stopień bezpieczeństwa kontyngentu wojskowego należy zauważyć, że zadania jakie im powierzono realizowane są w różnych zakątkach świata, co wiąże się z koniecznością przemieszczenia ludzi, sprzętu i materiałów w rejon działań.

¹²³ M. Pawlisiak, *Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem zdolności bojowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2016, s. 261.

Aby w pełni zrozumieć wpływ zabezpieczenia transportowego na bezpieczeństwo wojsk realizujących zadania poza granicami kraju, celowe jest umiejscowienie transportu w procesie zabezpieczenia logistycznego kontyngentu (Schemat 18).



Schemat 18. Składowe poziomy zabezpieczenia logistycznego kontyngentu wojskowego
Źródło: Opracowanie własne

Na podstawie przyjętych powyżej założeń oraz doświadczeń z misji zagranicznych SZ RP można zauważyć, że na realizację zabezpieczenia logistycznego kluczowy wpływ ma transport i ruch wojsk. Większość potrzeb zidentyfikowanych przez kontyngent w procesie planowania misji, przygotowania rotacji wojsk do rejonu działań oraz w trakcie realizacji zadań mandatowych, wymaga ich przemieszczenia do rejonu misji. Dlatego zabezpieczenie przemieszczenia oraz wsparcie transportowe procesu zaopatrywania kontyngentu w trakcie prowadzenia operacji należy traktować priorytetowo. Głównym determinantem w tym procesie jest zapewnienie zdolności do przerzutu strategicznego wojsk transportem powietrznym i morskim w ramach współpracy międzynarodowej. W przypadku kontyngentów pełniących misję w niedalekiej odległości od kraju, gdzie realizacja przemieszczenia nie wymaga przejazdu przez rejony dotknięte konfliktem zbrojnym oraz nie występuje realne zagrożenie dla misji transportowej,

istotne może okazać się utrzymywanie środków zdolnych do przemieszczenia kontyngentu drogą lądową w strukturach narodowych.

W procesie zabezpieczania transportowego PKW należy również uwzględnić, że przemieszczenie personelu oraz niezbędnego do funkcjonowania asortymentu na duże odległości zawsze wiąże się z ryzykiem wystąpienia zakłóceń przyjętej koncepcji przerzutu. Pomimo że organy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk posiadają bardzo duży bagaż doświadczeń w organizacji i realizacji przemieszczenia strategicznego, muszą one w procesie planowania uwzględnić opóźnienia w trakcie rotacji oraz czasowe przerwanie łańcucha dostaw w czasie realizacji zapotrzebowania w misji. Jako przykład można przytoczyć misje na Bliskim Wschodzie, gdzie w większości realizowanych przemieszczeń występowały trudności związane z realizacją transportu. Na zaburzenia łańcucha dostaw miały wpływ czynniki natury organizacyjnej, prawnej oraz problemy techniczne związane głównie z poziomem sprawności technicznej polskich statków powietrznych, a także z dostępnością środków przerzutu pozyskiwanych w ramach umów międzynarodowych.

Przedstawione w rozważaniach argumenty świadczą o tym, że zabezpieczenie transportowe realizowane przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk na rzecz polskich kontyngentów wojskowych stanowi wyznacznik bezpieczeństwa logistycznego oraz pośrednio przyczynia się do zapewnienia wymaganego poziomu gotowości bojowej wojsk stacjonujących poza granicami państwa. Ze względu na problemy związane z odległością oraz utrudnienia w trakcie organizacji przemieszczenia misje transportowe obarczone są dużym ryzykiem niepowodzenia. W rezultacie może to powodować obniżenie jakości zabezpieczenia logistycznego kontyngentu poprzez niedostarczenie na teatr działań broni, amunicji oraz niezbędnych do funkcjonowania i walki środków zaopatrzenia. W konsekwencji sytuacja taka w skrajnych przypadkach może doprowadzić do niewykonania zadań mandatowych oraz wpłynąć na zdrowie lub życie żołnierzy wykonujących operacje bojowe.

5.1.2. Funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w misjach poza granicami kraju

Zasady funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w procesie zabezpieczenia kontyngentów wojskowych nie różnią się znacząco od ogólnych uregulowań dotyczących funkcjonowania Podsystemu. Pomimo jednolitych regulacji prawnych zabezpieczenie każdej misji posiada swoją specyfikę i różni się w zależności od takich parametrów jak: odległość rejonu operacyjnego przeznaczenia, rodzaj

wykonywanych zadań czy możliwości zabezpieczenia logistycznego na teatrze działań. Wbrew różnicom pomiędzy misjami zagranicznymi w dalszym ciągu obowiązują tu wszystkie zasady ogólne, które są podstawą funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Funkcjonowanie Podsystemu powinno być zorganizowane tak, aby zarówno umożliwić działania planowe, przygotowane z odpowiednim wyprzedzeniem, jak i zabezpieczyć możliwość elastycznego reagowania na zaistniałą nieprzewidzianą sytuację. Do takich sytuacji w obszarze działania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk możemy zaliczyć m.in. problemy z uzyskaniem zgód dyplomatycznych na przelot przez kraje tranzytowe, czy problemy z pozyskaniem środków transportowych w wymaganych ramach czasowych.

Struktura Podsystemu również pozostaje praktycznie taka sama, z tą różnicą, że w procesie planowania i organizacji przemieszczenia bierze udział dodatkowa komórka wewnętrzna PKW, jaką jest Narodowy Element Wsparcia (NSE). Pomimo tego, że NSE oficjalnie nie występuje w strukturze Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, spełnia istotną rolę w procesie zabezpieczenia transportowego. NSE w swoim składzie dysponuje specjalistami z dziedziny transportu i ruchu wojsk, którzy są odpowiedzialni nie tylko za organizację systemu transportowego w miejscu realizacji zadań mandatowych, ale również pełnią istotną rolę w procesie planowania, organizacji i realizacji przemieszczenia strategicznego. Do głównych zadań specjalisty należą:

- organizacja systemu transportowego w rejonie misji;
- złożenie zapotrzebowania na transport na podstawie zidentyfikowanych przez PKW potrzeb;
- organizacja załadunku (przeładunku) w rejonie misji w celu dalszego przemieszczenia do miejsca przeznaczenia;
- ciągłe monitorowanie sytuacji w rejonie misji związanej z sytuacją transportową;
- koordynacja procesów związanych z zabezpieczeniem transportowym na linii NSE – Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych.

Całość przedsięwzięć związanych z koordynacją zabezpieczenia logistycznego PKW spoczywa na DORSZ. Szczegółowe zadania w zakresie zabezpieczenia logistycznego, w tym zadania związane z transportem i ruchem wojsk, realizuje komórka funkcjonalna DORSZ – Oddział Logistyki J-4.

Funkcjonowanie każdego kontyngentu normowane jest przez Plan Udziału PKW w operacji. Plan udziału jest dokumentem zawierającym w części logistycznej ogólną koncepcję wsparcia logistycznego w rejonie wykonywania zadań. Określa on również zadania dla kontyngentu we wszystkich fazach operacji. W części tej określone są również szczegółowe wymagania logistyczne w kwestii wsparcia kontyngentu, zakres odpowiedzialności w obszarze realizacji zadań logistycznych, a także utrzymania i odtwarzania zapasów środków zaopatrzenia. W kolejnych punktach zawiera też ogólną organizację zabezpieczenia materiałowego, technicznego i transportowego.

Funkcjonowanie w obszarze transportu i ruchu wojsk sprowadza się do terminowego dostarczenia zapotrzebowanego asortymentu na teatr działań. Ze względów bezpieczeństwa najczęściej dostawy takie realizowane są z użyciem środków przetrzutu powietrznego, z wykorzystaniem tzw. „mostów powietrznych”. Procedury dotyczące organizacji transportu są identyczne jak w przypadku przemieszczenia wojsk i sprzętu w rejon misji. Za organizację i koordynację, mostów powietrznych oraz współpracę ze stroną amerykańską odpowiada DO SZ oraz STiRW-CKR. Wykorzystywane są zdolności do transportu strategicznego wynikające z udziału w programach SAC (*Strategic Airlift Capability*) i SALIS (*Strategic Interim Air Lift Solution*). W ramach programu SAC wykorzystywane są samoloty C-17 Globemaster. Z kolei w SALIS używano samolotów Antonov AN-124 Rusłan. Załadunek odbywa się zazwyczaj na lotnisku Wrocław – Starachowice w 3 Bazie Lotniczej jako port załadunku (APOE)¹²⁴.

W rejonie o zwiększonym poziomie ryzyka lotniska w mniejszych bazach nie posiadają odpowiednich paramentów do przyjęcia wielkogabarytowych statków powietrznych lub lądowanie takich samolotów nie jest możliwe ze względów bezpieczeństwa. Dlatego na miejsce odbioru ładunku wybiera się lotnisko wyładowania (APOD) w najbliższym bezpiecznym miejscu, które posiada odpowiednią infrastrukturę spełniającą wymogi do przyjęcia wielkogabarytowych statków powietrznych, dysponuje sprzętem przeładunkowym niezbędnym do rozładunku statku powietrznego, a także ma odpowiednie warunki do krótkoterminowego przechowywania ładunku w odpowiednich warunkach. Przykładem takiego rozwiązania jest misja Polskiego Kontyngentu Wojskowego realizującego zadania w Republice Iraku, gdzie portem

¹²⁴ A. Łydka, *Rola NSE w zabezpieczeniu logistycznym PKW*, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2016, s. 238.

lotniczym, w którym następowało ześrodkowanie, a następnie dalszy ruch wojsk (RSOM) był port lotniczy w Kuwejcie w bazie AL JABER, a później – w miarę stabilizowania się sytuacji w rejonie wykonywania zadań – w bazie BDSC w Bagdadzie.

Za organizację przemieszczenia ładunku z miejsca ześrodkowania do baz docelowych odpowiedzialna jest Sekcja Transportu i Ruchu Wojsk usytuowana bezpośrednio w strukturach NSE, bądź wyznaczona przez dowódcę PKW osoba pełniąca obowiązki specjalisty do spraw transportu. Osoba taka za akceptacją Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych zobligowana jest do pozyskania odpowiednich środków transportowych zdolnych do przetransportowania ładunku w miejsce operacyjnego przeznaczenia. Może to wykonać w trojaki sposób:

- na bazie własnych środków transportowych, którymi dysponuje w miejscu wykonywanych zadań;
- opierając się na systemie transportowym świadczącym usługi na rzecz wojsk koalicyjnych stacjonujących w rejonie misji;
- poprzez kontraktowanie usług transportowych na lokalnym rynku cywilnym.

Decyzja taka podejmowana jest przez pryzmat aspektów ekonomicznych, ale przede wszystkim z uwzględnieniem sytuacji operacyjnej w rejonie misji. Okazuje się bowiem, że po rozpatrzeniu aspektów związanych z sytuacją operacyjną często pozostaje tylko jedna metoda przemieszczenia. Posługując się kolejny raz misją Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Iraku, można przytoczyć sytuację, gdy w procesie organizacji przemieszczenia z punktu ześrodkowania do miejsc docelowych po uwzględnieniu powyższych aspektów pozostał tylko jeden rodzaj przemieszczenia – mianowicie drogą powietrzną. Podyktowane było to sytuacją w rejonie, w wyniku której wojska amerykańskie, jako siły nacji wiodącej, wydały zakaz przemieszczania się transportem kołowym wojsk koalicyjnych, a lokalni kontrahenci nie mieli również odpowiednich akredytacji do wykonania misji transportowej. Wybór wówczas padł na przemieszczenia koalicyjnymi środkami transportu powietrznego z wykorzystaniem mostów powietrznych organizowanych w ramach koalicyjnego systemu transportowego.

Z powyższej analizy wynika, że ogólnym celem funkcjonowania Narodowego Elementu Wsparcia jest zapewnienie polskim kontyngentom wojskowym warunków umożliwiających im wykonywanie zadań zgodnie ich z operacyjnym przeznaczeniem. Odbywa się to poprzez zaspokojenie potrzeb materiałowych zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa oraz jakości wykonywanych zadań mandatowych. Proces ten jest ściśle powiązany z zabezpieczeniem transportowym, który w kwestii organizacji transportu

strategicznego wymaga ciągłej współpracy z elementami Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz elementami lokalnego wojskowego systemu transportowego. Biorąc pod uwagę specyfikę rejonu operacji oraz dynamikę działań elementów operacyjnych PKW, zabezpieczenie transportowe jest procesem niezwykle trudnym pod względem organizacyjnym oraz wymagającym ciągłego monitorowania sytuacji.

5.2. Przeznaczenie, zadania i struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w polskim kontyngencie wojskowym

5.2.1. Przeznaczenie i zadania narodowego elementu wsparcia w procesie zabezpieczenia logistycznego

Zabezpieczenie logistyczne pododdziałów PKW w operacji poza granicami kraju jest procesem zachodzącym w wojskowym systemie logistycznym. Podczas dotychczasowej aktywności polskich kontyngentów wojskowych, na bazie uzyskanych doświadczeń, zbudowano spójny system zabezpieczenia logistycznego PKW. Opiera się on na trzech zasadniczych filarach: narodowym zabezpieczeniu logistycznym, wsparciu logistycznym udzielanym przez koalicjanta oraz na zakupach dokonywanych na rynku lokalnym.

Zasadniczy wysiłek logistyczny na rzecz PKW ponoszony jest przez narodowy system zabezpieczenia logistycznego zarówno w dostarczaniu środków zaopatrzenia, jak i sprzętu wojskowego (SpW) wraz z serwisem technicznym. W skład tego filara na terenie kraju wchodzi: Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych (DORSZ), Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych (IWspSZ), Brygady Logistyczne, Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STIRW-CKRW). Głównym realizatorem zabezpieczenia logistycznego polskich kontyngentów wojskowych na terenie prowadzenia operacji jest NSE¹²⁵.

W celu scharakteryzowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w polskim kontyngencie wojskowym należy zdefiniować Narodowy Element Wsparcia PKW jako element tego Podsystemu, którego jedną z funkcji w rejonie misji jest współpraca z organami odpowiedzialnymi za organizację transportu w kraju. Zgodnie z Doktryną Logistyczną D-4 Narodowy Element Wsparcia (ang. *National Support Element – NSE*) jest organiczną komórką polskiego kontyngentu wojskowego, włączoną w sojuszniczy system logistyczny w obszarze operacji połączonych, która realizuje zadania zabezpieczenia logistycznego sił narodowych oraz koordynuje dostawy zaopatrzenia

¹²⁵ A. Łydka, *Wielowymiarowość współczesnej Logistyki Tom I, Rola NSE w zabezpieczeniu logistycznym PKW*, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2016, s. 223.

i usług dla elementów PKW. W przypadku konieczności wynikającej z uwarunkowań operacyjnych narodowy element wsparcia wydziela wysuniętą grupę zabezpieczenia (WGZ), która zapewnia zabezpieczenie logistyczne na rzecz sił wykonujących zadania operacyjne w podległych bazach¹²⁶.

W praktyce NSE odpowiada za bezpośrednią realizację zabezpieczania logistycznego na korzyść kontyngentu, w skład której wchodzi:

- prowadzenie gospodarki materiałowej i finansowej we wszystkich działach zaopatrzenia zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami prawnymi;
- prowadzenie gospodarki magazynowej środków zaopatrzenia;
- planowanie, organizowanie oraz realizacja obsługi i napraw technicznych sprzętu będącego na wyposażeniu kontyngentu;
- zapewnienie realizacji dostaw sprzętu, materiałów i środków zaopatrzenia na podstawie otrzymywanych zapotrzebowań;
- współpraca z elementami narodowego systemu logistycznego w celu zapotrzebowania i dostarczenia na teatr działań sprzętu i materiałów niezbędnych do zabezpieczenia wykonywanych czynności;
- pozyskiwanie sprzętu, materiałów lub usług na rynku lokalnym w ramach przydzielonych środków finansowych;
- organizacja podsystemu transportowego w rejonie stacjonowania kontyngentu w porozumieniu z odpowiednimi komórkami funkcjonalnymi Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Z analizy powyższych zadań należy wysnuć wniosek, że w obszarze transportu i ruchu wojsk Narodowy Element Wsparcia zapewnienia ciągłość dostaw sprzętu i materiałów na teatr działań, co umożliwia sprawne i bezpieczne funkcjonowanie PKW. W ramach swoich kompetencji w obszarze transportu i ruchu wojsk NSE realizuje następujące zadania:

- organizuje system transportowy w rejonie misji w miarę posiadanych sił i środków;
- pozyskuje środki transportowe poprzez zawieranie umów długoterminowych na rynku lokalnym, także w ramach porozumień międzynarodowych (np. ASCA);

¹²⁶ D-4(B), *Doktryna Logistyczna SZRP, Centrum Doktryn i Szkolenia SZ*, Bydgoszcz 2019, s. 26.

- opracowuje i składa zapotrzebowania na przemieszczenie ludzi lub sprzętu do odpowiedniej komórki transportowej w rejonie operacji w ramach koalicyjnego systemu transportowego;
- przygotowuje dokumentację niezbędną do przemieszczenia ludzi i sprzętu zgodnie z obowiązującymi przepisami (listy pasażerów, wykazy ładunków, dokumentację celno-przewozową itp.), a następnie przesyła ją do właściwej komórki narodowej bądź koalicyjnej.

5.2.2. Struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w polskim kontyngencie wojskowym

Elementy odpowiedzialne za zabezpieczenie transportowe w polskim kontyngencie wojskowym współpracujące bezpośrednio z Podsystemem Transportu i Ruchu Wojsk umiejscowione są w strukturze Narodowego Elementu Wsparcia (NSE).

Struktura NSE nie posiada jednolitej struktury dla wszystkich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju. Struktura ta dopasowywana jest nie tylko dla każdej misji z osobna, ale również potrafi być uformowana indywidualnie do każdej zmiany. Przykładem zmiennej struktury NSE może być sekcja zabezpieczenia lotów, której utrzymywanie w strukturach kontyngentu w przypadku braku własnych statków powietrznych na teatrze działań nie jest ekonomicznie uzasadnione. Struktury NSE ściśle zależą od wielu czynników mających wpływ na jakość świadczonych usług na rzecz kontyngentu i bezpieczeństwo logistyczne PKW. Jednym z kluczowych czynników wpływających na strukturę NSE jest stan etatowy kontyngentu, gdyż w miarę rozbudowywania struktur oraz zwiększania stanu osobowego kontyngentu rośnie wielkość i różnorodność generowanych potrzeb. Rozbudowanie personelu determinuje konieczność utrzymywania w miejscu operacji większych ilości zapasów środków materiałowych, które określone są w rozkazach i wytycznych Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych RP, co często wiąże się z koniecznością pozyskania dodatkowej przestrzeni magazynowej – spełniającej wymagania do przetrzymywania zapasów w odpowiednich warunkach. Problem ten dotyczy głównie zapasów w klasie I (żywność i woda butelkowana) oraz klasy V (np. amunicja snajperska i materiały wybuchowe), które muszą być składowane w odpowiedniej temperaturze.

Wyższe stany etatowe wymagają również utrzymywania poza granicami kraju większej ilości sprzętu niezbędnego do zabezpieczania funkcjonowania kontyngentu. Duża liczba jednostek sprzętowych utrzymywanych na teatrze wymaga włączenia w struktury dodatkowych specjalistów odpowiedzialnych za remonty i naprawy bieżące

sprzętu. Jednakże w przypadku użytkowania sprzętu (np. samochodowego lub uzbrojenia) w odmiennych warunkach klimatycznych wymagana jest jego okresowa rotacja do kraju w celu przeprowadzenia remontów wyższych rzędów. W jego miejsce dostarcza się inny sprzęt przygotowany do pracy w aktualnie panujących warunkach klimatycznych i terenowych przez okres przynajmniej 6 miesięcy. Powyższe czynniki niosą nowe wymagania w stosunku do zabezpieczenia transportowego PKW, gdyż w celu zapewnienia bezpieczeństwa logistycznego kontyngentu istnieje uzasadniona konieczność realizacji częstszych dostaw sprzętu, materiałów i środków zaopatrzenia w rejon misji.

Powyższe czynniki niosą ze sobą konieczność organizowania częstszych dostaw sprzętu i środków zaopatrzenia na teatr działań, co niewątpliwie jest swego rodzaju wyzwaniem dla Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

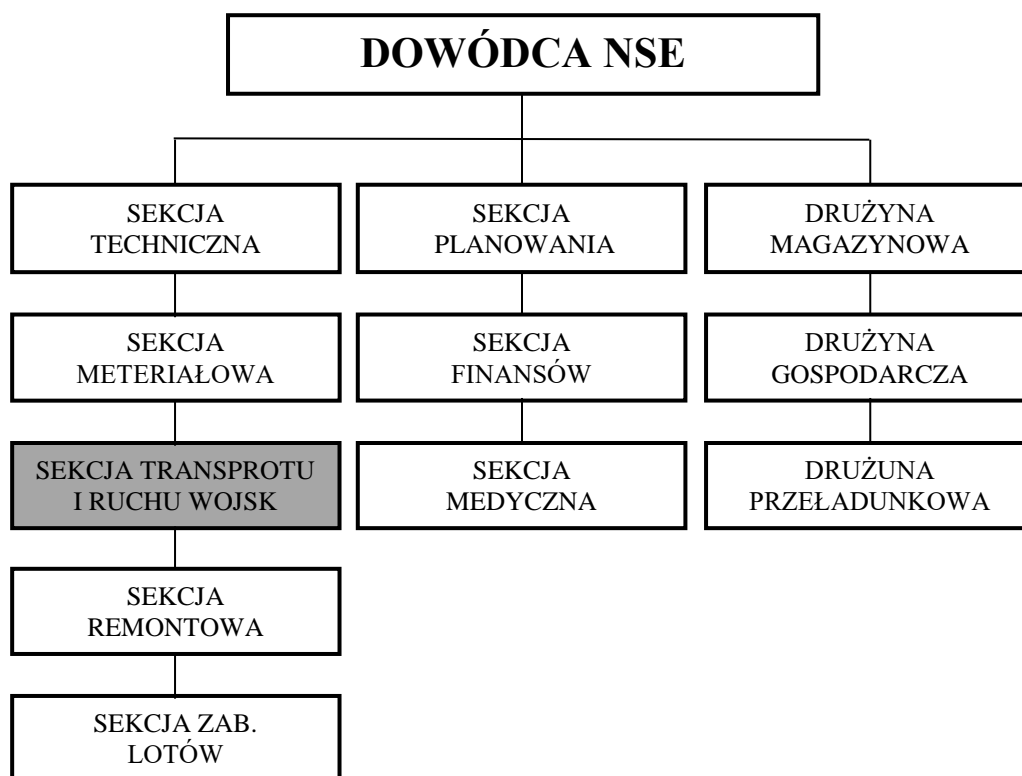
Nie bez znaczenia pozostaje również, ile jest wysuniętych baz w rejonie prowadzonej operacji. Liczba miejsc, w których żołnierze realizują swoje zadania, determinuje sposób organizacji systemu transportowego w rejonie działania, co również wymaga utrzymywania odpowiedniej ilości środków transportowych oraz zaplecza technicznego.

Reasumując powyższą analizę, należy stwierdzić, że na struktury Narodowego Elementu Wsparcia mają wpływ następujące czynniki:

- stan etatowy kontyngentu;
- ilości i rodzaju środków transportowych wykorzystywanych na teatrze;
- potrzeby w zakresie środków transportowych, co często powiązane jest z charakterem wykonywanych zadań mandatowych;
- liczba wysuniętych baz w rejonie działania;
- możliwości korzystania z koalicyjnego systemu transportowego w rejonie misji;
- możliwości pozyskania środków transportowych od lokalnych kontrahentów.

Na bazie doświadczeń z misji realizowanych przez polskie kontyngenty wojskowe poza granicami kraju można zauważyć, że w zależności od wykonywanych zadań mandatowych i dynamiki działań, NSE posiadało różne struktury etatowe, dysponowało różnym potencjałem logistycznym oraz realizowało różne spektrum zadań logistycznych.

Przykładową strukturę narodowego elementu wsparcia bazującą na Polskim Kontyngencie Wojskowym w Islamskiej Republice Afganistanu przedstawiono na poniższym schemacie:



Schemat 19. Przykładowa struktura Narodowego Elementu Wsparcia na przykładzie PKW Afganistan
Źródło: opracowanie własne

Niezależnie od charakteru misji, realizacji zadań mandatowych, czy dostępności zasobów technicznych, materiałowych i transportowych w rejonie działania Narodowy Element Wsparcia jako główna komórka PKW, odpowiedzialna za realizację zabezpieczenia logistycznego, musi zapewnić ciągłość funkcjonowania w zakresie wszystkich służb logistycznych. Obecny charakter niektórych misji poza granicami kraju nie wymaga utrzymywania NSE lub utrzymuje go w ograniczonym zakresie. W kontyngentach, w których nie występuje obowiązki dowódcy NSE przejmuje dowódca PKW poprzez podległy mu personel realizujący zadania NSE. Dowódca PKW może wyznaczyć żołnierza do pełnienia obowiązków dowódcy NSE¹²⁷. Przykładem takiego rozwiązania jest Polski Kontyngent Wojskowy realizujący zadania w Republice Iraku w latach 2016-2018, gdy NSE oficjalnie nie występowało, a funkcję zabezpieczania logistycznego Kontyngentu powierzono Sekcji Zabezpieczenia. W tym przypadku rolę Dowódcy NSE pełnił Dowódca Sekcji Zabezpieczenia, a funkcje szefów służb pełnili podoficerowie Sekcji. Niestety rozwiązanie takie często niesie za sobą

¹²⁷ Logis.38/2018, *Zasady prowadzenia gospodarki materiałowej i finansowej w polskich kontyngentach wojskowych realizujących zadania poza granicami państwa*, Warszawa 2018, s. 6.

wiele niedogodności. Dochodzi bowiem do sytuacji, w której podoficerowie sekcji zabezpieczenia odpowiedzialni są za kilka służb logistycznych lub zobligowani do pełnienia jednocześnie funkcji szefa sekcji i magazyniera w tej samej służbie. W przypadku Sekcji Transportu i Ruchu Wojsk wyznaczany jest specjalista ds. transportu, który realizuje zadania związane z organizacją transportu w PKW. Funkcjonowanie zabezpieczenia logistycznego polskich kontyngentów wojskowych regulują „Zasady prowadzenia gospodarki materiałowej i finansowej w polskich kontyngentach wojskowych realizujących zadania poza granicami państwa” z 2018 roku, które określają również zasady prowadzenia gospodarki materiałowej PKW o niskim stanie osobowym. W myśl tych regulacji dopuszcza się prowadzenie gospodarki materiałowej w sposób uproszczony w następujących sytuacjach:

- w przypadku kontyngentów o niskim stanie osobowym NSE;
- w przypadku kontyngentów, w których składzie nie występuje NSE, a prowadzenie gospodarki materiałowej powierza się osobom funkcyjnym PKW;
- w Wojskach Specjalnych, w przypadku kierowania własnego NSE o niskim stanie osobowym lub braku NSE¹²⁸.

5.2.3. Możliwości zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego

Organizacja właściwego układu komunikacyjnego oraz posiadanie odpowiednio wyszkolonych zasobów ludzkich, a także odpowiedniej infrastruktury transportowej w postaci portów załadunku/rozładunku, obiektów obsługi, to podstawowe wymagania, jakie musi spełniać system transportowy w polskich kontyngentach wojskowych. Do pełnego zaspokojenia potrzeb transportowych niezbędne jest jednak także posiadanie odpowiedniej ilości środków przetrzutu oraz systemów informatycznych kompatybilnych z systemem użytkowanym w miejscu prowadzonych działań. Posiadanie powyższego potencjału determinuje możliwości transportowe polskich kontyngentów wojskowych w rejonie misji.

Należy jednak zauważyć, że możliwości transportowe nie kończą się wyłącznie na odpowiadaniu potrzebom na teatrze działań, ale również obejmują: transport sprzętu i materiałów z kraju (w celu zaspokojenia zapotrzebowania bieżącego) oraz rotację ludzi, sprzętu i materiałów w ramach rotacji zmian kontyngentu. Trzeba także zauważyć, że oprócz posiadania własnych środków transportowych, możliwości przewozowe

¹²⁸ Ibidem, s. 62.

powiększane są o sprzęt i infrastrukturę pozyskiwaną w ramach logistyki wielonarodowej, której możliwości zostały scharakteryzowane w poprzednich rozdziałach tej rozprawy. Na poniższym schemacie przedstawiono składowe określające możliwości zaspokojenia potrzeb transportowych przez polskie kontyngenty wojskowe.



Schemat 20. Możliwości transportowe PKW
Źródło: opracowanie własne

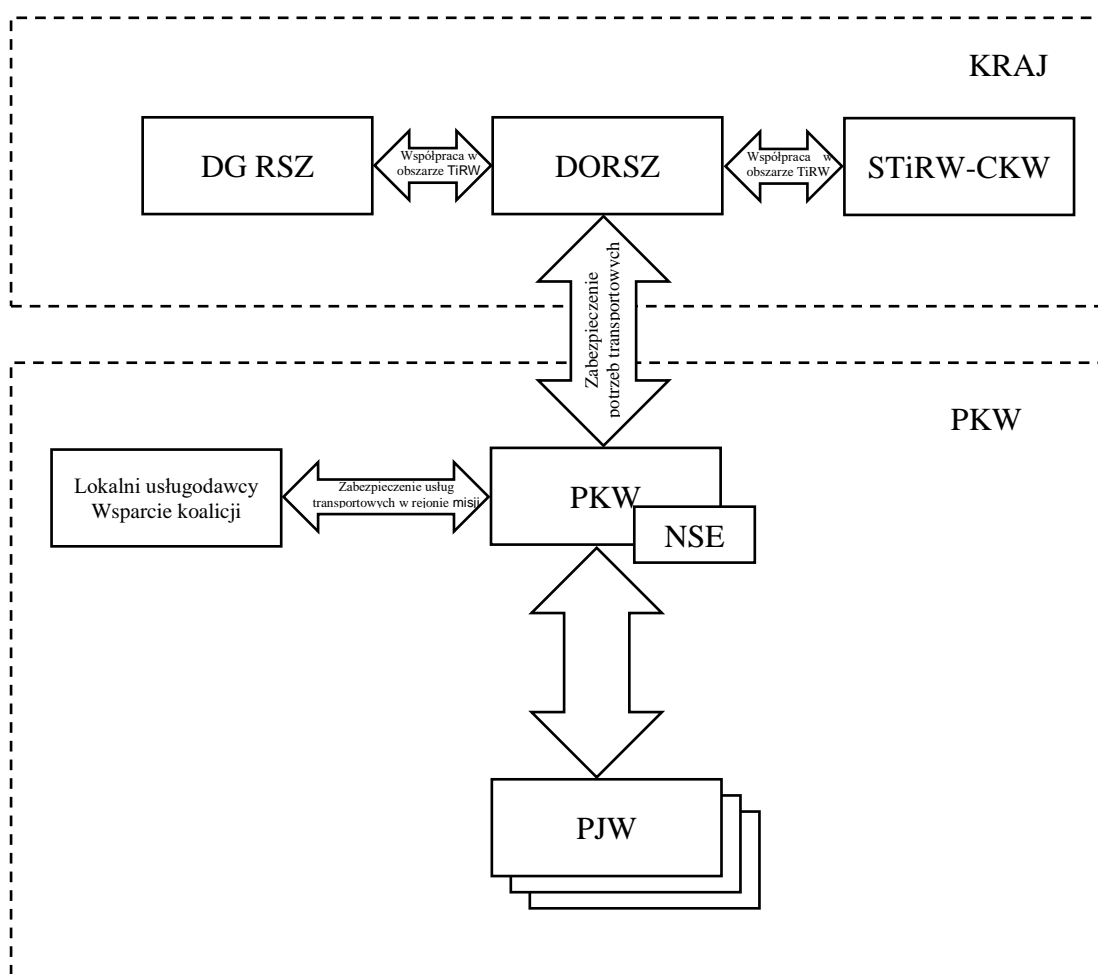
W obszarze transportu strategicznego możliwości PKW pokrywają się z możliwościami Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, tzn. transport realizowany jest najczęściej statkami powietrznymi C-17 oraz AN-124 Rusłan, a w przypadku mniejszych potrzeb wymagających niezwłocznego dostarczenia asortymentu do rejonu działania wykorzystywany jest potencjał transportowy SZ RP (C-130 HERCULES, C-295 CASA).

Przedstawione powyżej możliwości transportowe PKW należy traktować jako koncepcję ogólną. W praktyce, ze względu na możliwości logistyki wielonarodowej zaspokojenie potrzeb transportowych na teatrze działań może być ograniczone np. do zasobów narodowych lub pozyskiwania sprzętu na rynku lokalnym. Z kolei w sferze przemieszczania wojsk na teatr działań kluczowe mogą okazać się umowy międzynarodowe, takie jak SALIS i SAC.

Zaprezentowane rozważania jednoznacznie wskazują, że na potrzeby transportowe kontyngentów wojskowych wpływa wiele różnych czynników. Należy tu wyszczególnić znajomość, a przede wszystkim zrozumienie istoty potrzeb transportowych, co jest punktem wyjścia w analizach popytu na usługi transportowe, a także warunkiem

koniecznym w procesie kształtowania rozwoju systemu transportowego, zwłaszcza na terenach, w których panują odmienne warunki terenowe i klimatyczne. Jakość i bezpieczeństwo zaspokojenia potrzeb ściśle zależy od możliwości stwarzanych przez dany środek transportu, jego dostępność w określonym czasie oraz środowisko, w jakim będzie realizowana misja.

Proces zaspokojenia potrzeb transportowych na korzyść polskich kontyngentów wojskowych przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk realizowany jest według następującego schematu funkcjonalnego.



Schemat 21. Schemat zaspokojenia potrzeb transportowych PKW

Źródło: opracowanie własne

Zaspokojenie potrzeb transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych może odbywać się poprzez instytucje krajowe, Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych lub poprzez Narodowy Element Wsparcia znajdujący się w strukturach Polskiego Kontyngentu Wojskowego. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych,

które odpowiedzialne jest za przemieszczenie sił i środków z kraju na teatr działań realizuje swoje zadania przy współpracy z właściwymi instytucjami Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. W sytuacji, gdy istnieje możliwość wykonania zadania z wykorzystaniem zasobów transportowych SZ RP, Dowództwo Operacyjne realizuje je poprzez Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych, natomiast w przypadku kontraktowania usług transportowych poza SZ RP właściwym organem odpowiedzialnym za pozyskiwanie środków transportowych jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk.

Organizacja transportu ludzi i sprzętu w obszarze działania PKW leży po stronie Narodowego Elementu Wsparcia, który realizowany jest na podstawie składanych przez polskie jednostki wojskowe zapotrzebowań. Transport ludzi i sprzętu w rejonie misji może być organizowany na bazie lokalnych kontraktorów (zlecenia usług transportowych, wynajmu pojazdów) lub z wykorzystaniem możliwości transportowych sił koalicyjnych. Należy pamiętać o tym, że przydział środków finansowych na usługi transportowe leży w gestii Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych.

Z praktyki wiadomo, że pomimo dysponowania przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk środkami przerzutu, istnieje wiele problemów proceduralnych, które wpływają na ograniczenie możliwości transportowych. Do takich czynników należy zaliczyć m.in.: trudności z uzyskaniem aprobaty na przemieszczenie od krajów tranzytowych, brak zgody na przemieszczenie przez nie wrażliwego asortymentu, takiego jak materiały wybuchowe, broń czy amunicja, a także uzyskanie akceptacji na wwiezienie ich do kraju, w którym kontyngent realizuje swoje zadania. Przedstawione problemy mogą przyczynić się do ograniczania możliwości zaspokojenia potrzeb poprzez opóźnienia w dostarczaniu niezbędnego asortymentu, a w przypadku misji o charakterze bojowym mogą wpłynąć znacząco na bezpieczeństwo logistyczne oraz operacyjne wojsk.

5.3. Podsumowanie

W rozdziale „Identyfikacja zdolności do zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego” poddano analizie funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w misjach poza granicami kraju, przedstawiono jego przeznaczenie i zadania w tym zakresie, a także dokonano oceny zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego. Z analizy informacji zawartych w niniejszym rozdziale można wysnuć wniosek, że w proces zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych nie różni się znacząco

od standardowego funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Jediną różnicą w jego funkcjonowaniu jest wprowadzenie dodatkowego elementu, jakim jest Narodowy Element Wsparcia usytuowany w strukturach polskiego kontyngentu wojskowego.

Narodowy Element Wsparcia nie wpisuje się w strukturę organizacyjną Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, pełni jednak istotną rolę jako komórka logistyczna znajdująca się w rejonie operacyjnego przeznaczenia. W rozdziale zwrócono również uwagę, że element ten nie ma jednolitej struktury dla wszystkich kontyngentów. W wyniku przeprowadzonych dociekań wysnuto wnioski, że struktura zależy od takich czynników jak:

- stan etatowy kontyngentu;
- ilość i rodzaj środków transportowych wykorzystywanych na teatrze;
- potrzeby w zakresie środków transportowych, co często powiązane jest z charakterem wykonywanych zadań mandatowych;
- liczba wysuniętych baz w rejonie działania;
- możliwości korzystania z koalicyjnego systemu transportowego w rejonie misji;
- możliwości pozyskania środków transportowych od lokalnych kontrahentów.

Zaspokojenie potrzeb transportowych przez Narodowy Element Wsparcia sprowadza się m.in. do współpracy pomiędzy elementami Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w zakresie składania zapotrzebowań na środki transportowe oraz organizacji zabezpieczenia transportowego na obszarze działania PKW. Zabezpieczenie transportowe w rejonie misji organizowane jest przy wykorzystaniu własnych środków transportowych oraz korzystanie z koalicyjnego systemu transportowego w rejonie misji, do którego często wydziela środki transportu.

Rozważania wykazały również, że brak organicznych środków transportowych nie jest jedynym problemem w procesie organizacji i realizacji przemieszczenia. Istnieją jeszcze dodatkowe czynniki, które mogą negatywnie wpłynąć na proces przemieszczenia. Do takich czynników należy zaliczyć m.in.:

- trudności z uzyskaniem zgód na przemieszczenie przez kraje tranzytowe;
- trudności z uzyskaniem zgód na przewóz materiałów niebezpiecznych;
- uzyskanie zgód na przywóz do krajów docelowych niektórego sprzętu wojskowego.

Poprzez pryzmat misji zagranicznych, w których uczestniczyły Siły Zbrojne RP można zauważyć, że zarówno Narodowy Element Wsparcia, jak i elementy Podsystemu

Transportu i Ruchu Wojsk przyczyniają się do optymalizacji procesu zaspokojenia potrzeb transportowych na korzyść polskich kontyngentów wojskowych. Występujące problemy w zakresie organizacji systemu transportowego w rejonie PKW zostały poddane badaniu na potrzeby niniejszej dysertacji i przedstawione w dalszej części rozprawy.

ROZDZIAŁ VI

OCENA PROCESU ZASPOKOJENIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH POLSKICH KONTYNGENTÓW WOJSKOWYCH

6.1. Ocena procesu planowania potrzeb transportowych w aspekcie obowiązujących uregulowań prawnych

6.1.1. Mierniki i wskaźniki do oceny procesu planowania potrzeb transportowych

Prawidłowe wykonanie misji, jakie dzisiaj stawiane są przed Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej, wymaga realizacji pełnego spektrum zadań transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych. Ich skala i zakres uzależnione są przede wszystkim od stopnia zaangażowania SZ RP w utrzymanie bezpieczeństwa i integralności terytorialnej Unii Europejskiej (UE) i obszaru euroatlantyckiego (sojuszu NATO), a także utrzymania pokoju i stabilizacji na arenie międzynarodowej¹²⁹. Realizacja tych zadań wymaga przeprowadzenia niezwykle szczegółowego procesu planowania przemieszczenia poza granice państwa, a także zaplanowania łańcucha dostaw środków materiałowych niezbędnych do zabezpieczenia działalności bieżącej w rejonie misji.

Celem podrozdziału jest przedstawienie logistycznych mierników i wskaźników do oceny planowania potrzeb transportowych w procesie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych przez komórki organizacyjne Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Mierniki i wskaźniki traktowane są jako zestaw narzędzi analitycznych do pomiaru efektywności procesów logistycznych. W celu pełnego zrozumienia zagadnienia należy w pierwszej kolejności przedstawić definicję miernika i wskaźnika jako narzędzi w ocenie procesów logistycznych.

Miernik rozumiany jest jako kategoria ekonomiczna i logistyczna odzwierciedlająca zdarzenia i fakty z zakresu świadczenia usług logistycznych i jest wyrażona w odpowiednich jednostkach miary. W zarządzaniu łańcuchem dostaw mierniki wykorzystywane są do pomiaru zdarzeń logistycznych i odzwierciedlają stany rzeczywiste procesów logistycznych, takich jak np. przepływ środków materiałowych w odniesieniu do jednostki czasu, miejsca i jakości¹³⁰. Należy również zauważyć, że mierniki w ocenie procesów logistycznych traktowane są jako wielkości informacyjne, niesłużące do ocen.

¹²⁹ T. Jałowicz, *Efektywność wojskowych łańcuchów dostaw*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 117, Warszawa 2017, s. 76.

¹³⁰ R. Dmuchowski, *Sposoby oceny sprawności procesów logistycznych*, Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP, Olsztyn 2019, s. 92.

Wykorzystuje się do nich bowiem zwykle zestaw określonych wskaźników. Zestaw ten powinien obejmować określony pakiet miar, odzwierciedlających istotne obszary logistyczne.

W przypadku procesów związanych z transportem, podstawowym wymogiem jest ich efektywność. Odnosząc się do specyfiki wojskowych łańcuchów dostaw należy zauważyć, że jest ona zasadniczo odmienna od łańcuchów dostaw funkcjonujących w sferze cywilnej. Aspekt efektywności jest tu rozpatrywany głównie w ujęciu ekonomicznym jako porównanie finansowo wyrażonych rezultatów do kosztów ich uzyskania. Takie podejście jest skutkiem tego, że pierwszoplanowym celem funkcjonowania podmiotów rynkowych jest zysk, a co się z tym wiąże priorytetem dla menedżerów stają się środki finansowe. Zupełnie inna sytuacja ma miejsce w sektorze militarnym, gdzie zadania stawiane siłom zbrojnym determinują potrzebę odmiennego podejścia do problematyki efektywności niż to ma miejsce w środowisku cywilnym. Wynika to przede wszystkim z charakteru zadań realizowanych przez SZ RP oraz związanych z tym priorytetów operacyjnych¹³¹. W odniesieniu do Sił Zbrojnych RP pojęcie efektywności należy rozpatrywać na kilku płaszczyznach:

- operacyjnej, odnoszącej się do zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnego sprzętu oraz środków zaopatrzenia do pododdziałów wykonujących bezpośrednio zadania mandatowe w rejonie misji;
- systemowej, która jest bezpośrednio powiązana z płaszczyzną operacyjną i polega na wypracowaniu systemowych rozwiązań w celu zapewnienia sprawnego i terminowego dostarczania sprzętu i materiałów w rejon PKW;
- ekonomicznej, która w przeciwieństwie do płaszczyzny operacyjnej i systemowej nie powinna być uwzględniana jako priorytet w procesie oceny efektywności.

Utrzymanie wymaganego poziomu efektywności procesu planowania transportu wymaga systematycznego oceniania i wprowadzania coraz to nowych rozwiązań adekwatnych do zaistniałej sytuacji operacyjnej. Można tego dokonać przy pomocy wskaźników logistycznych przypisanych do transportu, które zdefiniujemy jako kategorię odzwierciedlającą zdarzenia i fakty związane z przepływem środków materiałowych, a także łączące się z nimi informacje w systemie logistycznym. Wskaźnikiem nazywamy liczbę względną wyrażającą wzajemny stosunek pewnych wielkości statystycznych. Wyrażone w odpowiednich jednostkach miary służą do oceny działań,

¹³¹ T. Jałowicz, *Efektywność...*, op. cit., s. 77.

a także do porównania elementów systemu logistycznego¹³². Wykonanie we właściwym czasie ocen wskaźnikowych umożliwia wczesne rozpoznanie pozytywnych i negatywnych tendencji, co z kolei umożliwia racjonalne podejmowanie decyzji na etapie planowania oraz właściwe kierowanie w trakcie realizacji zadań logistycznych.

W przypadku organizacji przemieszczenia mierniki i wskaźniki powinny zostać uwzględnione już na etapie planowania misji transportowej. Na ich podstawie m.in. podejmowane są decyzje związane z wyborem środka transportowego dla danego ładunku, czy planowanych do przemieszczenia stanów osobowych.

Pierwszym i podstawowym miernikiem w procesie oceny systemu planowania potrzeb transportowych jest **czas** prowadzenia czynności planistycznych. Parametr ten liczy się od momentu wpłynięcia zapotrzebowania do odpowiednich instytucji Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, aż do chwili fizycznego rozpoczęcia przemieszczenia. Kolejnym istotnym parametrem są niewątpliwie **środki finansowe** przydzielone na rzecz prowadzonej misji transportowej, które muszą być określone i uwzględnione już na etapie planowania przemieszczenia. W tym przypadku płaszczyznę finansową możemy podzielić na dwa obszary. Do pierwszego obszaru możemy zaliczyć środki finansowe przewidziane na realizację przemieszczenia opartą na podmiotach zewnętrznych. W tym przypadku należy dokonać rozpoznania kosztów usługi transportowej oraz wyłonienia wykonawcy zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zasadne jest również przeprowadzenie analizy dotyczącej ilości tego typu misji transportowych, które realizowane będą w trakcie trwania danej zmiany. W tym przypadku należy posłużyć się statystykami i doświadczeniami z poprzednich zmian oraz dokonać wstępnego rozpoznania rynku w celu oszacowania kosztów.

Drugą płaszczyzną działalności finansowej w ramach transportu i ruchu wojsk są środki finansowe na zabezpieczenie działalności bieżącej w trakcie trwania misji. Tutaj również należy dokonać rozpoznania rynku lokalnego w celu określenia kosztów, a także sprawdzić alternatywne możliwości zabezpieczenia transportowego, jak np. wynajem pojazdów w oparciu o umowy lub porozumienia międzynarodowe. Przykładem takiej umowy może być umowa polsko – amerykańska ACSA obejmująca swoim zakresem wsparcie w zakresie pozyskiwania środków transportowych.

Kolejnym miernikiem w przypadku procesu planowania potrzeb transportowych jest **elastyczność**, czyli możliwości reagowania na nieplanowane i nieprzewidziane

¹³² R. Dmuchowski, *Sposoby oceny sprawności...*, op. cit., s. 92.

sytuacje mające wpływ na bezpieczeństwo misji transportowej. Do takich sytuacji możemy zaliczyć zmiany w zapotrzebowaniu na środki materiałowe powstałe w wyniku nieprzewidzianych zmian w rejonie misji, utrudnienia w pozyskaniu odpowiedniego środka transportowego (np. ze względu na zmianę priorytetów misji transportowej), czy inne nieprzewidziane opóźnienia w realizacji przemieszczenia.

W następnej kolejności wyróżniono **kompatybilność**, którą możemy określić jako spójność procedur planowania oraz systemów wspomagających ten proces. Nabiera to szczególnego znaczenia w przypadku planowania przemieszczenia o charakterze wielonarodowym, gdzie współdziałanie organów planistycznych wymaga wymiany informacji określonej w jednolity i zrozumiały dla wszystkich uczestników tego procesu sposób (np. przy wykorzystaniu Systemu Informatycznego SI LOGFAS).

Innym miernikiem połączonym z kompatybilnością jest **komunikacja**, której definicja w obszarze planowania potrzeb transportowych sprowadza się do szybkiej, zrozumiałej oraz wiarygodnej informacji pomiędzy komórkami planistycznymi.

Kolejnym omawianym miernikiem procesów planistycznych jest **ekonomiczność**, która jak wspomniano nie odgrywa kluczowej roli, jednakże czynnik ten należy wziąć pod uwagę w przypadku spełnienia warunków operacyjnych. W obszarze planowania ekonomia sprowadza się do wyboru odpowiedniego środka transportu z punktu widzenia finansów oraz metody zabezpieczenia bieżących potrzeb PKW w fazie realizacji zadań.

Wszystkie wyżej wymienione mierniki połączone są wzajemnie relacjami i wywierają istotny wpływ na **niezawodność** procesu planowania potrzeb transportowych.

Nieco inaczej sytuacja wygląda w przypadku wskaźników, które z definicji są wielkościami mierzalnymi. Dlatego omawiane mierniki należy odnieść do wielkości dającej punkt odniesienia, pozwalającej ocenić proces planowania potrzeb transportowych w celu poprawy jego efektywności. Do takich wskaźników należy zaliczyć przede wszystkim czas procesu planowania w stosunku do czasu operacyjnego (niezbędnego do zaplanowania i realizacji misji transportowej pozwalającego na wykonanie zadań mandatowych w nakazanym reżimie czasowym).

Kolejny to wskaźnik niezawodności procesu planowania, który możemy zdefiniować jako procentowy udział dostaw zrealizowanych w planowanym terminie w stosunku do liczby planowanych dostaw:

$$a = \frac{b}{c} \times 100\% \quad (1)$$

gdzie:

- a – wskaźnik niezawodności
- b – ilość terminowo zrealizowanych dostaw
- c – całkowita ilość planowanych dostaw

Innym ważnym wskaźnikiem pozwalającym na ocenę procesu planowania potrzeb transportowych jest wskaźnik elastyczności. Informuje, w jakim stopniu istnieje możliwość reagowania na sytuacje nieprzewidziane i niedające się przewidzieć z odpowiednim wyprzedzeniem. Sytuacje takie mogą wynikać zarówno z powstałej sytuacji w PKW (np. sytuacja operacyjna), jak i ze strony przewoźnika (np. awarie środków transportowych, opóźnienia w realizacji przemieszczenia).

Wskaźnik elastyczności możemy opisać jako ilość zrealizowanych misji transportowych, w których występowały zmiany w trakcie trwania procesu planowania (zmiana zapotrzebowania, zmiana czasu realizacji itp.) do całkowitej ilości takich misji:

$$d = \frac{e}{f} \times 100\% \quad (2)$$

gdzie:

- d – wskaźnik elastyczności
- e – ilość wykonanych misji, w których nastąpiły zmiany w procesie planowania
- f – ilość planowanych misji, w których wystąpiły zmiany w trakcie procesu planowania

Następny to wskaźnik wykorzystania środków transportowych. Określa on stosunek rzeczywistych potrzeb – w zakresie przewozu stanów osobowych oraz sprzętu i materiałów na podstawie złożonych do odpowiednich komórek Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zapotrzebowań – do rzeczywistych możliwości przewozowych. Wskaźnik ten umożliwia dokonanie wyboru środka transportowego adekwatnego do ładunku zadeklarowanego do przemieszczenia:

$$g = \frac{h}{i} \times 100\% \quad (3)$$

gdzie:

- g – wskaźnik wykorzystania środków transportowych
- h – ładunek rzeczywisty
- i – ładunek całkowity

W trakcie oceny procesu planowania istotny jest jeszcze jeden wskaźnik określający stopień awaryjności środków transportowych. Możemy go określić jako stosunek liczby awarii danego środka transportowego do całkowitej ilości misji przez niego realizowanych:

$$j = \frac{k}{l} \times 100\% \quad (4)$$

gdzie:

- j – wskaźnik awaryjności
- k – liczba awarii
- l – całkowita liczba przewozów

Z punktu widzenia procesu planowania wskaźnik ten ma szczególne znaczenie z uwagi na fakt, że awaryjność wpływa na opóźnienia w realizacji dostaw, a sprzęt cechujący się dużą awaryjnością nie powinien być planowany do przemieszczenia na odległe teatry działań, gdzie opóźnienia łańcucha dostaw wywierają wpływ na bezpieczeństwo ludzi i sprzętu.

W celu oceny procesu planowania potrzeb transportowych na podstawie wyżej zdefiniowanych mierników i wskaźników logistycznych przeprowadzono badania wśród specjalistów zajmujących stanowiska w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk odpowiedzialnych za organizację przemieszczenia, w grupie specjalistów ds. transportu w PKW, a także w gronie konsumentów tego podsystemu (odbiorców dostaw).

Należy zauważyć, że aby zastosowanie mierników i wskaźników przyniosło zamierzony efekt powinny one być obliczane dla każdej zmiany danego kontyngentu z osobna, a następnie porównywane w zbiorczych zestawieniach porównawczych, na podstawie których można obserwować kierunki rozwoju procesu planowania. Otrzymujemy w ten sposób informację, które obszary dystrybucji działają prawidłowo, a które wymagają poprawy efektywności i w jakim zakresie.

6.1.2. Wyniki oceny procesu planowania potrzeb transportowych

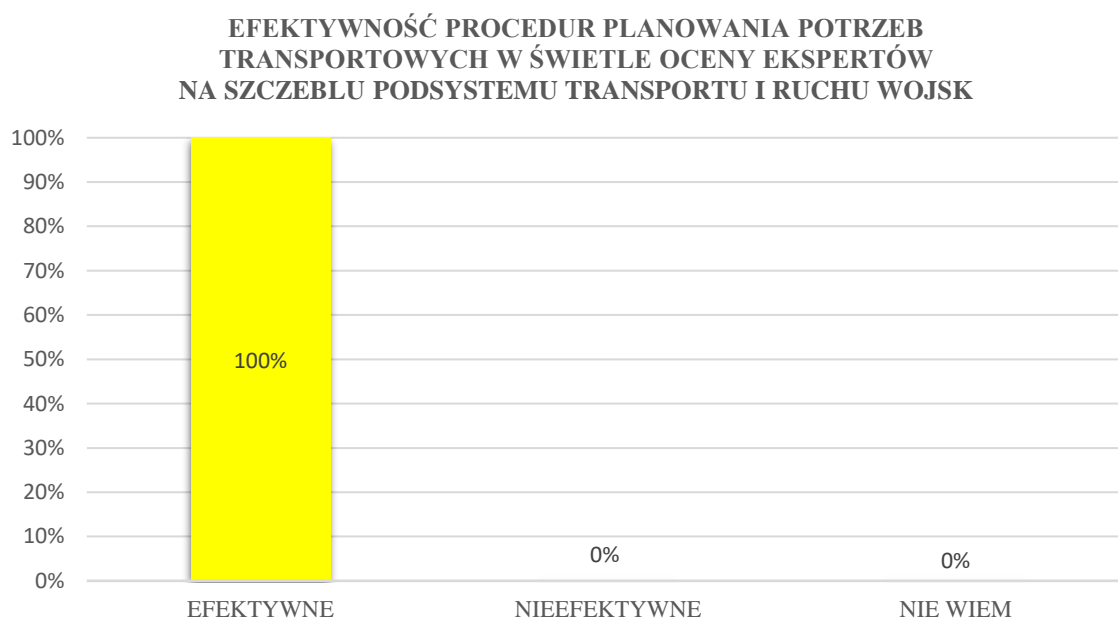
W związku z tym, iż Polska uczestniczyła i w dalszym ciągu uczestniczy w wielu misjach poza granicami kraju, często w układzie międzynarodowym, w pierwszej kolejności analizie poddano akty prawne determinujące proces planowania potrzeb transportowych na rzecz elementów SZ RP realizujących zadania poza granicami kraju.

W celu analizy problemu badawczego postawiono pytanie, którego odpowiedź determinuje efektywność procesu planowania potrzeb transportowych w świetle obecnie obowiązujących aktów prawnych. Badanie przeprowadzono w dwóch obszarach: krajowym i międzynarodowym. Treść postawionego pytania brzmiała:

Czy uregulowania prawne obowiązujące w RON oraz akty prawne NATO i UE umożliwiają efektywne planowanie potrzeb transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych?

Odpowiedzi ankietowanych kształtowały się zgodnie z poniższymi wykresami dotyczącymi:

- oceny procedur planowania potrzeb transportowych;
- oceny efektywności procedur planowania potrzeb transportowych w świetle opinii ekspertów, specjalistów i odbiorców usług transportowych.



Wykres 2. Wyniki oceny procedur planowania potrzeb transportowych w świetle oceny ekspertów na szczeblu Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk
Źródło: opracowanie własne

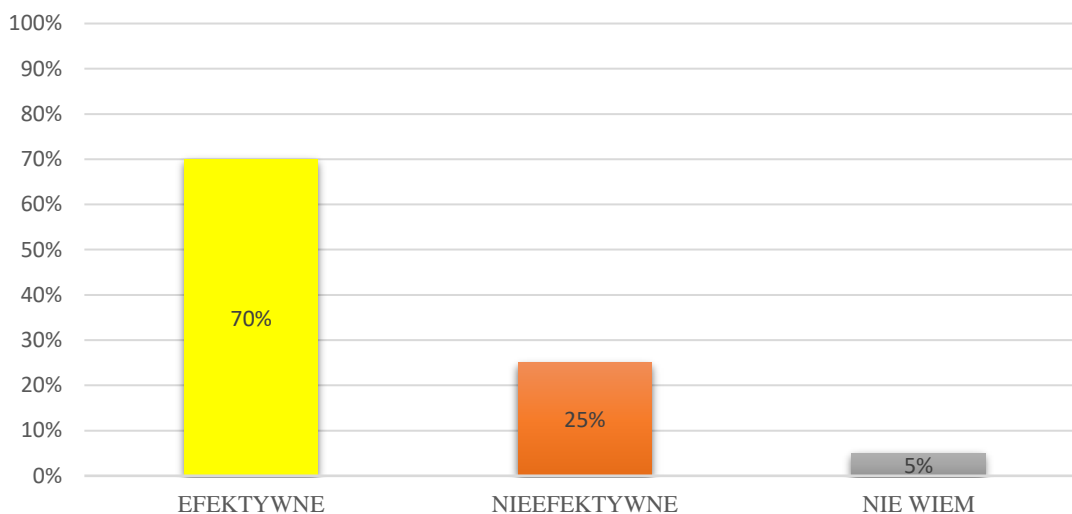
Z grupy 96 respondentów wyselekcjonowano grupę 21 osób zajmujących kluczowe stanowiska w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk związane z organizacją transportu na korzyść PKW. W tym przypadku odpowiedź na zadane pytanie była jednoznaczna. Każdy z ankietowanych ocenił pozytywnie uregulowania prawne obowiązujące zarówno w kraju, jak i w państwach członkowskich NATO.

Ankietowani wyartykułowali także, iż istnieje wiele publikacji na szczeblu narodowym (np. doktryny, instrukcje), jak również międzynarodowym, szczególnie w ramach NATO (Allied Movement Publications (AMovP), Allied Joint Movement and Transportation Doctrine AJP-4.4), Status of Forces Agreement (SOFA)), gdzie zawarte są wszystkie uregulowania prawne obowiązujące w każdym z państw członkowskich Sojuszu. Należy podkreślić, że uczestnictwo w misjach o charakterze wielonarodowym obliguje Polskę do dostosowania krajowych przepisów związanych z transportem i ruchem wojsk do wymagań międzynarodowych. Dlatego też zarówno polskie, jak i międzynarodowe opracowania zawierają podział zadań i kompetencji w zakresie właściwego planowania potrzeb transportowych. Eksperti stwierdzili, że planowanie potrzeb transportowych oraz kontraktowanie usług poza Siły Zbrojne RP generalnie nie wymaga skomplikowanych regulacji prawnych oraz złożonych procedur. Najważniejsze jest, aby potrzeby te były określone w odpowiednim czasie, w konkretnej formie (zestawienie, zapotrzebowanie papierowe, elektroniczne itd.), a następnie przedłożone właściwej komórce organizacyjnej w celu dalszego procedowania. W przypadku polskich kontyngentów wojskowych komórką taką jest Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, które koordynuje pozyskiwanie środków transportowych, w tym tych o charakterze strategicznym.

W przypadku polskich kontyngentów wojskowych odbywa się to głównie poprzez kontraktowanie środków transportowych za pomocą umów międzynarodowych (SALIS, SAC itp.), za co odpowiedzialne jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk.

W działaniach sojuszniczych, w trakcie prowadzenia operacji wielonarodowych, proces planowania środków transportu wygląda podobnie, z tą różnicą, że kieruje nim właściwy dowódca, np. NATO, lub wyznaczony dowódca na teatrze działań PKW. Proces ten jest zazwyczaj znacznie dłuższy w porównaniu do procesu realizowanego przez elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk ze względu na kilka czynników, którymi są m.in.: agregacja zapotrzebowań czy różne priorytety dla limitowanych środków transportowych. Negatywnie na czas pozyskiwania środków transportowych wpływa również duża ilość sił i środków innych nacji biorących udział w operacji napływających na teatr działań w tym samym czasie.

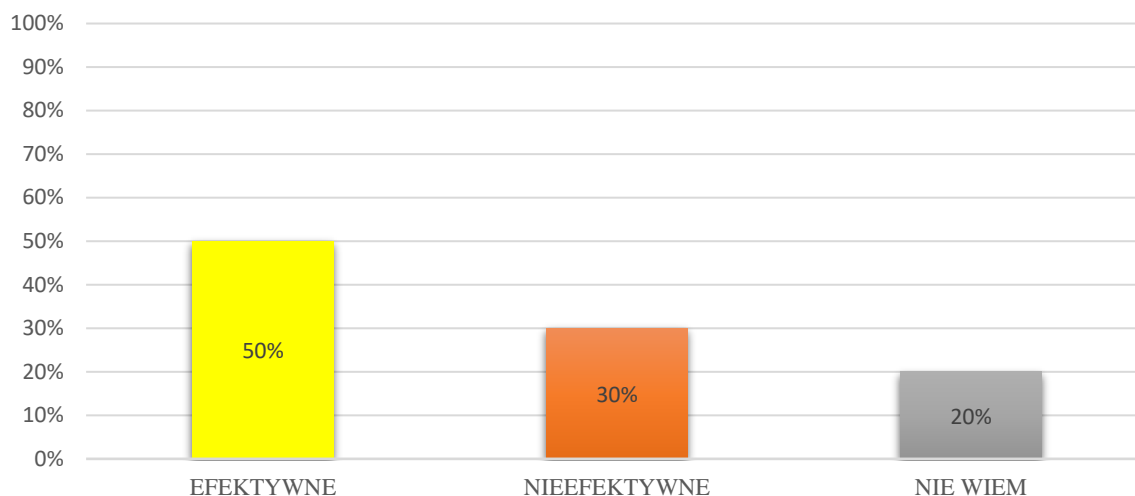
**EFEKTYWNOŚĆ PROCEDUR PLANOWANIA POTRZEB
TRANSPORTOWYCH W ŚWIELE OCENY SPECJALISTÓW
ds. TRANSPORTU POLSKIEGO KONTYNGENTU WOJSKOWEGO**



Wykres 3. Wyniki oceny efektywności procedur planowania potrzeb transportowych w świetle oceny specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych
Źródło: opracowanie własne

W grupie osób odpowiedzialnych za organizację transportu w ramach PKW odpowiedź na powyższe pytanie w większości przypadków była również pozytywna: 70% respondentów oceniła uregulowania prawne jako „efektywne”, 25% jako „zadowolające”, natomiast tylko 5% ankietowanych nie zabrała głosu w przedmiotowej sprawie. Respondenci odpowiadający na pytania w tej grupie osobowej mieli jedną zasadniczą uwagę do regulacji prawnych procesu planowania potrzeb transportowych, jaką był czas potrzebny na złożenie zapotrzebowania. Zgodnie normami doktrynalnymi zapotrzebowania winny być złożone m.in. z 30-dniowym wyprzedzeniem, co jest akceptowalne w przypadku misji szkoleniowych, natomiast w przypadku misji o charakterze bojowym czas ten jest zbyt długi. Było to argumentowane bezpieczeństwem żołnierzy oraz dynamiką działań, co wiąże się z ciągłymi zmianami zapotrzebowań na sprzęt wojskowy oraz środki materiałowe, które są podstawą do rozpoczęcia procedury wyboru i pozyskania najbardziej ekonomicznego środka transportowego. Niestety w przypadku pozyskiwania ich spoza SZ RP czas ten jest podyktowany regulacjami zawartymi w ramach umów i porozumień.

**EFEKTYWNOŚĆ PROCEDUR PLANOWANIA POTRZEB
TRANSPORTOWYCH W ŚWIELE OCENY ODBIORCÓW
USŁUG TRANSPORTOWYCH**



Wykres 4. Wyniki oceny efektywności procedur planowania potrzeb transportowych w świetle oceny odbiorców usług transportowych
Źródło: opracowanie własne

W grupie osób realizujących zadania operacyjne, które generowały potrzeby materiałowe, zdania były bardziej podzielone. W wyniku przeprowadzonego ankietowania 50% osób oceniło procedury pozytywnie, 30% negatywnie, a aż 20% osób wstrzymało się od odpowiedzi. Odpowiedzi negatywne wynikały głównie ze zbyt częstych opóźnień misji transportowych, za co ankietowani obwiniali regulacje prawne, związane z organizacją transportu, szczególnie w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych przez niektóre kraje tranzytowe. W ich ocenie opóźnienia w dostawie zapotrzebowanego asortymentu wpływały na realizację zadań mandatowych lub nawet uniemożliwiały wykonywanie zadań bojowych. Taki stan rzeczy, w ocenie respondentów, przekładał się również na bezpośrednią współpracę z koalicjantami, gdyż wszystkie wspomniane ograniczenia stawiają polskie kontyngenty wojskowe w niekorzystnym świetle w oczach partnerów. Tak duży odsetek osób, które nie podjęły się oceny efektywności regulacji prawnych procesu planowania potrzeb transportowych spowodowany był tym, że nie brały one udziału w procesie planowania oraz nie korzystały z dokumentów normatywnych funkcjonujących w NATO, UE, czy ONZ. Osoby te jedynie generowały potrzeby na podstawie analizy bieżącej sytuacji w rejonie misji, natomiast za dalsze procedowania zapotrzebowań odpowiedzialne były właściwe komórki PKW.

Analizując opinie ekspertów, osób funkcyjnych w PKW odpowiedzialnych za transport oraz konsumentów można stwierdzić, że Polska po wstąpieniu do NATO,

a następnie do UE dostosowała swoje uregulowania, procedury oraz akty prawne do standardów i wymogów NATO i UE, co w pełni pozwala na efektywne planowanie transportu strategicznego wykorzystywanego na potrzeby zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych wystawianych w ramach operacji NATO, UE i ONZ.

6.2. Ocena systemu planowania potrzeb transportowych

6.2.1. Generowanie potrzeb przez jednostki i instytucje wojskowe wydzielające siły i środki do składu polskich kontyngentów wojskowych

Podstawowym determinantem wpływającym na efektywność zabezpieczenia logistycznego operacji pokojowych prowadzonych i nadzorowanych przez ONZ, NATO czy UE jest to, że prowadzone są one w różnych rejonach świata na odległych teatrach działań, w zróżnicowanych warunkach terenowych i klimatycznych. W takich okolicznościach kontyngenty kierowane do rejonu wykonywania zadań mandatowych realizują je często w szczególnych realiach – w specyficznym środowisku działań. Jeśli rejon wykonywania zadań mandatowych znajduje się w znacznej odległości od kraju macierzystego, ma to wpływ na wiele przedsięwzięć techniczno-organizacyjnych, szczególnie w zakresie przygotowania, wyposażenia stanów osobowych oraz SpW do przerzutu do rejonu działań¹³³. Dlatego też proces planowania potrzeb materiałowych, zapewniających funkcjonowanie kontyngentu w założonym przedziale czasowym, należy przeprowadzić z należytą starannością. Podyktowane jest to przede wszystkim znaczną odległością pomiędzy rejonem pełnienia misji a państwem wydzielającym kontyngent. W trakcie planowania przemieszczenia ludzi oraz środków na teatr działań należy wziąć pod uwagę nie tylko wymagania instrukcyjno-doktrynalne, ale również wkalkulować w ten proces sytuacje nagłe i nieprzewidziane przez dokumenty normatywne, jak np. opóźnienia w uzyskaniu zgód dyplomatycznych na przelot przez kraje tranzytowe, czy problemy z przewozem pewnych materiałów niebezpiecznych. Sytuacje takie dotyczą głównie niektórych egzemplarzy uzbrojenia, materiałów wybuchowych czy bezzałogowych statków powietrznych, które w ostatnim czasie kontrolowane są przez celników z niezwykle dokładnością. Istotne jest również, aby określanie potrzeb, a także organizacja całego systemu logistycznego jednostek wydzielanych do realizacji

¹³³ M. Bodziany, R. Czuba, *Zabezpieczenie logistyczne polskich kontyngentów wojskowych w ujęciu organizacyjno-proceduralnym*, „Zeszyty Naukowe WSOW”, nr 4 (146)/2007.

zadań poza granicami państwa, zgodne były z postanowieniami określonymi w dokumentach doktrynalnych zarówno krajowych, jak i międzynarodowych (są to przykładowo doktryny i dyrektywy NATO). Ważne jest, aby na etapie planowania przygotować szczegółowy wykaz asortymentu zawierający potrzeby wynikające z uwarunkowań narodowych (własnych), jak również wymogów sojuszniczych

Proces identyfikacji potrzeb przez jednostki i instytucje SZ RP wydzielające swoje elementy do realizacji zadań poza granicami państwa należy przeprowadzić nie tylko z uwzględnieniem ograniczeń zawartych w dokumentach odniesienia, takich jak etat czy tabele należności, ale również wziąć pod uwagę wiele czynników logistyczno-operacyjnych.

Do takich czynników należy zaliczyć m.in.:

- charakter misji (bojowy, logistyczny, szkoleniowo doradczy itp.);
- czas trwania misji;
- skład etatowy;
- szacowane natężenie działań;
- warunki klimatyczne i terenowe w rejonie prowadzonych działań;
- dostępność infrastruktury logistycznej w miejscu stacjonowania kontyngentu (możliwości przechowywania dostarczonych na teatr działań środków);
- możliwości dowozu środków z miejsc przechowywania do wysuniętych baz, gdzie realizowane są zadania operacyjne;
- możliwości pozyskania środków w rejonie stacjonowania PKW w ramach logistyki wielonarodowej (umowy dwu- lub wielostronne pomiędzy krajami partycypującymi w operacji połączonej);
- możliwości pozyskania sprzętu i materiałów na bazie umów z kontrahentami na rynku lokalnym;
- dostępność wsparcia przez państwo gospodarza, a także wsparcia udzielanego przez inne państwa oraz organizacje na podstawie umów i porozumień.

Już na etapie przygotowania misji, zaraz po ustaleniu składu etatowego, należy zadbać o zabezpieczenie materiałowe we wszystkich klasach zaopatrzenia. Szczególnie istotne jest określenie rodzaju i ilości środków transportowych oraz dostosowanie go do warunków terenowych i klimatycznych panujących w strefie działań. Ze względu na ich gabaryty oraz procedury dotyczące przewozu sprzętu zawierającego produkty MPS, a także ograniczony potencjał transportowy SZ RP,

zapotrzebowania należy składać z odpowiednim wyprzedzeniem. Kolejnym aspektem mogącym wpłynąć na bezpieczeństwo misji transportowej może być przemieszczenie materiałów niebezpiecznych. Z uwagi na skomplikowane przepisy międzynarodowe transport takich materiałów wymaga szczególnego przygotowania oraz pozwoleń na wjazd do kraju docelowego oraz na przelot przez kraje tranzytowe. Często zdarza się również, że do transportu materiałów oznaczonych jako niebezpieczne należy zapotrzebować więcej niż jedną jednostką transportową z uwagi na to, że w myśl regulacji prawnych nie wszystkie materiały mogą być przewożone na pokładzie tego samego środka transportowego.

Potrzeby w obszarach wymienionych powyżej generowane są w kraju na etapie formowania kontyngentu bądź kolejnej jego zmiany. Z tego powodu, w miarę możliwości, należy przeprowadzić rekonesans w rejonie misji. Daje to możliwość precyzyjnego określenia asortymentu niezbędnego do zabezpieczenia funkcjonowania kontyngentu na terenie operacyjnego przeznaczenia. Kolejną korzyścią, która płynie z możliwości przeprowadzenia rekonesansu jest sprawdzenie możliwości wsparcia w ramach logistyki wielonarodowej w rejonie misji. Daje to możliwość przeprowadzenia analizy zasadności transportowania sprzętu bądź materiałów na teatr działań. W praktyce może okazać się, że tańsze, szybsze i mniej skomplikowane będzie pozyskanie danego asortymentu w ramach funkcjonującego w rejonie misji systemu logistycznego, niż transportowanie z miejsca stałej dyslokacji. Wszystkie wygenerowane potrzeby składane są w formie zapotrzebowań do odpowiednich organów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w celu, organizacji przemieszczenia go z Kraju do rejonu misji.

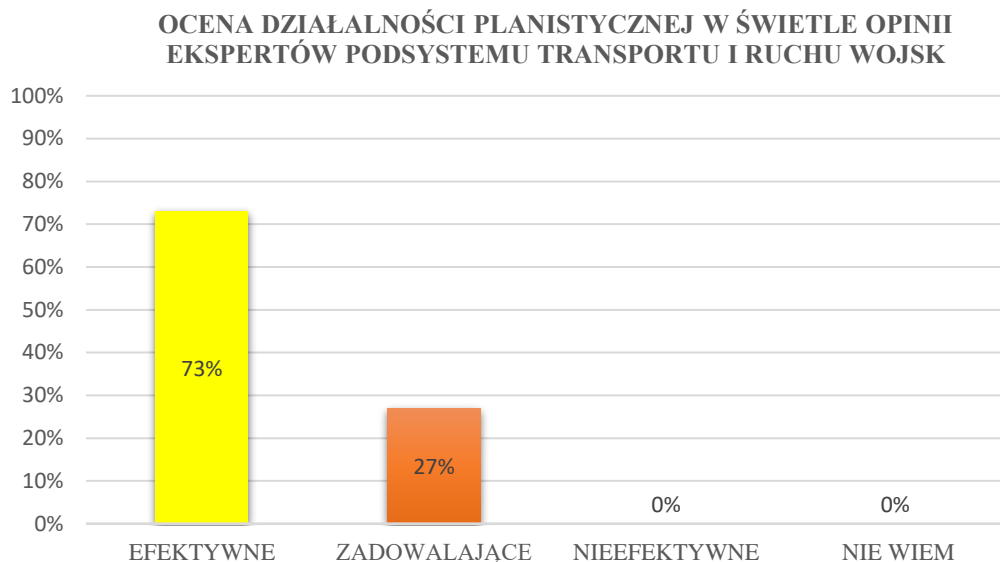
Jak wynika z powyższych wyjaśnień, w trakcie planowania misji poza granicami kraju należy wykazać się niezwykłą starannością, uwzględniając wiele aspektów zarówno operacyjnych, jak i logistycznych. W przypadku polskich kontyngentów wojskowych jest to o tyle trudne, że misje takie charakteryzują się dużą dynamiką i częstą zmianą priorytetów w trakcie jej trwania. Z tego powodu prawidłowa identyfikacja potrzeb jest jednym z determinantów zapewnienia bezpieczeństwa polskim kontyngentom wojskowym.

6.2.2. Ocena działalności planistycznej w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

W celu oceny działalności planistycznej w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz potencjalnych problemów w trakcie przygotowania misji wojskowych poza granicami kraju sformułowano dwa pytania. Pierwsze pytanie brzmiało:

Jak ocenia Pan/Pani efektywność procedur planowania potrzeb transportowych przez poszczególne elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk?

Odpowiedzi respondentów przedstawiono na poniższych wykresach:

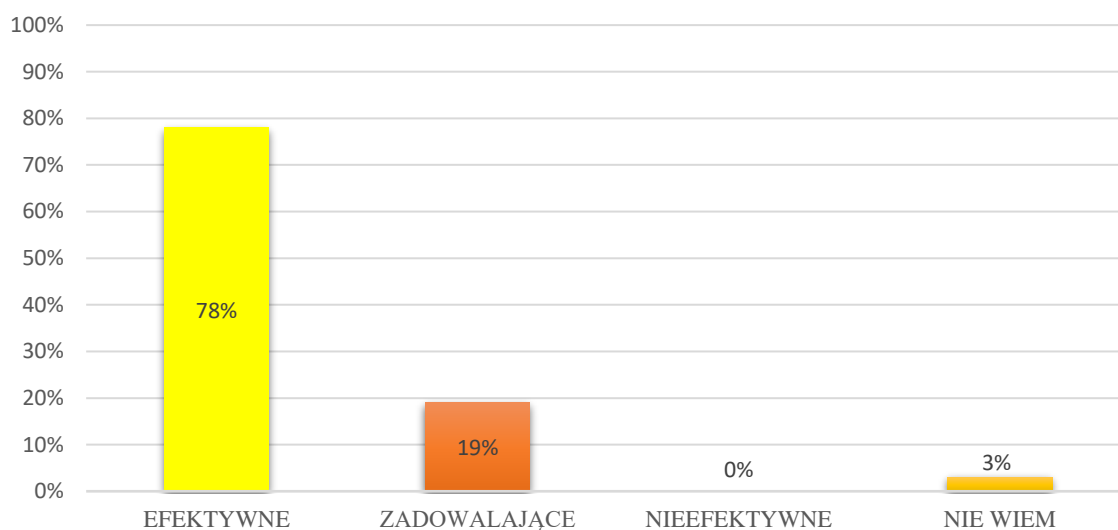


Wykres 5. Wyniki oceny działalności planistycznej w świetle opinii ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

Źródło: opracowanie własne

W odniesieniu do pytania, które miało na celu ocenę funkcjonowania procedur planowania potrzeb transportowych przez elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk większość respondentów z komórek funkcjonalnych Podsystemu TiRW oceniła je jako zadowalające (27%) i efektywne (73%). Osoby, które wskazały procedury jako zadowalające, zwróciły uwagę na to, że procedury planowania strategicznych misji transportowych ograniczają się jedynie do procedowania złożonych zapotrzebowań na środki transportowe, natomiast w przypadku misji o charakterze operacyjnym i taktycznym procedury dla poszczególnych ogniw Transportu i Ruchu Wojsk są określone w sposób zapewniający ich właściwą realizację. W kilku przypadkach zauważono, że w ostatnim czasie największe zdolności planistyczne w Podsystemie TiRW osiągnęły wydziały Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, Oddział Planowania Transportu i HNS w Dowództwie Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych oraz Oddziały Transportu i Ruchu Wojsk w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych.

**OCENA DZIAŁALNOŚCI PLANISTYCZNEJ W ŚWIETLE OPINII
SPECJALISTÓW ds. TRANSPORTU POLSKICH KONTYNGENTÓW
WOJSKOWYCH**



Wykres 6. Wyniki oceny działalności planistycznej w świetle opinii specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych

Źródło: opracowanie własne

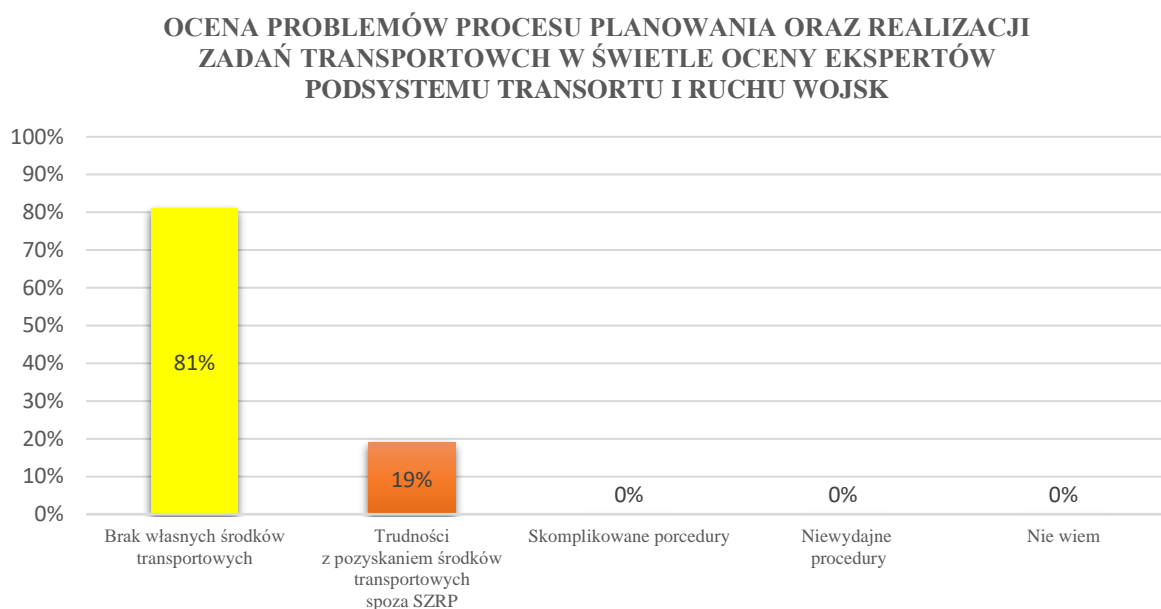
W grupie osób odpowiedzialnych za obszar transportu i ruchu wojsk w strukturach PKW odpowiedzi kształtowały się na podobnym poziomie: 78% oceniło je jako efektywne, 19% jako zadowalające, a 3% ankietowanych wstrzymało się od oceny ze względu na brak styczności z procesem planowania przemieszczenia. W tym przypadku obserwacje były zbieżne ze spostrzeżeniami ekspertów piastujących stanowiska w komórkach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Zauważono również, że akty prawne, na których opiera się planowanie potrzeb transportowych, zbieżne są z aktami prawnymi sojuszków międzynarodowych.

Na podstawie przeprowadzonej ankiety można jednoznacznie stwierdzić, że Polska po wstąpieniu do struktur NATO i UE dostosowała swoje uregulowania, procedury oraz akty prawne do standardów i wymogów natowskich i unijnych, co w pełni pozwala na planowanie transportu strategicznego na korzyść PKW wystawianych w ramach operacji NATO, UE i ONZ na wysokim poziomie. Jednakże dynamiczna sytuacja na arenie międzynarodowej wymusza ciągle monitorowanie międzynarodowych regulacji prawnych i dostosowywanie do niej przepisów krajowych.

Przystępując do próby identyfikacji trudności w funkcjonowaniu Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w procesie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych, zadano kolejne pytanie o następującej treści:

Jakie czynniki stanowią główne przeszkody w trakcie procesu planowania oraz realizacji misji transportowych PKW?

Odpowiadając na zadane pytanie, ankietowani odpowiedzieli następująco:



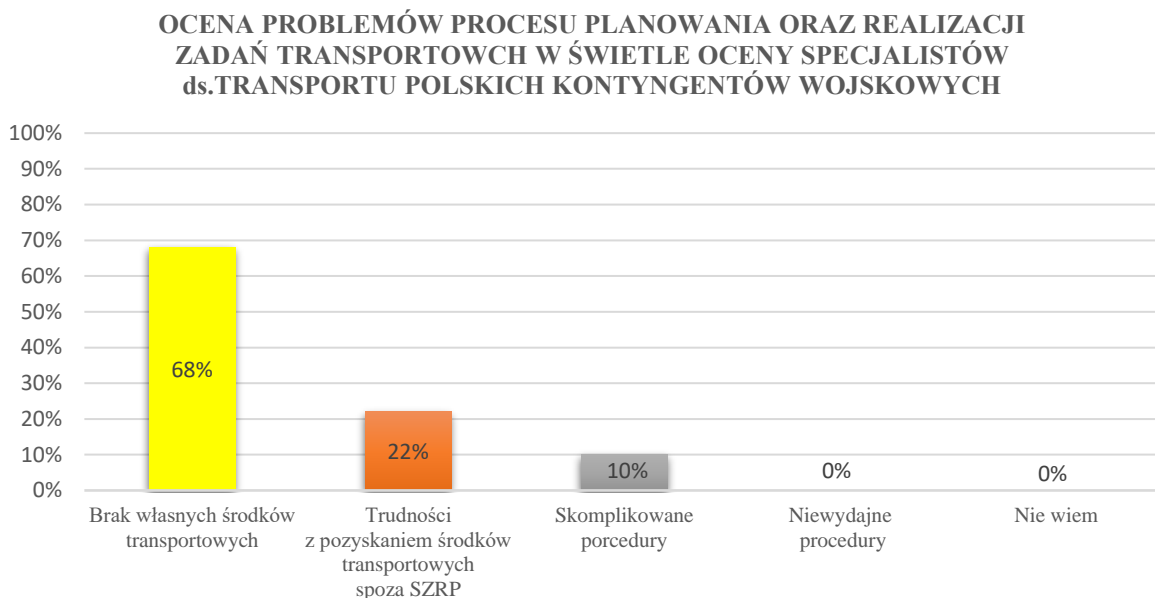
Wykres 7. Wyniki oceny problemów w procesie planowania oraz realizacji zadań transportowych w świetle oceny ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

Źródło: opracowanie własne

W ramach przeprowadzonych ankiet i wywiadów eksperckich 81% oficerów odpowiedzialnych za planowanie transportu w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk uznało za główną przyczynę trudności w realizacji zadań transportowych brak na wyposażeniu SZ RP środków transportowych mogących realizować misje o charakterze strategicznym. Eksperti jednoznacznie wskazali, że środki transportowe SZ RP ograniczają możliwości przetrzutu żołnierzy, głównie przemieszczających się w rejon działań ze sprzętem o dużych gabarytach (m.in. pojazdy, zapasy amunicji i środków bojowych). Posiadane przez Wojsko Polskie środki przetrzutu zabezpieczają przetrzut w rejon misji jedynie niewielkie ilości stanów osobowych wraz z niezbędnym sprzętem indywidualnym i ograniczoną ilością amunicji i środków bojowych. Biorąc pod uwagę charakter oraz miejsca realizacji zadań przez polskie kontyngenty wojskowe, przemieszczenie strategiczne w dowolne miejsce mogą realizować statki powietrzne. Jedynymi samolotami mogącymi wykonywać te zadania w SZ RP są C-29514 CASA oraz C-130 HERCULES, które ze względu na kryteria, takie jak zasięg, ładowność

czy stan etatowy, są w stanie przemieszczać w znacznie wydłużonych oknach czasowych tylko niewielkie ilości żołnierzy i sprzętu. 19% ankietowanych w tej grupie osobowej wskazało na trudności z pozyskaniem środków transportowych spoza Sił Zbrojnych RP. Głównym uzasadnieniem tego wyboru był zbyt długi czas oczekiwania na środki transportowe, który wynika z zapisów w umowach i kontraktach z firmami cywilnymi oraz regulacji w ramach transportowych sojuszów międzynarodowych. Kolejną przesłanką do wskazania tej odpowiedzi były problemy proceduralne w trakcie organizacji lotu. Pomimo, że w przypadku kontraktowania usług transportowych poza Siły Zbrojne RP, procedury te leżą po stronie przewoźnika, występują częste opóźnienia w realizacji dostaw ludzi, sprzętu i materiałów.

Głosy respondentów na szczeblu organizatorów transportu w strukturach PKW rozkładały się w następujących proporcjach:



Wykres 8. Wyniki oceny problemów w procesie planowania oraz realizacji zadań transportowych w świetle oceny specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych

Źródło: opracowanie własne

68% ankietowanych wskazało na brak własnych środków transportu, 22% uznało, że głównym problemem są ograniczenia w pozyskiwaniu środków transportowych w ramach outsourcingu, 10% ankietowanych stwierdziło natomiast, że problemy w procesie planowania i realizacji misji transportowych występują, jednak nie potrafili jednoznacznie wskazać przyczyny tego stanu. Ich zdaniem wszystkie wymienione przyczyny miały znaczący wpływ na planowanie i realizację misji transportowych. Ten wybór wynikał w głównej mierze z doświadczeń zdobytych w trakcie służby

w strukturach polskich kontyngentów wojskowych w różnych zakątkach świata. Żołnierze organizujący transporty drogą lądową nie wskazali znaczących problemów w organizacji i realizacji zadań transportowych, ich zdaniem posiadany potencjał jest adekwatny do realizowanych zadań. Należy jednak zauważyć, że żołnierze ci pełnili służbę w krajach w niedalekiej odległości od Polski, gdzie istnieje możliwość organizacji transportu drogą lądową lub sposobem mieszanym lądowo-powietrznym. Osoby, które wskazały na trudności z pozyskaniem strategicznych środków przerzutu również argumentowały swój wybór tym, iż pomimo uczestnictwa w sojuszach transportowych często dochodzi do opóźnień w dostawach sprzętu i materiałów na teatr działań.

Podsumowując, należy jednak stwierdzić, że pomimo ograniczeń w planowaniu i realizacji przemieszczenia, Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk spełnia swoją funkcję w procesie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych.

6.2.3. Udział oddziału gospodarczego (brygady logistycznej) w procesie planowania i zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego

Zabezpieczenie logistyczne towarzyszy polskim kontyngentom wojskowym we wszystkich fazach operacji, począwszy od jej planowania, na odtworzeniu zdolności bojowej po wykonaniu misji skończywszy. Głównymi czynnikami determinującymi zabezpieczenie logistyczne polskich kontyngentów wojskowych są¹³⁴:

- liczebność PKW i wyposażenia w Sprzęt Wojskowy (SpW);
- czas trwania operacji;
- oddalenie rejonu misji od terytorium kraju;
- poziom interoperacyjności logistycznej PKW z pozostałymi państwami uczestniczącymi w misji;
- możliwość kontraktowania dostaw zaopatrzenia i usług logistycznych w rejonie misji;
- warunki klimatyczne i ekonomiczne na terenie misji;
- dostępność HNS, zwłaszcza w zakresie infrastruktury.

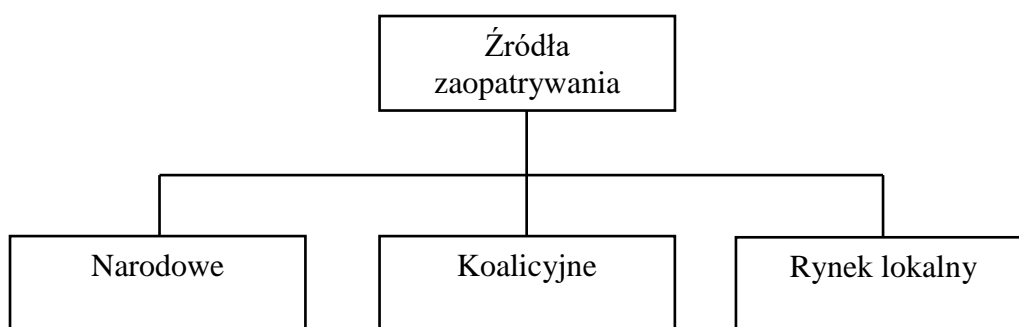
Istotną rolę w realizacji tych zadań przez PKW pełni narodowy system zaopatrywania, którego istotnym elementem są oddziały gospodarcze (OG). Są to wydzielone jednostki logistyczne, przeznaczone do realizacji zadań finansowych

¹³⁴ T. Smal, R. Szczepiński, *Zabezpieczenie logistyczne współczesnych operacji sojuszniczych na przykładzie ISAF*, „Logistyka”, nr 3/201.

i gospodarczych, w celu wsparcia logistycznego jednostek wojskowych w swoim obszarze odpowiedzialności. Dodatkowo realizuje wsparcie logistyczne na rzecz czasowo przydzielonych jednostek wojskowych wykonujących zadania poza granicami kraju. Ponadto pełnią rolę dysponenta środków budżetowych trzeciego stopnia¹³⁵.

Określenie roli oddziału gospodarczego wymaga przedstawienia struktur systemu logistycznego, w którym umiejscowione są polskie kontyngenty wojskowe. System logistyczny PKW oparty jest na trzech źródłach zaopatrywania (Schemat 22):

- narodowe;
- koalicyjne;
- rynek lokalny.



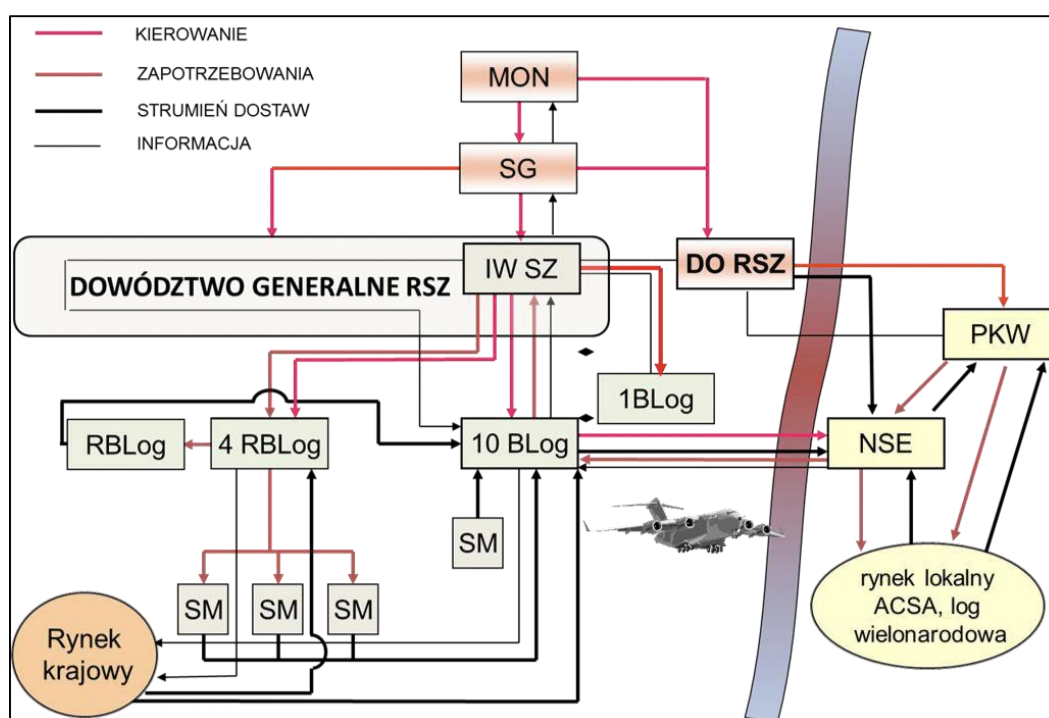
Schemat 22. Źródła zaopatrywania PKW
Źródło: opracowanie własne

Z uwagi na charakter misji możliwości transportowe w rejon prowadzonych działań oraz dostępność sprzętu, materiałów czy usług na rynku lokalnym ciężko jest jednoznacznie określić obszary zaopatrywania dla poszczególnych źródeł. Zazwyczaj źródła zaopatrywania wskazywane są przez OG na bieżąco, adekwatnie do panującej sytuacji w rejonie misji. W szczególnie uzasadnionych przypadkach zdarza się, że realizacja odbywa się w systemie mieszanym, co oznacza, że towary i usługi pozyskiwane są równocześnie z kilku źródeł, zależnie od priorytetu, dostępności asortymentu oraz przydzielonych środków finansowych. Dynamiczne zmiany w realizacji zadań mandatowych oraz ograniczenia czasowo-odległościowe wymagają od oddziału gospodarczego elastycznego podejścia w realizacji zadań. W dalszym ciągu, pomimo

¹³⁵ Dysponenti środków budżetowych trzeciego stopnia to jednostki budżetowe bezpośrednio podległe dysponentom drugiego stopnia, którzy otrzymują środki z budżetu państwa na realizację wydatków objętych ich planem finansowym bez prawa ich dalszego przekazywania. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 15 stycznia 2014 roku w sprawie szczegółowego sposobu wykonywania budżetu państwa.

ciągle rozwijającej się logistyki wielonarodowej, istotną rolę w systemie zabezpieczania logistycznego PKW odgrywa narodowy system logistyczny. Również koncepcje zabezpieczenia logistycznego operacji NATO i UE, zachęcając do logistyki wielonarodowej, jednocześnie podkreślają, iż państwo wysyłające kontyngent wojskowy jest odpowiedzialne za jego zabezpieczenie logistyczne podczas przygotowania do wyjazdu, przemieszczenia, funkcjonowania w obszarze odpowiedzialności oraz powrotu do kraju macierzystego¹³⁶.

Zabezpieczenie logistyczne PKW opiera się na wzajemnych relacjach pomiędzy poszczególnymi komórkami wchodzącymi w skład systemu, zgodnie z poniższym schematem:



Schemat 23. Schemat narodowego systemu zaopatrzenia

Źródło: D. Grala, *Terytorialny system zabezpieczenia logistycznego w aspekcie wsparcia polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania w operacjach wielonarodowych poza granicami kraju*, „Zeszyty Naukowe ASzWoj”, nr 1(106)/2017.

Z przedstawionych powyżej relacji funkcjonalnych wynika, że głównym elementem odpowiedzialnym za prawidłowe funkcjonowanie systemu zabezpieczenia PKW jest Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP (IWspSZRP). W systemie

¹³⁶ D. Grala, *Terytorialny system zabezpieczenia logistycznego w aspekcie wsparcia polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania w operacjach wielonarodowych poza granicami kraju*, „Zeszyty Naukowe ASzWoj”, nr 1(106)/2017.

zabezpieczenia logistycznego PKW pełni on rolę koordynacyjno-zarządczą, realizując zadania logistyczne w obszarach:

- materiałowym;
- technicznym;
- infrastruktury;
- finansowym;
- transportu i ruchu wojsk.

Dodatkowo Inspektorat Wsparcia SZ pełni funkcję dysponenta środków budżetowych drugiego stopnia, co daje mu prawo do przekazywania przydzielonych środków finansowych do wyznaczonej brygady logistycznej. Do zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych wyznaczana jest 1 Brygada Logistyczna w Bydgoszczy lub 10 Brygada Logistyczna w Opolu. Jednostki te pełnią funkcję oddziałów gospodarczych dla jednostek realizujących zadania poza obszarem kraju. Nieco inaczej realizowane jest zabezpieczenie logistyczne elementów PKW wydzielanych z Wojsk Specjalnych, gdzie wydatki realizuje Dowództwo Komponentu Wojsk Specjalnych we własnym zakresie, według odrębnych ustaleń¹³⁷. Często realizowane jest to poprzez powierzenie funkcji OG jednostce wysyłającej komponent poza granice kraju.

Zabezpieczenie transportowe, za które odpowiedzialny jest IWspSZ realizowane jest poprzez Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, które czuwa nad całokształtem przedsięwzięć w tym zakresie.

Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, oprócz sprawowanych funkcji nadzorczych w obszarze operacyjnym i szkoleniowym, realizuje zadania w zakresie finansowym, czyli wydatków osobowych i rzeczowych realizowanych przez NSE na rynkach lokalnych, oraz ustala priorytety dostaw środków zaopatrzenia do PKW¹³⁸.

Zgodnie z procesem zaopatrywania główny ciężar związany z realizacją potrzeb PKW wykonujących zadania poza granicami kraju spoczywa na oddziale gospodarczym – Brygadzie Logistycznej, która otrzymuje od narodowego elementu wsparcie w kwestii zapotrzebowania na środki zaopatrzenia¹³⁹. Rola oddziału gospodarczego w procesie

¹³⁷ *Zasady prowadzenia gospodarki materiałowej i finansowej w polskich kontyngentach wojskowych realizujących zadania poza granicami państwa*, IWspSZ, Bydgoszcz 2018, s. 67.

¹³⁸ *Ibidem*, s. 9.

¹³⁹ M. Bylew, *Rola i zadania oddziału gospodarczego w zabezpieczeniu materiałowym polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju*, Akademia Pomorska w Słupsku, 2017, s. 304.

zabezpieczenia logistycznego sprowadza się do fizycznego zabezpieczenia PKW w usługi logistyczne i środki materiałowe, na podstawie składanych przez NSE zapotrzebowań. Na początkowym etapie jednak istotny jest dobór, a także merytoryczne przygotowanie stanu osobowego NSE, z którym poszczególne służby OG będą bezpośrednio współpracowały w trakcie trwania misji. Dlatego brygady logistyczne przygotowują szkolenia, podczas których stan osobowy NSE przygotowany jest pod kątem prowadzenia gospodarki materiałowej w PKW. Następnie DORSZ szkoli osoby funkcyjne w zakresie świadczenia usług logistycznych na bazie umowy ACSA oraz z zasad korzystania z usług logistycznych na rynku lokalnym w rejonie odpowiedzialności.

W celu zapewnienia wymaganego poziomu zabezpieczenia logistycznego PKW oddział gospodarczy obowiązany jest do:

- zorganizowania systemu realizacji dostaw środków materiałowych, technicznych środków materiałowych, a także sprzętu wojskowego w rejon prowadzonych działań;
- naliczania, gromadzenia i utrzymywania zapasów dla PKW zgodnie z wytycznymi i rozkazami przełożonych, a także ich rotację zgodnie z wymaganymi terminami;
- dostawy środków materiałowych we wszystkich klasach zaopatrzenia w ramach swoich możliwości, na podstawie wysyłanych przez NSE zapotrzebowań;
- prowadzenie gospodarki materiałowej zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi.

Z przedstawionej analizy wynika, że oddział gospodarczy jest jednym z kluczowych elementów w procesie efektywnego realnego wsparcia logistycznego polskich kontyngentów wojskowych we wszystkich fazach realizacji zadań mandatowych. Do wykonywania zadań logistycznych, powierzonych oddziałowi gospodarczemu, kluczowy jest posiadany potencjał transportowy. Do obowiązków OG należy organizacja i realizacja transportu sprzętu i materiałów wysyłanych poza granice kraju do rejonu załadowania (lotnisko), natomiast transport w rejon stacjonowania PKW realizowany jest, zazwyczaj drogą powietrzną, w porozumieniu z Szefostwem Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Od jakości wykonywanych przez oddział gospodarczy zadań zależy stopień realizacji zadań przez kontyngenty wojskowe.

6.3. Ocena realizacji zadań zabezpieczenia transportowego w aspekcie bezpieczeństwa polskich kontyngentów wojskowych

6.3.1. Realizacja zadań transportowych przez potencjał wykonawczy jednostki wojskowej

Funkcjonowanie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk sprowadza się do realnego zabezpieczenia transportowego jednostek i instytucji wojskowych w kraju i poza jego granicami, co jest ściśle powiązane z wykorzystaniem potencjału wykonawczego jednostek wojskowych Sił Zbrojnych RP. W przypadku polskich kontyngentów wojskowych zabezpieczenie odbywa się na wszystkich etapach ich działalności, tzn.:

- **Przygotowania do realizacji misji poza granicami kraju**, co oznacza wsparcie w procesie gromadzenia środków materiałowych we wszystkich klasach zaopatrzenia¹⁴⁰ niezbędnych do funkcjonowania polskiej jednostki wojskowej, a także uzupełnienie środków transportowych, które będą wykorzystywane w trakcie realizacji zadań mandatowych. Ponadto w skład tego etapu wchodzi zabezpieczenie przemieszczenia wydzielonych sił i środków przygotowanych do przerzutu.
- **Przemieszczenia sił i środków w rejon operacyjnego przeznaczenia**, które realizowane jest w sposób zależny od miejsca stacjonowania kontyngentu. Zastosowanie określonego rodzaju transportu lub ich dowolnej kombinacji zależy od uwarunkowań geograficznych oraz dostępnych zasobów środków transportu. Wymaga uwzględnienia¹⁴¹:
 - określonych priorytetów;
 - odległości przemieszczenia;
 - określonych reżimów czasowych;
 - rodzaju ładunku;
 - warunków bezpieczeństwa;
 - ograniczeń w zakresie transportu i ruchu wojsk;

¹⁴⁰ klasa I – środki zaopatrzenia przeznaczone do konsumpcji, występujące w jednolitych racjach niezależnych od lokalnych warunków bojowych lub terenowych;

klasa II – środki zaopatrzenia, na które zostały ustalone tabele należności lub wyposażenia (np. przedmioty zaopatrzenia mundurowego);

klasa III – paliwa, oleje i smary do wszelkich zastosowań, z wyłączeniem lotnictwa, oraz bojowe środki specjalne wytwarzane na bazie produktów naftowych;

klasa IIIA – paliwa lotnicze, oleje i smary stosowane w lotnictwie;

klasa IV – środki zaopatrzenia, w tym materiały konstrukcyjne i fortyfikacyjne, dla których nie zostały ustalone tabele należności wyposażenia;

klasa V – środki bojowe.

¹⁴¹ DD/4.4 (B), Transport i ruch wojsk Rzeczypospolitej Polskiej, MON 2013, s. 33.

- opłacalności i efektywności;
 - rodzaju, intensywności i skali działań.
- **Zabezpieczenia funkcjonowania na teatrze działań.** Zabezpieczenie płynnego przepływu sił i środków w trakcie trwania misji. Przygotowywanie środków materiałowych w kraju zgodnie z zapotrzebowaniami przesyłanymi przez PKW oraz sprawne dostarczenie ich na teatr prowadzonych działań.
- **Przemieszczenia sił i środków z rejon operacyjnego przeznaczenia do kraju po wykonanych zadaniach mandatowych.** W skład tego procesu wchodzi:
- pozyskanie środków transportu strategicznego w przypadku konieczności korzystania z usług podmiotów zewnętrznych;
 - przygotowanie dokumentacji transportowej na podstawie zapotrzebowań na środki transportowe składane przez zmianę przygotowującą się do wylotu oraz kończąca wykonywanie zadań w rejonie misji;
 - uzyskanie zgód niezbędnych do przemieszczenia przez państwa tranzytowe;
 - organizacja wyładunku sprzętu i materiałów po przemieszczeniu do kraju.
- **Obsługa sprzętu oraz odtworzenie zdolności bojowej.** Sprzęt wojskowy użytkowany poza granicami kraju przez okres co najmniej 6 miesięcy często narażony jest na działanie ekstremalnych warunków pogodowych, co wymaga po jego powrocie do kraju przeprowadzenia wymagających zabiegów konserwacyjno-naprawczych. Do tego celu również niezbędne jest wykorzystanie potencjału wykonawczego SZ RP, takich jak np. warsztaty remontowe, pojazdy specjalne służące do przewozu sprzętu do remontu itp.

Potencjał wykonawczy Sił Zbrojnych RP wykorzystywany jest na wszystkich przedstawionych powyżej etapach realizacji zadań przez polskie kontyngenty wojskowe. Dlatego jako zasadne jawi się scharakteryzowanie transportowego potencjału wykonawczego jednostek wojskowych Sił Zbrojnych RP w odniesieniu do poszczególnych rodzajów przemieszczenia.

W pierwszej kolejności analizie poddano możliwości transportowe jednostek wojskowych w zakresie transportu powietrznego. Potencjał transportowy Sił Powietrznych ograniczony jest do trzech rodzajów środków przelotu powietrznego mogących realizować zadania na rzecz polskich kontyngentów wojskowych. Pierwszy z nich to samolot transportowy C-130 Hercules.

Jest to czterosilnikowy wojskowy samolot transportowy wyprodukowany przez firmę Lockheed (Zdjęcie 1). Polska posiada pięć tego typu samolotów, które stacjonują w 33 Bazie Lotnictwa Taktycznego w Powidzu. Wszystkie egzemplarze zostały wyprodukowane w latach 60. i 70. i są najstarszymi statkami powietrznymi eksploatowanymi w Siłach Powietrznych RP. Najstarsze dwa pochodzą z okresu wojny w Wietnamie, co określa wiek oraz duży poziom wyeksploatowania tych statków powietrznych znacznie wpływa na ich awaryjność oraz sporadyczne wykorzystywanie w trakcie realizacji transportu strategicznego. Aktualnie jeden z nich został już na stałe przeznaczony na części zamienne dla pozostałych, co negatywnie wpłynęło na możliwości transportowe Sił Zbrojnych RP.



Zdjęcie 1. Samolot transportowy C-130 Hercules

Źródło: <http://zbiam.pl/artykiuły/c-130-hercules/> [pobrano: 11.05.2019 r.]

Możliwości transportowe samolotu C-130 HERCULES:

- maksymalna masa ładunku – 20 t;
- prędkość przelotowa – 540 km/h;
- zasięg z maksymalnym ładunkiem – 3704 km;
- ilość pasażerów – 92;
- wymiary przestrzeni ładunkowej:
 - długość 12,49 m;
 - szerokość – 3,11 m;
 - wysokość – 2,76 m.

Drugim statkiem powietrznym realizującym zadania transportowe w SZ RP jest samolot C-295M CASA (Zdjęcie 2). Samolot transportowy C-295M CASA jest dużo mniejszy i mniej ładowny w porównaniu do C-130 HERCULES, jednak bardzo dobrze sprawuje się w trakcie transportowania ładunków na małe i średnie odległości. Samoloty te zostały wyprodukowane przez hiszpańskie zakłady lotnicze i zakupione przez Siły Zbrojne RP w 1999 roku i są najbardziej niezawodnymi samolotami transportowymi użytkowymi w Siłach Zbrojnych RP. Aktualnie flota samolotów C-295M wynosi 16 statków powietrznych.



Zdjęcie 2. Samolot transportowy C-295M CASA

Źródło: <https://fulcrum-1.flog.pl/wpis/12998939/casa-c295-m--poland--air-force> [pobrano: 11.05.2019 r.]

Możliwości transportowe samolotu C-295 CASA:

- maksymalna masa ładunku – 9,250t;
- prędkość przelotowa – 430 km/h;
- zasięg z maksymalnym ładunkiem – 2300 km;
- ilość pasażerów – 49 żołnierzy z pełnym wyposażeniem;
- wymiary przestrzeni ładunkowej:
 - długość 12,7 m;
 - szerokość – 2,7m;
 - wysokość – 1,9 m.

Kolejnym statkiem powietrznym, który możemy zaliczyć do grupy samolotów transportowo-pasażerskich jest AN-28 BRYZA (Zdjęcie 3). Został on wyprodukowany przez Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu. Ze względu na swoje wymiary i co za tym idzie

małą ładowność wykorzystywany jest głównie do transportu ludzi na małe odległości oraz niewielkich ładunków. Z uwagi na krótki zasięg samolot ten realizuje zadania głównie na terenie kraju. W obszarze zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych omawiany statek powietrzny może zabezpieczyć jedynie bieżące potrzeby transportowe na teatrze działań, przewożąc personel oraz niewielkie ładunki na małe odległości.



Zdjęcie 3. Samolot Transportowo–pasażerski AN-28 BRYZA

Źródło: <http://forum.krzesiny.org.pl/viewtopic.php?f=21&t=2105> [pobrano: 11.05.2019 r.]

Możliwości transportowe samolotu AN-28 BRYZA:

- maksymalna masa ładunku – 0,7 t;
- prędkość przelotowa – 350 km/h;
- zasięg z maksymalnym ładunkiem – 1420 km;
- ilość pasażerów – 18;
- wymiary przestrzeni ładunkowej:
 - długość 5,26 m;
 - szerokość – 1,74 m;
 - wysokość – 1,72 m.

Przeprowadzona analiza możliwości transportowych polskich statków powietrznych jednoznacznie wskazuje, że jedynie samoloty C-130 HERCULES i C-295 CASA są w stanie realizować zadania w ramach polskich kontyngentów wojskowych. Samoloty AN-28 BRYZA ze względu na małą przestrzeń ładunkową, małą masę

transportowanego ładunku oraz krótki zasięg wykorzystywane są zazwyczaj na terenie kraju podczas ćwiczeń, poligonów oraz szkolenia spadochronowego wojsk powietrzno-desantowych.

Podczas przygotowywania zapotrzebowania na transport lotniczy należy wziąć pod uwagę, że możliwości transportowe przedstawiono dla idealnych warunków atmosferycznych, które praktycznie nie występują podczas realnego transportu. W praktyce, ze względu na czynniki atmosferyczne, ciężar przewożonego ładunku często jest nawet dwukrotnie mniejszy.

W trakcie planowania przemieszczenia polskich kontyngentów wojskowych należy również wziąć pod uwagę, że transport powietrzny obciążony jest wysokimi kosztami oraz ograniczoną przestrzenią ładunkową, dlatego też bardzo często stosuje się przemieszczenia sprzętu **transportem morskim**. Aktualnie Polska posiada 6 jednostek pływających, które mają zdolność przerzutu sprzętu niezbędnego do wykonywania zadań poza terytorium RP:

- 5 okrętów transportowo-minowych 767 typu Lublin (Zdjęcie 4);
- 1 okręt wsparcia logistycznego (Zdjęcie 5).



Zdjęcie 4. Okręt transportowo-minowy 767 typu Lublin

Źródło: <https://www.wojsko-polskie.pl/8fow/otrm/> [pobrano: 10.11.2020 r.]

Okręty transportowo-minowe według projektu 767, typu Lublin, zbudowane zostały w Stoczni Północnej w Gdańsku. Przeznaczone są do załadunku, transportu morskiego, a także wyładowania pływającej i niepływającej techniki wojskowej oraz żołnierzy desantu morskiego. Mogą razem jednorazowo przerzucić komponent Wojsk

Łądowych w sile batalionu złożony np. z ponad 500 żołnierzy i 45 Rosomaków. Załadunek i rozładunek sprzętu i ludzi może odbywać się nie tylko w porcie, ale także na nieprzygotowanym brzegu, bez konieczności budowy systemu logistycznego i nabrzeży portowych. Okręty projektu 767 mają możliwość wykonywania przejść w zagrodach minowych, do punktu przeładunku na nieuzbrojonym brzegu, za pomocą ładunków wydłużonych. Pojedynczy okręt transportowo-minowy może zabrać na pokład sprzęt kołowy i gąsienicowy o łącznym tonażu ponad 400 ton. Może także transportować miny morskie oraz stawiać je w obronnych zagrodach minowych¹⁴².

Dane taktyczno-techniczne¹⁴³:

- długość: 95,8 metra;
- szerokość: 10,8 metra;
- zanurzenie: 2,38 metra;
- wyporność: 1745 ton;
- prędkość: 16,5 węzłów;
- zasięg: 1500 Mm;
- napęd główny: 3 silniki spalinowe Cegielski-Sulzer 6ATL25D o mocy 1320 kW każdy.

Oprócz okrętów transportowo-minowych Marynarka Wojenna dysponuje jednym **okrętem wsparcia logistycznego**. Najważniejszym zadaniem okrętów wsparcia logistycznego jest dostarczanie zaopatrzenia flocie, a także, w mniejszym stopniu, siłom lądowym. Mogą one przewozić zarówno paliwo czy żywność, jak i amunicję oraz sprzęt wojskowy¹⁴⁴.

¹⁴² <https://100latmw.wp.mil.pl/pl/articlesokrety-f/2017-11-13c-okrety-transportowo-minowe-typu-lublin/>.

¹⁴³ Ibidem.

¹⁴⁴ <http://nowa.polska-zbrojna.pl/home/articleshow/13176?t=Nowy-okret-wsparcia-logistycznego>.



Zdjęcie 5. Okręt wsparcia logistycznego
 Źródło: Materiały szkoleniowe STiRW-CKRW
 Dane taktyczno-techniczne:

- długość: 72,9 metra;
- szerokość: 13,8 metra;
- zanurzenie: 4,3 metra;
- wyporność: 2250 ton;
- zasięg: 2500 Mm.

Na podstawie przedstawionych powyżej danych taktyczno-technicznych jednostek pływających MW można stwierdzić, że okręty transportowo-minowe charakteryzują się niewielkim zasięgiem, dlatego też realizowanie przez nie misji poza obszarem Morza Bałtyckiego jest utrudnione. Powyższe ograniczenia wymuszają pozyskiwanie środków przetrzutu morskiego poprzez kontraktowanie usług poza Siły Zbrojne RP. W praktyce pozyskiwanie środków transportu morskiego zabezpieczane jest z następujących źródeł:

- okręty i statki transportowe sił zbrojnych innych państw – udostępnione na podstawie dwustronnych porozumień lub umów;
- okręty wojenne lub cywilne statki transportowe pozyskiwane w drodze udziału Sił Zbrojnych RP w wielonarodowych programach NATO i Unii Europejskiej;
- komercyjne statki cywilne czarterowane (kontraktowane) od polskich lub zagranicznych przewoźników morskich.

Kolejnym rodzajem transportu, który odgrywa istotną rolę w procesie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych jest **transport kołowy**, który posiada

największe możliwości manewrowe z wymienionych powyżej, a także jest praktycznie niezależny od warunków atmosferycznych. W przypadku transportu drogą lądową z wykorzystaniem pojazdów wojskowych należy wyodrębnić również trzy strefy działań: taktyczną, operacyjną i strategiczną. Strefa taktyczna obejmuje przemieszczenie sił i środków z miejsc stałej dyslokacji do punktów załadowniczych, jakim są lotniska oraz porty w przypadku realizacji transportu drogą morską. Strefa operacyjna obejmuje zabezpieczenie transportowe w rejonie działań. W strefie operacyjnej wsparcie transportowe PKW obejmuje dwa rodzaje zadań:

1. Zabezpieczenie działalności bieżącej, w skład której wchodzi realizacja dostaw zaopatrzenia na rzecz pododdziałów w lokalizacjach na teatrze działań, a także przewóz stanów osobowych pomiędzy wysuniętymi bazami.
2. Zabezpieczenie transportowe operacji bojowych w rejonie operacyjnego przeznaczenia, które często wymaga użycia specjalistycznych pojazdów bojowych w celu zwiększenia bezpieczeństwa żołnierzy.

Przemieszczenie PKW w strefie strategicznej realizowane jest niezwykle rzadko z uwagi na to, że pomimo wyżej wymienionych zalet pojazdy posiadają niewielki zasięg w porównaniu do omawianych wyżej środków transportowych (morskich i powietrznych) oraz obarczone są ograniczonymi możliwościami transportowymi. Jednak kluczowym czynnikiem przemawiającym za transportem powietrznym lub morskim na odległe teatry działań jest bezpieczeństwo w trakcie przemieszczenia, związane z koniecznością przekraczania granic krajów, które często objęte są konfliktami zbrojnymi.

Z powyższych rozważań wynika, że wojskowy transport kołowy najczęściej wykorzystywany jest w celu przemieszczania ludzi i sprzętu do/z rejonów załadunku oraz zabezpieczenia logistycznego w rejonie wykonywania zadań mandatowych. Jak wspomniano w poprzednich rozdziałach sprzęt i materiały transportowane są najczęściej w uformowanych paletach lotniczych bądź w kontenerach dwudziestostopowych, dlatego też w celu realizacji wspomnianego transportu Siły Zbrojne RP przeważnie stosują samochody dużej ładowności (głównie z systemem samozaładowczym). Ze względu na różnorodność sprzętu samochodowego realizującego zadania transportowe w Siłach Zbrojnych RP nie sposób scharakteryzować wszystkie rodzaje. Jako przykład tej grupy pojazdów może posłużyć samochód Jelcz 862 z systemem samozaładowczym Multilift MK IV wraz z przyczepą PK-2-24 (Zdjęcie 6).



Zdjęcie 6. Samochód dużej ładowności z systemem samozaładowczym

Źródło: <https://www.defence24.pl/zestawy-samozaladowcze-dla-sil-zbrojnych> [pobrano: 18.11.2020 r.]

Samochód ciężarowy dużej ładowności Jelcz 862 z systemem samozaładowczym Multilift Mk IV przeznaczony jest do transportu ładunków spaletyzowanych na platformach ładunkowych lub kontenerów dwudziestostopowych. Udźwig urządzenia Multilift Mk IV pozwala na podnoszenie ładunków o maksymalnej masie 16,5 t¹⁴⁵. Ponadto samochody te wykorzystują wymienne platformy ładunkowe o różnym przeznaczeniu (m.in. do transportu pojazdów)¹⁴⁶. Natomiast przyczepa PK-2-24t umożliwia transport jednego kontenera dwudziestostopowego lub dwóch kontenerów dziesięciostopowych, nadwozi wymiennych klasy C, platform ładunkowych lub kontenerów hakowych o długości nieprzekraczającej 6,65 m. Przyczepa posiada zbiorniki powietrzne i podnośniki pneumatyczne, została także przystosowana do przewozu materiałów niebezpiecznych¹⁴⁷.

Innym przykładem pojazdu dużej ładowności jest samochód ogólnego przeznaczenia IVECO EURO CARGO (Zdjęcie 7).

¹⁴⁵ <https://www.defence24.pl/zestawy-samozaladowcze-dla-sil-zbrojnych> [pobrano: 18.11.2020 r.].

¹⁴⁶ P. Simiński, *Wojskowe pojazdy kołowe*, Wojskowy Instytut Techniki Pancernej i Samochodowej, Sulejówek 2015, s. 26.

¹⁴⁷ <https://www.defence24.pl/zestawy-samozaladowcze-dla-sil-zbrojnych> [pobrano: 18.11.2020 r.].



Zdjęcie 7. Samochód dużej ładowności z systemem samozaładowniczym

Źródło: https://zbiam.pl/wp-content/uploads/2016/06/WIT_6_2016_pojazdy.jpg [pobrano: 10.11.2020 r.]

Pojazd ten służy do transportu sprzętu wojskowego, a także technicznych i materiałowych środków bojowych. Często wykorzystywany jest również do celów szkoleniowych i gospodarczych. Ładowność Iveco Eurocargo waha się od 6 do 19 ton w zależności od modelu pojazdu.

6.3.2. Wykorzystanie sił i środków transportowych pozyskiwanych w ramach kontraktowania usług

Pozyskiwanie środków transportowych w obszarze transportu powietrznego

Ze względu na ograniczone możliwości transportowe Sił Powietrznych, Polska przystąpiła do udziału w międzynarodowych programach transportowych, w ramach których realizuje transporty ludzi, sprzętu i materiałów na duże odległości, głównie na potrzeby polskich kontyngentów wojskowych. Odpowiedzialny za pozyskiwanie środków transportowych przeznaczonych do przewozów wojskowych jest Podsystem Transportu

i Ruchu Wojsk. Odnosi się to do gałęzi transportu, w których Siły Zbrojne RP nie są w stanie same zaspokoić swoich potrzeb. W pierwszej kolejności dotyczy to strategicznego

transportu powietrznego oraz transportu morskiego¹⁴⁸. W celu realizacji transportu strategicznego, głównie na potrzeby polskich kontyngentów wojskowych, Polska zmuszona jest do korzystania ze środków transportowych pozyskiwanych spoza Sił Zbrojnych RP, zarówno kontraktowanych na rynku cywilnym, jak i poprzez umowy zawierane w ramach międzynarodowych programów transportowych.

Realizacja przemieszczenia strategicznego drogą powietrzną oparta jest na dwóch programach transportowych. Pierwszym z tych programów jest wspólny program państw NATO i UE **Strategic Airlift Interim Solution (SALIS)**, w którego skład wchodzi Belgia, Czechy, Francja, Niemcy, Grecja, Węgry, Luksemburg, Norwegia, Polska, Słowacja, Słowenia, Wielka Brytania. Dodatkowo do programu przystąpiły Finlandia i Szwecja niebędące członkami NATO. Państwa te po kolei obejmują przywództwo nad sojuszem. Trwa ono rok. Celem programu jest dzierżawa na potrzeby sojuszu cywilnych samolotów transportowych mogących przewozić sprzęt i materiały ponadgabarytowe w celu prowadzenia operacji NATO i Unii Europejskiej, reagowania kryzysowego oraz zabezpieczenia transportowego akcji humanitarnych NATO i Unii Europejskiej. Niedogodnością tego rozwiązania jest brak możliwości transportu stanów osobowych powyżej sześciu osób. Pomimo że technicznie istnieje możliwość transportu dwunastu osób, zgodnie z umową liczba pasażerów nie może przekroczyć sześciu (najczęściej użytkowników sprzętu). Jest to podyktowane parametrami konstrukcyjnymi statku powietrznego użytkowanego w ramach Sojuszu (An-124-100 Ruslan). Reprezentantem zrzeszonych państw jest Agencja Wsparcie NATO – **NSPA** /NATO Support Agency/, która w 2006 roku po raz pierwszy podpisała umowę z firmą RUSLAN SALIS GmbH. Przed podpisaniem umowy przez NSPA każde z państw członkowskich deklaruje ilość godzin nalotu, którą wykorzysta w trakcie trwania kontraktu. W ramach umowy firma ta udostępnia dwa samoloty, stacjonujące w bazie Lipsk w gotowości użycia do siedemdziesięciu dwóch godzin od stosownego zawiadomienia. Dodatkowe samoloty, w liczbie czterech, stacjonują w Bazie Operacyjnej w Kijowie lub Uljanowsku.

Dwa samoloty AN-124-100 są w gotowości do użycia w ciągu sześciu dni oraz kolejne dwa w ciągu dziewięciu dni od otrzymania stosownego zawiadomienia o potrzebie podstawienia samolotu w danym porcie lotniczym¹⁴⁹.

Ponadto przewoźnik zapewnia uczestnikom programu¹⁵⁰:

¹⁴⁸ M. Pawlisiak, *System logistyczny determinantem...*, op. cit., s. 363.

¹⁴⁹ DU-4.4.14, Zasady użycia środków transportu strategicznego na potrzeby Sił Zbrojnych RP, MON 2015, s. 13.

- samoloty AN-124-100 wraz z załogą;
- gwarantowany dostęp do strategicznego transportu powietrznego ładunków ponadgabarytowych;
- wykorzystanie zadeklarowanych i zarezerwowanych przez nich godzin lotów w cyklu rocznym;
- planowanie lotów wraz z uzyskaniem zgód dyplomatycznych;
- dokonywanie opłat za usługi lotniskowe, paliwo i agenta przewozowego;
- zapewnienie przedstawiciela przewoźnika w APOE/APOD Airport of Embarkation (Lotnisko Załadunku) / Airport of Debarcation (Lotnisko Wyładunku);
- ubezpieczenie od odpowiedzialności ładunku i osób trzecich.

Planowanie i organizacja transportu strategicznego w ramach programu SALIS odbywa się poprzez Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (Strategic Air Lift Coordination Centre – SALCC). Ponadto SALCC organizuje konferencje dla państw członkowskich z częstotliwością co sześć miesięcy. Omawiane są podczas nich potrzeby poszczególnych uczestników programu w zakresie przemieszczenia strategicznego, a następnie – po uzgodnieniach – wypracowywany jest plan lotów na poszczególne miesiące. Polska w ramach programu posiada do wykorzystania ok. 150 godzin lotu, co jak obliczano daje możliwość dokonania 17-18 przelotów do Afganistanu w ciągu roku. Zapotrzebowanie na transport składa polskie Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW) do SALCC z co najmniej 30-dniowym wyprzedzeniem w stosunku do planowanego lotu¹⁵¹, a realizacja misji potwierdzana jest m.in. trzy dni przed planowanym lotem.

Charakterystyka i możliwości transportowe samolotu AN-124-100 Ruslan

Samolot transportowy AN-124 RUSŁAN jest największym seryjnie produkowanym samolotem transportowym na świecie. W rankingu największych samolotów świata zajmuje drugą lokatę, wyprzedza go jedynie Antonov 225 „Mriya”, który powstał w ramach radzieckiego programu lotów kosmicznych. Antonov 225 „Mriya” został wyprodukowany tylko w jednym egzemplarzu.

¹⁵⁰ Ibidem, s. 14.

¹⁵¹ J. Barcik, P. Czech, *Umowy i programy międzynarodowe z zakresu zdolności transportu strategicznego*, „Logistyka”, nr 2/2014.

Niestandardowym rozwiązaniem samolotu jest jego system załadowczy. AN-124 (Zdjęcie 8). posiada zamontowany wewnątrz przedziału ładunkowego system wysięgników i suwnic, które uniezależniają go od urządzeń zewnętrznych. Samolot ten jest w stanie załadować i wyładować ładunek wyłącznie za pomocą urządzeń pokładowych.



Zdjęcie 8. Samolot transportowy AN-124 RUSŁAN

Źródło: <https://www.smartage.pl/antonow-an-124-ruslan> [pobrano: 27.07.2019 r.]

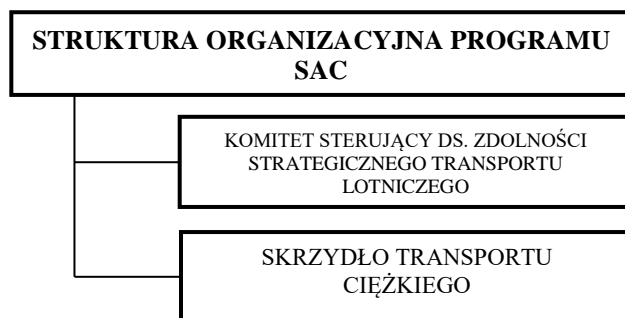
Możliwości transportowe samolotu AN-124 RUSŁAN:

- maksymalna masa ładunku użytecznego – 120 t;
- prędkość przelotowa – 750 km/h;
- zasięg z maksymalnym ładunkiem – 16 090 km;
- ilość pasażerów – 20 (realnie może transportować 12 pasażerów ze względu na ilość pokładowych urządzeń ratowniczych).

Drugim programem transportowym, z którego usług korzystają Siły Zbrojne RP jest Strategic Airlift Capability (SAC), w którego skład wchodzi Bułgaria Estonia, Węgry, Litwa, Holandia, Norwegia, Polska, Rumunia, Słowenia, Stany Zjednoczone Ameryki, a także dwa kraje należące do programu Partnerstwo dla Pokoju: Finlandia i Szwecja. Istotą tego programu jest wspólny zakup przez uczestników trzech samolotów Boeing C-17 Globemaster, gdzie USA wniosły do programu jeden samolot¹⁵².

Struktura organizacyjna programu została przedstawiona na Schemacie 24:

¹⁵² Ibidem.



Schemat 24. Struktura organizacyjna Międzynarodowego Programu Transportowego SAC
Źródło: opracowanie własne

Komitety sterujący ds. Zdolności Strategicznego Transportu Lotniczego (*SB Strategic Airlift Capability Steering Board*) jest organem zarządczym odpowiedzialnym za nadzorowanie przedsięwzięć związanych z transportem strategicznym. Przewodniczącym komitetu jest przedstawiciel jednego z państw członkowskich i sprawuje on urząd na okres roku.

W ramach tego programu utworzona została międzynarodowa jednostka lotnicza – Skrzydło Ciężkiego Transportu Lotniczego (*Heavy Airlift Wing – HAW*) stacjonujące w węgierskiej bazie lotniczej Papa. Jest to wielonarodowa jednostka wojskowa, w której stanowiska etatowe obsadzone są przez państwa uczestniczące w sojuszu. Aktualnie Polska obsadza sześć stanowisk:

1. Zastępcy szefa Wydziału Dowodzenia i Łączności.
2. Dowódcy załogi w eskadrze lotniczej.
3. Pilota.
4. Loadmastera¹⁵³.
5. Podoficera Sekcji Zaopatrzenia w Eskadrze Zaopatrzenia.
6. Pracownika wojska w Wydziale Dowodzenia i Łączności.

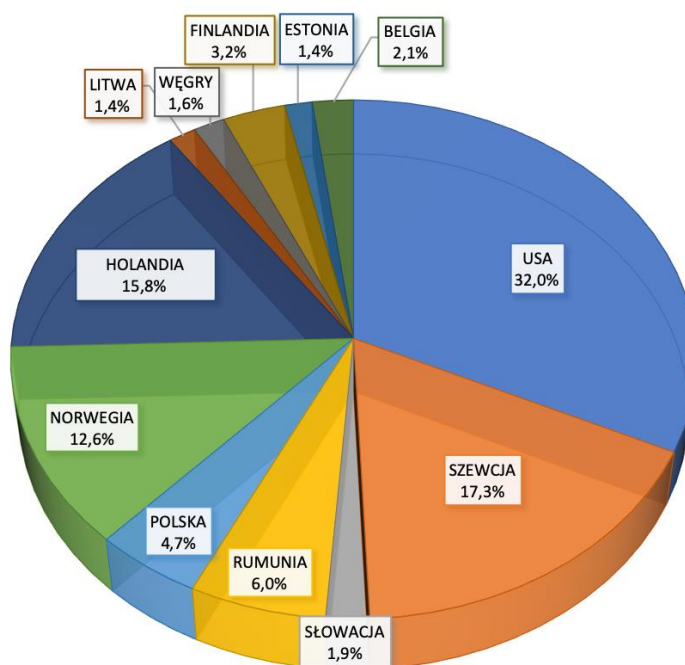
Programem zarządza, stworzona na jego potrzeby, organizacja NAMO (*NATO Airlift Management Organisation – NAMO – Organizacja Zarządzania Transportem Lotniczym NATO*), która powołała swoją agencję wykonawczą NAMA (*NATO Airlift Management Agency – NAMA – Agencja Zarządzania Transportem Lotniczym NATO*). Agencja ta odpowiedzialna jest za prowadzenie działalności bieżącej w obszarze finansowym. W ramach programu opracowywany jest roczny harmonogram rozliczeń

¹⁵³ Loadmaster – członek załogi samolotu odpowiedzialny za rozmieszczenie ludzi i transportowanego ładunku na pokładzie samolotu, zgodnie z „Planem załadunku statku powietrznego”.

finansowych uwzględniający procentowy udział w programie każdego państwa. Istnieje także możliwość aktualizacji planu, ale wymaga to akceptacji pozostałych państw członkowskich.

Sojusz zawiązano w 2006 roku, jednak operacyjne zasady działania jednostki ustalono dopiero w Memorandum of Understanding (MoU), podpisanym w czerwcu 2008 r. Każde partycypujące w sojuszu państwo ma przydzielony roczny limit nalotu. Polski limit to 150 godzin rocznego nalotu, czyli przykładowo około 9 lotów do Afganistanu

wraz z lotem powrotnym. Ponadto Polska uczestniczy w ogólnych kosztach tego programu, gdzie udział w utrzymaniu ogółu kosztów wynosi 4,7% (Wykres 9)¹⁵⁴.



Wykres 9. Procentowy udział państw członkowskich w programie SAC

Źródło: opracowanie własne

Charakterystyka i możliwości transportowe samolotu C-17 Globemaster III

Ciężki samolot transportowy produkowany przez koncern Boeinga użytkowany w ramach międzynarodowego programu SAC jest samolotem przystosowanym do realizacji misji transportowych w rejonach objętych konfliktami zbrojnymi, z możliwością realizacji lotów w rejonach o wysokim poziomie ryzyka.

¹⁵⁴ J. Barcik, P. Czech, *Umowy i programy...*, op. cit.

Wykorzystywany jest nie tylko do transportu wojska i sprzętu w rejony misji, ale również realizuje zadania pomocy humanitarnej (ewakuacja ludności z zagrożonych terenów, zrzuty zaopatrzenia itp.), a także używany jest do przeprowadzania desantów spadochronowych.



Zdjęcie 9. Samolot transportowy C-17 GLOBMASTER III

Źródło: <https://www.thedrive.com/the-war-zone/26734/check-out-this-crazy-shot-of-a-c-17-ingesting-a-big-bird-on-takeoff-at-the-avalon-air-show> [pobrano: 27.07.2019 r.]

Możliwości transportowe samolotu C-17 GLOBMASTER:

- Maksymalna masa ładunku użytecznego – 77,5 t;
- Prędkość przelotowa – 823 km/h;
- Zasięg z maksymalnym ładunkiem – 5925 km;
- Ilość pasażerów – 134.

Oprócz międzynarodowych programów transportowych zwiększających możliwości strategicznego transportu powietrznego Polska uczestniczy w transportowych programach wspierających. Jednym z takich programów jest ATARES (*Air Transport & Air-to-Air Refuelling and other Exchanges of Services*), który oferuje państwom członkowskim bezgotówkowy system wymiany usług transportu lotniczego. Do programu należy 28 państw członkowskich krajów Europy i NATO. Celem programu jest udostępnianie możliwości transportowych na potrzeby innych państw. Podstawą wymiany usług jest umowna jednostka rozliczeniowa równa jednej godzinie nalotu samolotu transportowego C-130 HERCULES. Wszystkie inne typy statków powietrznych oferowane w ramach układu ATARES są obliczane na podstawie tego odniesienia.

Dzięki uczestnictwu w ATARES można korzystać na przykład z samolotów cystern innego państwa, a odwzajemniać wykonany serwis, świadcząc na jego rzecz usługę transportową przy wykorzystaniu własnego samolotu transportowego. Jako maksymalny okres nieprzerwanego zadłużenia przyjęto 60 miesięcy, po którym to czasie nastąpi żądanie natychmiastowego zwrotu lub zapłaty. W ramach porozumienia ATARES odbywały się między innymi szkolenia polskich pilotów F-16 z zakresu procedur tankowania w powietrzu¹⁵⁵.

Przykładowo przelicznik na niektóre typy samolotów użytkowanych przez państwa członkowskie przedstawia się następująco (Tabela 1):

Państwo	Typ samolotu	Przelicznik
Belgia	Embraer 145	0,65
Belgia	Dessault Falcon 9000	0,85
Belgia	Airbus 310	1,90
Niemcy	C-160 Transall	1.00
Niemcy	A310 MRTT	1,90
Niemcy	A310 MRTT (jako cysterna)	3,10
Hiszpania	C-295 CASA	0,80
Hiszpania	C-235 CASA	0,56
Wielka Brytania	C-17 Globemaster	5,90
Włochy	C-27J Spartan	1,19
Francja	AWACS	5,70
Francja	AN0124 (w ramach SALIS)	4,00

Tabela 1. Przykładowy przelicznik usług transportowych w odniesieniu do jednej godziny nalotu samolotu C-130

Źródło: W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy w operacjach...*, op. cit., s. 104

Przedstawiona powyżej metoda rozliczeń ułatwia wzajemne wsparcie poprzez wymianę usług oraz pozwala na redukcję kosztów outsourcingu i daje dodatkowe możliwości (np. szkoleniowe). Ponadto „waluta” ta używana jest wśród krajów

¹⁵⁵ W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy w operacjach...*, op. cit., s. 105.

członkowskich EATC (European Air Transport Command)¹⁵⁶. Pozwala ona na redukcję kosztów outsourcingu oraz daje dodatkowe możliwości (np. szkoleniowe).

Pozyskiwanie środków transportowych w obszarze transportu morskiego

W celu pozyskania środków morskiego transportu strategicznego Polska przystąpiła do AMSCC /Athens Multinational Sealift Coordination Centre (Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego). Zgodnie z wymogami i prawem UE program zapewnia¹⁵⁷:

- dostęp do danych o rynku przewozów;
- pozyskanie środka transportowego;
- wyspecjalizowaną komórkę do kontraktowania transportu.

Instytucja ta, mieszcząca się w Atenach, odpowiada za zbieranie zapotrzebowań składanych przez uczestników programu, a następnie na ich podstawie pozyskiwanie morskiego środka transportowego. Kieruje się w tym procesie ekonomią i efektywnością realizowanego przemieszczenia. Rodzaj środka transportowego wyłaniany jest w drodze przetargu organizowanego przez AMSCC. Czas realizacji przetargu i wyłonienia przewoźnika wynosi w przypadku AMSCC ok. 45 dni. Polska, na podstawie Memorandum o porozumieniu między Ministrem Obrony Rzeczypospolitej Polskiej a Ministrem Obrony Narodowej Republiki Greckiej w sprawie współpracy z Wielonarodowym Centrum Koordynacji Transportu Morskiego w Atenach oraz będącego jego następstwem Porozumienia Technicznego, jest członkiem tego programu od 1 marca 2008 r.¹⁵⁸. Wyżej wymienione Porozumienie Techniczne, pomiędzy AMSCC oraz państwami uczestniczącymi w programie, zawiera szczegółowe informacje dotyczące procedur czarterowych, wniosków o czarter, zapłaty za czarter, monitorowania statków i zarządzania możliwościami transportowymi¹⁵⁹. Podobnie jak w przypadku obsługi poprzednich programów strategicznych, tak i tu koordynatorem jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, przez które składane są wszystkie zapotrzebowania na transport. Zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi zapotrzebowania wysyłane są do AMSCC 30-45 dni przed planowanym przemieszczeniem. Rozliczenie

¹⁵⁶ EATC (European Air Transport Command) – europejskie dowództwo transportu lotniczego z siedzibą znajdującą się w Eindhoven w Holandii, którego celem jest poprawa skuteczności i wydajności wysiłków wojskowego konsorcjum siedmiu państw członkowskich Unii Europejskiej.

¹⁵⁷ DU – 4.4.14, Zasady użycia środków transportu strategicznego na potrzeby Sił Zbrojnych RP, MON 2015, s. 33.

¹⁵⁸ J. Barcik, P. Czech, *Umowy i programy...*, op. cit., s. 3.

¹⁵⁹ DU-4.4.14, Zasady użycia środków transportu..., op. cit., s. 33.

kosztów za czarter realizowane jest na podstawie faktury wystawionej bezpośrednio przez armatora, z płatnością do 30 dni od jej otrzymania. Niewątpliwie zaletą tego rozwiązania jest to, że Polska nie ponosi żadnych kosztów związanych z utrzymaniem w gotowości jednostek pływających, a płaci jedynie za zrealizowaną usługę.

W 2008 roku Polska podpisała również Notę Akcesyjną o przystąpieniu do innej inicjatywy, jaką jest Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (Movement Coordination Centre Europe – MCCE), powstałe w 2007 r., i skupiające 21 państw (w tym także spoza NATO, np. Szwecję). Utworzono je z połączenia Centrum Koordynacji Transportu Morskiego i Europejskiego Centrum Transportu Lotniczego. Podobnie jak w przypadku AMSCC, MCCE nie posiada własnych środków transportu, zaś jego rola ogranicza się do pomocy w planowaniu transportu i pozyskaniu stosownych środków.

Każde państwo uczestniczące w programie, w tym Polska, zobowiązane jest do zapłaty składki członkowskiej¹⁶⁰, która jest stała dla wszystkich uczestników i jest głównym źródłem finansowania programu. Siedziba MCCE znajduje się w Eindhoven, w Holandii.

Celem programu jest koordynowanie między państwami uczestniczącymi wykorzystania możliwości w zakresie transportu powietrznego, lądowego oraz morskiego, a także tankowania w powietrzu, a zatem podnoszenie skuteczności i efektywności działań operacyjnych państw uczestniczących¹⁶¹. MCCE koncentruje się głównie na przewozach strategicznych.

Podsumowując niniejsze rozważania, można wysnuć wniosek, że środki transportu znajdujące się na wyposażeniu polskich jednostek wojskowych mogą realizować misje o charakterze strategicznym (np. przemieszczenie kontyngentów wojskowych w rejon realizacji zadań), jednak są w stanie przemieszczać stany osobowe oraz sprzęt i materiały tylko w ograniczonym zakresie. Ograniczenia wynikają głównie z braku organicznych środków transportowych mogących realizować przemieszczenia na dalekie odległości tylko niewielkiej liczby ludzi i ilości ładunków w znacznie dłuższym czasie, w porównaniu do potencjału transportowego jakim dysponują międzynarodowe programy transportowe. Należy również stwierdzić, że środki transportowe pozyskiwane w ramach międzynarodowych programów transportowych uzupełniają lukę we własnych

¹⁶⁰ J. Barcik, P. Czech, *Umowy i programy...*, op. cit., s. 3.

¹⁶¹ DU – 4.4.14, *Zasady użycia środków transportu...*, op. cit., s. 29.

odpowiednich środkach przerzutu w procesie przemieszczania polskich kontyngentów wojskowych na dalekie odległości.

6.3.3. Realizacja zadań zabezpieczenia transportowego przez potencjał polskich kontyngentów wojskowych

Zadania transportowe w rejonie działań prowadzonych przez polskie kontyngenty działań realizowane są przez znajdujący się w jego strukturach Narodowy Element Wsparcia, do którego zadań należy planowanie, organizowanie i realizacja misji transportowych w rejonie działań.

Do zadań transportowych wykonywanych przez NSE należy zaliczyć m.in.:

- organizowanie transportu do kraju związanego z wysyłaniem SpW i środków materiałowych do kraju (np. w celu napraw i remontów lub uznanych jako zbędne dla potrzeb PKW);
- organizowanie odbiorów dostaw zaopatrzenia z lotnisk wyładowania, a także ich dystrybucja do wysuniętych baz w rejonie działania PKW.

W celu realizacji zadań transportowych NSE wykorzystuje zazwyczaj przemieszczenie drogą lądową lub powietrzną. Zadania te realizowane są na bazie własnych środków przerzutu bądź pozyskane w ramach umów, porozumień lub kontraktów z lokalnymi kontrahentami. Bardzo często wykorzystywany jest również międzynarodowy system transportowy organizowany w ramach logistyki wielonarodowej w rejonie misji. Najbardziej uniwersalnym i zapewniającym największy poziom bezpieczeństwa sposobem realizacji pełnego spektrum zadań transportowych jest posiadanie własnych zasobów. Jednakże biorąc pod uwagę aspekty ekonomiczno-finansowe związane z transportem sprzętu na teatr działań oraz ograniczeniami w rejonie stacjonowania PKW (brak odpowiedniej infrastruktury), system transportowy realizowany jest sposobem mieszanym np. transport sprzętu i materiałów drogą lądową z użyciem własnych zasobów transportowych, a transport stanów osobowych z wykorzystaniem mostów powietrznych organizowanych przez państwa koalicyjne. Zależy to oczywiście od poziomu zagrożenia w miejscu wykonywania zadań oraz od możliwości transportowych w rejonie misji.

Idealnym rozwiązaniem jest posiadanie własnego statku powietrznego w rejonie misji. Rozwiązanie takie uniezależnia PKW od koalicyjnych środków transportu, co przekłada się na skrócenie czasu łańcucha dostaw, a także w przypadku włączenia narodowych środków przerzutu w koalicyjny system transportowy stawia nas jako równorzędnego partnera w trakcie realizacji zadań logistycznych. Niestety

rozwiązanie takie obarczone jest wysokimi kosztami związanymi z utrzymaniem technicznym środków transportowych oraz powiększeniem stanu etatowego PKW o personel niezbędny do użytkowania i obsługi sprzętu (często jest to nawet kilkadziesiąt osób). Dlatego też już na wstępnym etapie planowania należy poddać dogłębnej analizie ilość środków transportowych, które utrzymywane będą na teatrze działań.

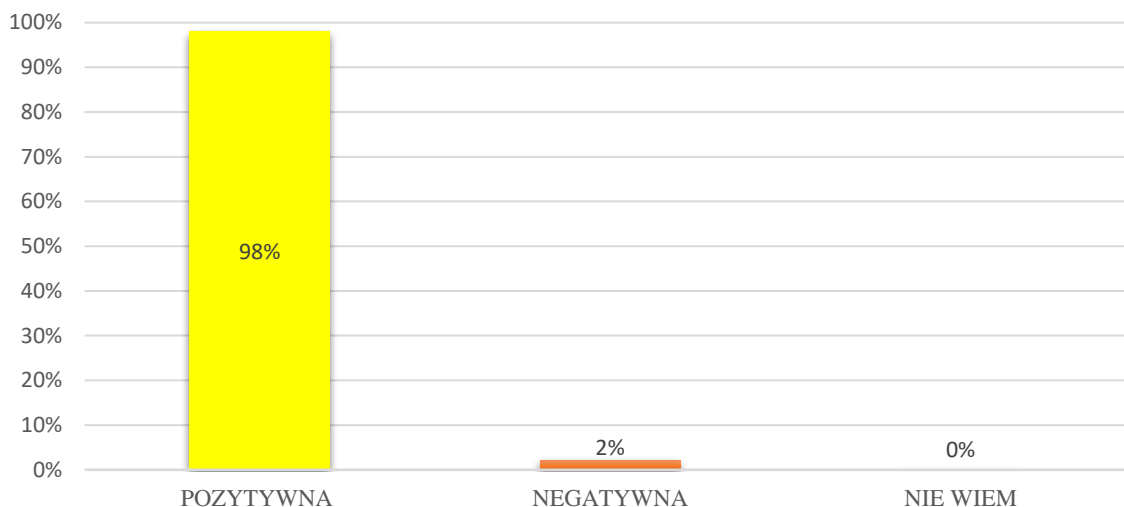
Trzeba pamiętać, że zadania transportowe nie sprowadzają się wyłącznie do przemieszczenia ludzi i sprzętu w rejon działania. Zadania te obejmują również załadunek, wyładunek oraz przygotowanie sprzętu do transportu. W celu zapewnienia bezpieczeństwa misji transportowych jednostki stacjonujące poza granicami kraju powinny zapewnić możliwość całodobowego załadunku lub rozładunku transportowanego mienia oraz zapewnić jego składowanie (magazynowanie). Realizacja tych zadań wymaga dysponowania odpowiednim sprzętem przeładunkowym, takim jak np. podnośniki czy platformy do transportu palet z ładunkiem. Utrzymanie takiego sprzętu w strukturach PKW również pociąga za sobą pewne niedogodności związane z serwisem oraz bieżącymi naprawami. Często okazuje się bowiem, że sprzęt taki podlega Wojskowemu Dozorowi Technicznemu, co wymusza jego okresową rotację do kraju lub w przypadku odpowiedniego zaplecza technicznego wysłanie specjalisty (często pracownika cywilnego) w rejon misji. Z przedstawionej analizy wynika, że potencjał transportowy w znacznej mierze wynika z potencjału transportowego jednostek wojskowych SZ RP i możliwości pozyskania sprzętu oraz urządzeń transportowych w miejscu czasowej dyslokacji.

W celu oceny realizacji zadań transportowych przez polskie kontyngenty wojskowe sformułowano w ankiecie następujące pytanie:

Czy potencjał transportowy będący na wyposażeniu jednostek wojskowych jest w stanie zabezpieczyć potrzeby transportowe w rejonie misji?

Tak postawione pytanie spotkało się z następującymi odpowiedziami (Wykres 10):

**OCENA REALIZACJI ZADAŃ TRANSPORTOWYCH
NA POTRZEBY PKW W OPINII EKSPERTÓW PODSYSTEMU
TRANSPORTU I RUCHU WOJSK**



Wykres 10. Wyniki oceny realizacji zadań transportowych na korzyść PKW przez potencjał jednostek wojskowych w świetle opinii ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

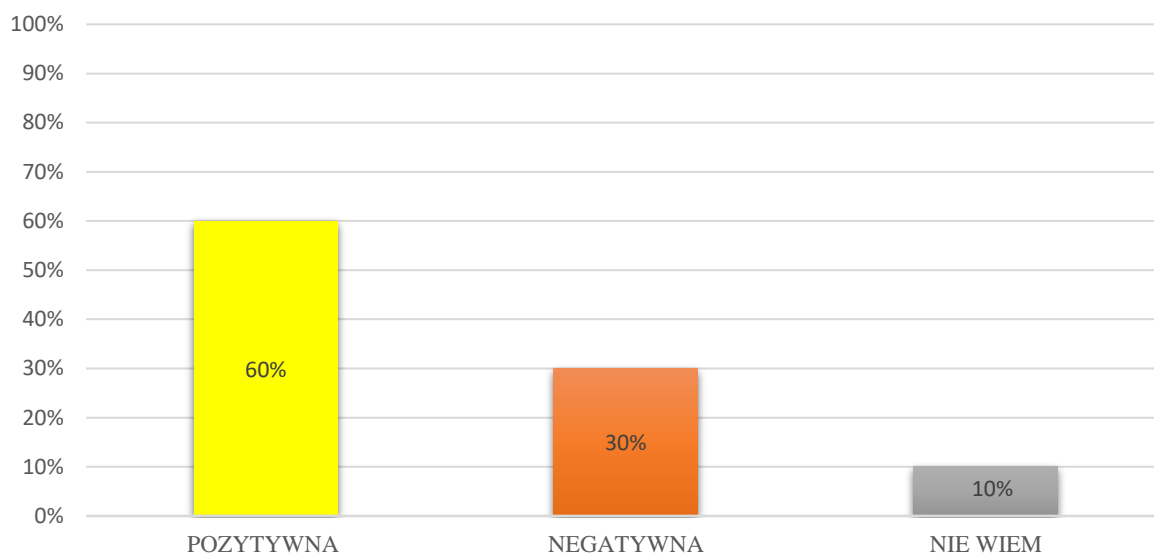
Źródło: opracowanie własne

W środowisku osób funkcyjnych Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk odpowiedź była pozytywna w 98% przypadków. Ankietowani zgodnie twierdzą, że posiadany potencjał transportowy jest w stanie zabezpieczyć polskie kontyngenty wojskowe zarówno w kraju (transport sprzętu i stanów osobowych do portów załadunku oraz załadunek sprzętu na środki transportowe), jak i wydzielić odpowiedni sprzęt w struktury PKW. Osoby funkcyjne piastujące stanowiska na poziomie brygad logistycznych również zgodnie uważają, że integralne środki transportu zabezpieczają funkcjonowanie PKW w obszarach przemieszczenia sił, dowozu zaopatrzenia i ewakuacji. Natomiast, operacje transportowe typu przyjęcie, rozśrodkowanie i dalszy ruch wojsk (RSOM) wymagają wsparcia elementów zewnętrznych w ramach logistyki wielonarodowej (organizowanej na teatrze działań). Do takiego wsparcia należy zaliczyć m.in. wielonarodowe jednostki MILU (z ang. *Military International Logistics Unit*), pomoc w ramach umowy ACSA, programy transportowe, w tym – SALIS, SAC, MCCE, czy umowy z przewoźnikami.

Odpowiedzi negatywne, które stanowiły 10% głosów uzasadniane były brakiem statków powietrznych dalekiego zasięgu.

Wśród osób funkcyjnych w PKW zdania były bardziej podzielone (Wykres 11):

**OCENA REALIZACJI ZADAŃ TRANSPORTOWYCH
NA POTRZEBY PKW W OPINII SPECJALISTÓW ds. TRANSPORTU
POLSKICH KONTYNGENÓW WOJSKOWYCH**



Wykres 11. Wyniki oceny realizacji zadań transportowych na korzyść PKW przez potencjał jednostek wojskowych w świetle opinii specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych
Źródło: opracowanie własne

W badanej grupie osobowej wyniki nie są już tak jednoznaczne. W tym przypadku tylko 60% ankietowanych opowiedziało się „za”, 30 % uznało potencjał transportowy jako niewystarczający, a 10% ankietowanych wstrzymało się od głosu. W przypadku tej grupy respondentów głównymi powodami udzielenia odpowiedzi negatywnej była niewystarczająca liczba środków transportowych. Dotknęło to głównie uczestników pierwszych zmian w Iraku i Afganistanie, gdzie stan liczbowy pojazdów w odniesieniu do realizowanych zadań był nieproporcjonalny.

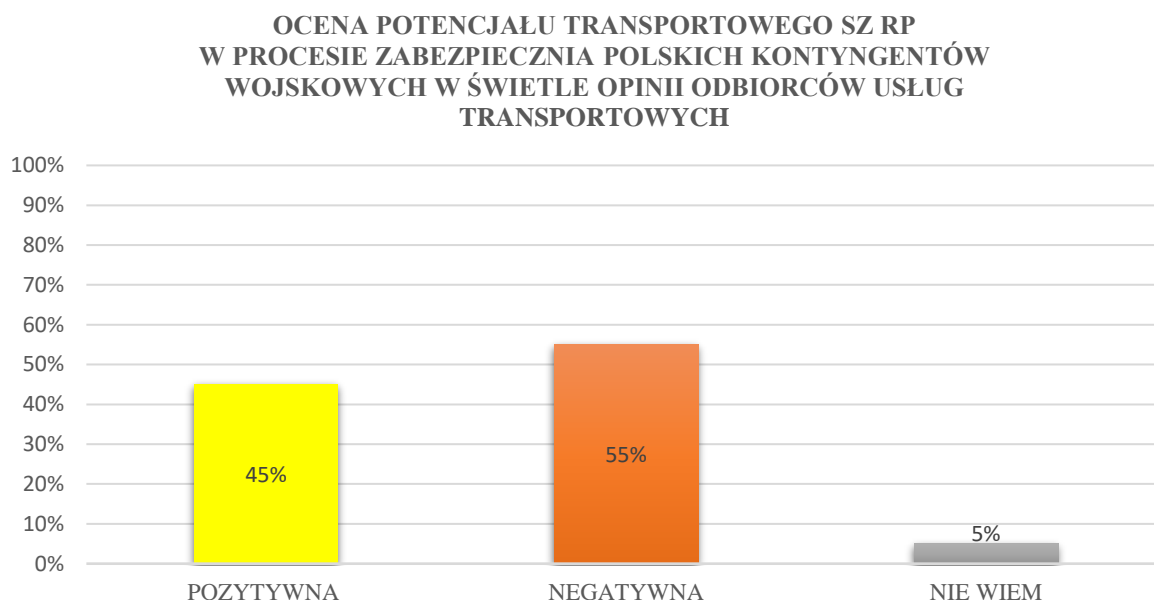
W grupie konsumentów systemu transportowego realizujących zadania poza granicami kraju, odpowiedzi negatywne uzasadniane były głównie nieodpowiednim dostosowaniem sprzętu i pojazdów do warunków panujących w rejonie odpowiedzialności PKW.

W tym przypadku ankietowani również odnosili się do misji w Iraku i Afganistanie, gdzie pojazdy samochodowe, takie jak Honker czy STAR 266 kompletnie nie spełniały warunków dla danej strefy klimatycznej. Użytkowanie w warunkach wysokiego zapylenia oraz w ekstremalnie wysokich temperaturach przełożyło się na zwiększoną awaryjność sprzętu, a tym samym na bezpieczeństwo zarówno logistyczne jak i operacyjne wojsk.

Zwrócono również uwagę na niewystarczające (a w zasadzie brak) opancerzenia pojazdów realizujących misje bojowe. W początkowej fazie misji na Bliskim Wschodzie żołnierze zmuszeni byli sami zabezpieczać pojazdy przed minami-pułapkami czy ostrzałem nieprzyjaciela. Używali do tego celu dostępnych materiałów, często demontując inny sprzęt będący na wyposażeniu PKW lub nieoficjalnie pozyskany od strony amerykańskiej.

Ankietowani zgodnie jednak twierdzą, że obecna sytuacja uległa znacznej poprawie. Sprzęt wysyłany na misje przechodzi kompleksowy przegląd techniczny oraz jest dostosowywany do danej strefy klimatycznej.

Niestety, najbardziej niekorzystne przekonanie dotyczące wykorzystania potencjału transportowego SZ RP panuje w grupie odbiorców systemu transportowego (Wykres 12):



Wykres 12. Wyniki oceny realizacji zadań transportowych na korzyść PKW przez potencjał jednostek wojskowych w świetle opinii odbiorców usług transportowych

Źródło: opracowanie własne

Ankietowana grupa odbiorców w większości twierdzi, że potencjał transportowy, jakim dysponują SZ RP, nie jest w stanie zabezpieczyć potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych na wymaganym poziomie, natomiast mniej niż połowa z nich oceniła pozytywnie ten obszar zabezpieczenia logistycznego.

Niestety w ocenie konsumentów systemu panuje w dalszym ciągu przeświadczenie, że sprzęt krajowy odbiega jakościowo od sprzętu amerykańskiego, co jest bolączką szczególnie w trakcie wykonywania misji w układzie koalicyjnym. Według większości respondentów powodem takiego stanu rzeczy jest fakt, że w rejon misji wysyłany jest

sprzęt wyeksploatowany, który charakteryzuje się dużą awaryjnością. Dotyczy to zarówno ogólnie pojętych środków przerzutu, jak i sprzętu przeladunkowego, który dociera w rejon wykonywania zadań.

Na podstawie analiz w badanych grupach osobowych jednak można wysnuć wnioski, że potencjał transportowy polskich kontyngentów wojskowych jest w stanie zabezpieczyć działania poza granicami kraju. Wątpliwość budzi jednak sposób planowania ilości środków w rejonie operacyjnego przeznaczenia oraz przygotowanie ich do panujących w tych rejonach warunków. Kierunki, w których należy dokonać zmian mających na celu poprawę funkcjonowania polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania mandatowe, a także poprawić poziom ich bezpieczeństwa – zostaną poddane analizie w dalszej części niniejszej dysertacji.

6.4. Podsumowanie

Rozdział szósty został poświęcony ocenie procesu planowania potrzeb transportowych w świetle obowiązujących przepisów prawnych, ocenie systemu planowania potrzeb transportowych oraz ocenie realizacji zadań transportowych w aspekcie bezpieczeństwa polskich kontyngentów wojskowych. Ocenę przeprowadzono w oparciu o badania ankietowe oraz wywiady eksperckie z przedstawicielami Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz konsumentami usług transportowych.

Proces planowania potrzeb transportowych w świetle obowiązujących przepisów prawnych został oceniony pozytywnie. Badania potwierdziły spójność przepisów krajowych z regulacjami międzynarodowymi. Wedle respondentów Polska dostosowała i cały czas uaktualnia krajowe regulacje prawne obowiązujące w krajach członkowskich NATO i Unii Europejskiej oraz praktycznie wykorzystuje ich zapisy w procesie zabezpieczenia transportowego.

W trakcie badań systemu planowania potrzeb transportowych skupiono się na ocenie efektywności procedur planowania potrzeb transportowych oraz identyfikacji głównych przeszkód w trakcie procesu planowania i realizacji przemieszczenia. Efektywność procesu planowania została oceniona pozytywnie. Ankietowani nie wskazali uchybień

w tym zakresie mogących mieć decydujący wpływ na powodzenie misji transportowych. Jako główne utrudnienia wskazano brak organicznych środków transportowych oraz czasochłonne procedury związane z pozyskiwaniem środków transportowych spoza Sił Zbrojnych RP.

W celu oceny realizacji zadań transportowych przez Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk przybliżono potencjał jakim dysponują Siły Zbrojne RP oraz potencjał transportowy możliwy do pozyskania w ramach umów i programów międzynarodowych.

W celu dokonania oceny oraz uzyskania wiarygodnych, a zarazem zweryfikowanych rezultatów badań przeprowadzono badania ankietowe i wywiady eksperckie, a następnie porównano wyniki badań i poddano je szczegółowej analizie.

Przeprowadzone oceny wykazały, że zdecydowana większość respondentów ocenia ten proces pozytywnie. W trakcie badań stwierdzono, że posiadany potencjał jest w stanie zabezpieczyć potrzeby transportowe na poziomie taktycznym i operacyjnym. Jednakże, w przypadku transportu strategicznego Siły Zbrojne RP muszą wspomagać się międzynarodowymi programami transportowymi oraz kontraktowaniem usług transportowych na rynku cywilnym.

ROZDZIAŁ VII

KIERUNKI DOSKONALENIA PROCESU ZASPOKOJENIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH POLSKICH KONTYNGENTÓW WOJSKOWYCH W ASPEKCIE ICH BEZPIECZEŃSTWA

7.1. Procedury planowania potrzeb transportowych oraz struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

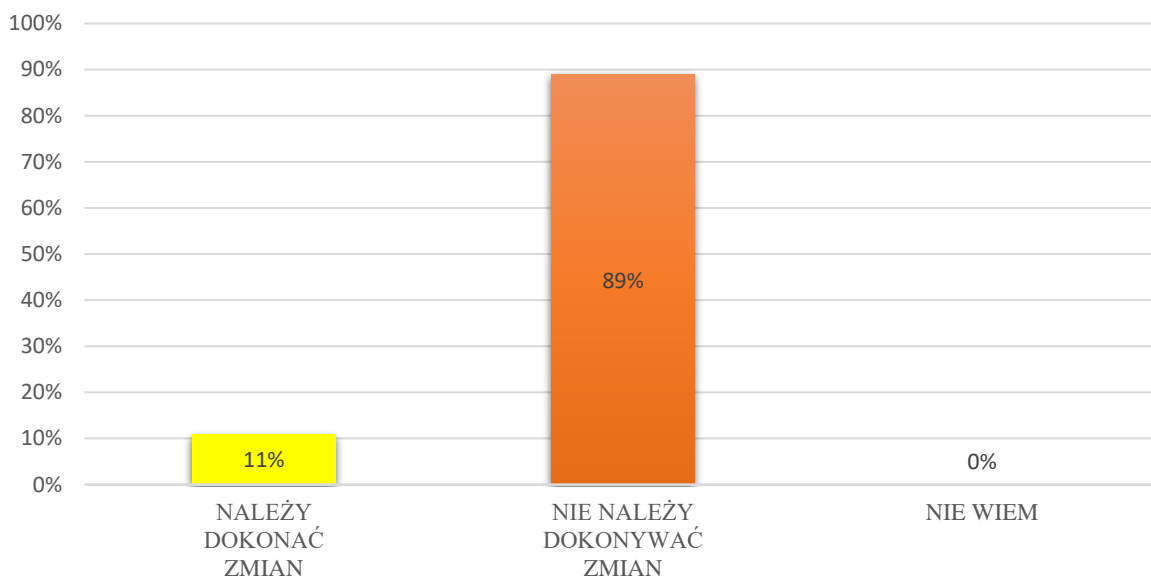
Współczesne problemy związane z zabezpieczeniem transportowym polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju wymagają przeprowadzenia niezwykle szczegółowego procesu planowania, w procesie którego dokonywany jest m.in. wybór odpowiedniego środka transportowego. Wypracowanie takiej decyzji wymaga zastosowania nie jednego, ale całej grupy kryteriów wpływających na złożoność procesu planistycznego oraz jego czasochłonność. Podyktowane jest to m.in. mianami w zakresie wymagań operacyjno-taktycznych na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat dotyczących prowadzenia misji zagranicznych, i co jest z tym ściśle powiązane sposobem zabezpieczenia logistycznego wojsk realizujących zadania mandatowe.

Ocena procedur planowania potrzeb transportowych wykazała, że ten obszar działalności transportowej funkcjonuje sprawnie, spełniając założone cele. Jednakże, w ramach przeprowadzonych wywiadów eksperckich oraz sondaży diagnostycznych wskazano kilka możliwości poprawy obecnego stanu. W tym celu postawiono ankietowanym następujące pytanie:

Czy należałoby dokonać zmian w procedurach planowania potrzeb transportowych (jak np. zmiany w instrukcjach branżowych, procedurach pozyskiwania środków transportowych spoza SZ RP, dostosowanie przepisów krajowych do przepisów międzynarodowych itp.) w celu podniesienia efektywności tego procesu?

Odpowiedzi respondentów w grupie ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zostały zobrazowane na poniższym wykresie (Wykres 13):

**MOŻLIWOŚCI POPRAWY PLANOWANIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH
W ŚWIELE OPINII EKSPERTÓW PODSYSTEMU TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK**



Wykres 13. Ocena możliwości poprawy planowania potrzeb transportowych w świetle opinii ekspertów odpowiedzialnych za planowanie transportów w SZ RP

Źródło: opracowanie własne

Grupa ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk niemalże zgodnie stwierdziła, że procedury planowania dotyczące przemieszczenia elementów SZ RP poza granice kraju są na wysokim poziomie. Istnieje szereg publikacji narodowych (doktryn i instrukcji transportowych), które szczegółowo regulują kwestie związane z planowaniem przemieszczenia na odległe teatry działań.

Ponadto dokumenty doktrynalne na poziomie krajowym są kompatybilne z regulacjami międzynarodowymi zawartymi w dokumentach: *Allied Movement Publication* (AMOVVP), *Allied Joint Movement and Transportation Doctrine AJP-44*, *Status of Forces Agreement* (SOFA), gdzie zawarte są wszystkie uregulowania prawne. Zarówno polskie, jak i międzynarodowe opracowania zawierają podział zadań i kompetencji w zakresie właściwego planowania potrzeb transportowych.

W przypadku zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych w obszarze przemieszczenia w rejon wykonywanych działań nie ma zbyt dużych możliwości zmian regulacji prawnych z uwagi na to, że operacje te prowadzone są w ramach działań połączonych, co obliguje SZ RP do stosowania procedur międzynarodowych. Ankietowani zwrócili jednak uwagę, że **aktualizacja procedur powinna być procesem ciągłym**, co jest wymagane ze względu na fakt zmieniających się przepisów prawa regulujących obszar transportu i ruchu wojsk. Wynika to również ze zdobywania nowych doświadczeń,

formułowania wniosków oraz prowadzonych analiz w trakcie zabezpieczenia transportowego kolejnych zmian polskich kontyngentów wojskowych.

Część respondentów poruszyła również problem wykorzystania prawa zamówień publicznych w obszarze pozyskiwania środków transportowych. Wyartykułowali konieczność ograniczenia ilości postępowań w ramach prawa zamówień publicznych, w których dokonuje się wyboru wyłącznie z uwagi na najniższą cenę, zamiast wyłaniać rozwiązania najbardziej efektywne i zapewniające bezpieczeństwo z perspektywy całego okresu realizacji umowy. Niska cena niekiedy pociąga za sobą konsekwencje w postaci niewspółmiernie wysokich kosztów eksploatacji, co przekłada się na konieczność wydatkowania dodatkowych środków w ramach danego zamówienia. W efekcie taka oferta okazuje się nie być „najtańszym” wyborem. Problemem aktualnych postępowań – zdaniem ankietowanych – jest brak efektywności w zarządzaniu podczas całego procesu zakupowego, tj. od momentu planowania udzielenia zamówienia poprzez przygotowanie postępowania, aż do podsumowania jego realizacji.

Wśród rozwiązań, które mogą przyczynić się do poprawy jakości prowadzonych postępowań, można wskazać regulacje dotyczące analizy potrzeb zamawiającego, możliwości negocjacji treści oferty oraz opisu kryteriów, czy też weryfikacji postępowania już po wykonaniu zamówienia. Zamawiający może przeprowadzić wstępne konsultacje rynkowe oraz zaangażować potencjalnych wykonawców w przygotowanie postępowania w ramach tzw. dialogu technicznego. Celem tych konsultacji jest przygotowanie postępowania, identyfikacja możliwości rynkowych oraz pokazanie sprecyzowanych wymagań zamawiającego. I tu nasuwa się pewna refleksja, bowiem w 2017 roku z podobnego rozwiązania, tj. dialogu technicznego, skorzystano zaledwie w 0,35% wszystkich postępowań.

Efektywność zamówień publicznych niewątpliwie ma związek ze sposobem konstrukcji umowy dotyczącej realizacji zamówienia, która oddziałuje na proces realizacji jej przedmiotu. Wysokie ceny zawarte w ofertach albo brak zainteresowania przetargami mogą być konsekwencją treści przygotowywanych umów, które przewidują wysokie kary umowne, nieproporcjonalny podział ryzyka i inne warunki niekorzystne dla wykonawcy. Wszak w praktyce często można spotkać się z zachwianiem zasady równowagi stron poprzez formułowanie jednostronnych umów przez zamawiających, co de facto powoduje przerzucenie wszelkiego ryzyka na wykonawców.

Narzędziem, które może umożliwić weryfikację efektywności udzielenia i realizacji danego zamówienia jest sporządzenie raportu z realizacji zamówienia.

Jego obligatoryjnymi elementami są: wskazanie kwoty, którą wykorzystano na realizację zamówienia, a także porównanie jej do kwoty szacunkowej podanej w ofercie oraz maksymalnej wysokości zamówienia określonej w umowie. Taki dokument powinien zawierać informacje o tym, czy:

- na realizację zamówienia wydatkowano kwotę wyższą od pierwotnej wartości ceny ofertowej;
- na wykonawcę zostały nałożone kary umowne w wysokości co najmniej 10% wartości ceny;
- wystąpiły znaczące opóźnienia w realizacji umowy;
- zamawiający lub wykonawca odstąpił od umowy.

Zamawiający w treści raportu jest obowiązany dokonać oceny sposobu wykonania zamówienia, w tym jakości jego wykonania. Proces realizacji zamówienia powinien być oceniony przez zamawiającego pod kątem elementów, które można by zmienić lub ulepszyć tak, aby następne zamówienia były efektywniejsze.

W przypadku, gdy nie ma możliwości realizacji przerzutu w ramach zdolności transportowych dostępnych na teatrze, organizacja przerzutu leży po stronie Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w systemie narodowym. Regulacje prawne nie są jednakże stosowane w sytuacji, w której planowanie środków transportowych, ze względu na bezpieczeństwo personelu, odbywa się w skróconej formie, z pominięciem ogólnie przyjętych przepisów prawnych. Powyższa kwestia nie dotyczy tylko przemieszczenia żołnierzy i sprzętu na teatr działań, ale również środków transportowych bezpośrednio zaangażowanych w misje bojowe, takie jak np. śmigłowce i pojazdy bojowe, gdy bezpieczeństwo biorących udział w operacji wojsk jest najbardziej zachwiane.

Stąd biorąc pod uwagę bezpieczeństwo żołnierzy realizujących zadania w ramach misji zagranicznych, należy **możliwie uprościć, jasno sprecyzować i stosować w praktyce kwestie pozyskiwania środków transportowych w ramach pilnej potrzeby** (np. związanej z sytuacją operacyjną lub mającej bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo). Spowoduje to skrócenie czasu pozyskania środków transportowych, co przełoży się na bezpieczeństwo misji.

Według wysokiej rangi oficerów odpowiedzialnych za organizację transportu na szczeblu strategicznym kolejnym aspektem, który należy rozważyć w procesie planowania przemieszczenia, jest poprawa funkcjonowania modułów transportowych systemu informatycznego SI LOGFAS wspierających ten proces. Aktualnie funkcjonuje on

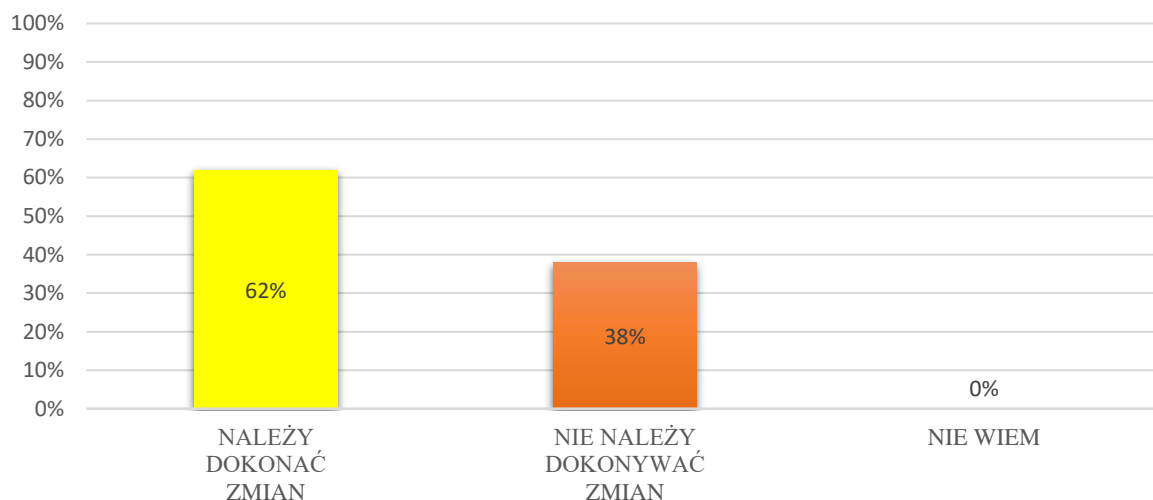
wyłącznie w kilku instytucjach na szczeblu centralnym i nie jest w stanie efektywnie pomagać w realnym procesie planowania. Ponadto brakuje odpowiedniej ilości wykwalifikowanych operatorów systemu, co dodatkowo negatywnie wpływa na proces planowania operacji transportowych. Funkcjonowanie systemów nabiera szczególnego znaczenia w przypadku planowania misji o charakterze wielonarodowym, gdzie w większości krajów koalicyjnych funkcjonują systemy transportowe.

Ponadto zasadne jest wprowadzenie do bazy danych SI LOGFAS Force Profile and Holdings, tzn. całego stanu posiadanego sprzętu wojskowego i stanu osobowego, co umożliwiłoby sprawniejsze i bardziej efektywne planowanie przemieszczenia, a także zasililoby informacyjnie planistów w zakresie możliwości użycia odpowiedniego środka transportu. W wywiadach podkreślono również, że interoperacyjność w ramach Sojuszu Północnoatlantyckiego NATO możemy osiągnąć tylko wówczas, gdy rozmawiamy „wspólnym językiem” i nie chodzi tu o język angielski, ale o język systemu LOGFAS, za pomocą którego jesteśmy w stanie zaprezentować posiadany potencjał transportowy oraz wypracować najbardziej efektywną metodę przemieszczenia.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy **rozpowszechnić użytkowanie modułów systemu informatycznego LOGFAS na wszystkich poziomach dowodzenia SZ RP**, pozwoli to na przeprowadzenie procesu planowania w ramach logistyki wielonarodowej oraz przełoży się na czas realizacji misji tudzież jakość świadczonych usług.

Grupa osób zajmujących stanowiska transportowe w Narodowym Elemencie Wsparcia (NSE) miała nieco inne spostrzeżenia, co do pozyskiwania środków transportowych w ramach pilnej potrzeby operacyjnej. Ich głosy rozłożyły się w stosunku 62% do 38% (Wykres 14).

**MOŻLIWOŚCI POPRAWY PLANOWANIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH
W ŚWIETLE OPINII SPECJALISTÓW ds. TRANSPORTU W POLSKIM
KOMNTYNGENCIE WOJSKOWYM**



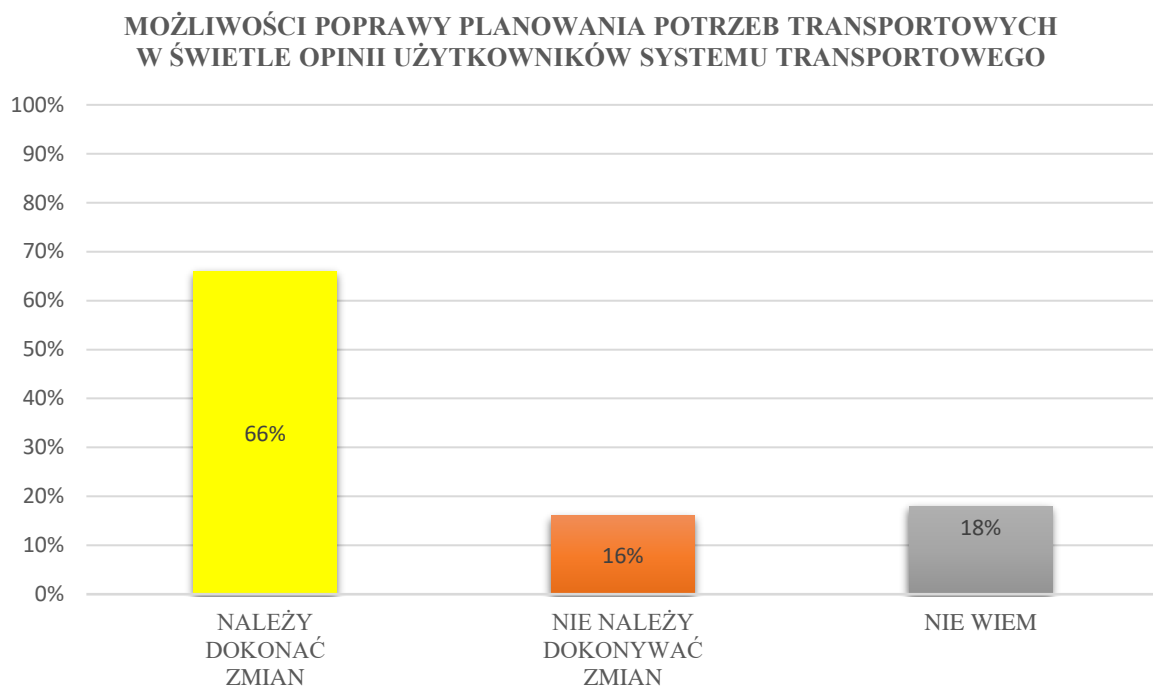
Wykres 14. Ocena możliwości poprawy planowania potrzeb transportowych w świetle opinii specjalistów na szczeblu polskiego kontyngentu wojskowego
Źródło: opracowanie własne

Powyższa grupa ankietowanych wskazała na terminowość w realizacji dostaw zaopatrzenia, która jest jednym z priorytetów świadczenia usług transportowych. Planując usługi transportowe na potrzeby polskich kontyngentów wojskowych (głównie z przewoźnikami cywilnymi), należy położyć nacisk na zapewnienie ciągłości łańcucha dostaw dla wojsk wykonujących zadania operacyjne. Niestety w praktyce bardzo często dochodzi do opóźnień w realizacji dostaw sprzętu i materiałów w rejon misji. W historii polskich misji zagranicznych zdarzało się bowiem, że opóźnienia wynikały z niedociągnięć przewoźnika, np. brak not dyplomatycznych stwierdzających przewóz niektórych egzemplarzy sprzętu, czy wysyłanie dokumentów do właściwych organów lub instytucji transportowych z opóźnieniem. Często dochodziło również do sytuacji, gdzie przyczyną opóźnień były inne misje realizowane w tym samym czasie przez zakontraktowane firmy transportowe.

Przedstawione wyżej argumenty wskazują, że należy w **kontraktach (umowach) zawrzeć zapisy na temat konsekwencji prawnych** wynikających z nieterminowych dostaw zarówno ludzi, jak i środków zaopatrzenia na/z teatru działań, które występują z winy przewoźnika. Zmiany w tych dokumentach pozwolą wymusić na przewoźniku terminową realizację zadań transportowych zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, co przełoży się na jakość świadczonych usług oraz bezpieczeństwo żołnierzy realizujących zadania poza granicami kraju.

Kolejną, wskazaną przez respondentów, konsekwencją uchybień w procesie planowania, według przeprowadzonych wywiadów, jest niepełne wykorzystanie przestrzeni transportowych w środkach transportowych. W procesie planowania potrzeb transportowych na podstawie zapotrzebowań składanych z PKW dochodzi do sytuacji, w której masa oraz objętość zgłoszonych potrzeb jest nieadekwatna do ładowności statków powietrznych wykorzystywanych do realizacji przemieszczenia strategicznego w ramach międzynarodowych programów transportowych jak SALIS czy SAC. Jeśli chodzi o potrzeby operacyjne oraz ich bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żołnierzy, to niejednokrotnie dochodziło do sytuacji, gdy wielkogabarytowe statki powietrzne realizowały swoje misje z niemal pustą przestrzenią ładunkową. W ocenie ankietowanej grupy osobowej istnieje możliwość poprawy w tym obszarze. Rozwiązaniem w takiej sytuacji może być **organizowanie przemieszczenia w ramach misji wielonarodowych** przez podział przestrzeni ładunkowej pomiędzy inne państwa członkowskie sojuszu formujące kontyngenty w tym samym rejonie odpowiedzialności lub realizujące zadania na danej trasie przelotu statku powietrznego. Korzyścią takiego rozwiązania jest podział godzin nalotu przydzielanych w ramach członkostwa w sojuszu pomiędzy dwie lub więcej nacji, co w konsekwencji przekłada się na zmniejszenie kosztów przemieszczenia.

Ostatnią grupą osób oceniających procedury planowania byli żołnierze stanowiący element wykonawczy polskiego kontyngentu wojskowego, którzy również w większości stwierdzili, że procedury związane z planowaniem zadań transportowych należy poddać dogłębnej analizie (Wykres 15).



Wykres 15. Ocena możliwości poprawy planowania potrzeb transportowych w świetle opinii użytkowników systemu transportowego polskiego kontyngentu wojskowego

Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość z tych osób nie brała udziału w procesie planowania przemieszczenia, jednakże poczynili oni cenne uwagi z punktu widzenia konsumenta – żołnierza, który generuje potrzeby materiałowe niezbędne mu do funkcjonowania w rejonie misji oraz do realizacji zadań zgodnie z operacyjnym przeznaczeniem.

W tym przypadku jako główną bolączkę wskazano opóźnienia w realizacji dostaw sprzętu, wyposażenia i środków materiałowych. Ankietowani jako rozwiązanie tego problemu podali utworzenie **stałych mostów powietrznych pomiędzy miejscem stałej dyslokacji a rejonem stacjonowania PKW** już na etapie planowania misji. Przykładem mogą być żołnierze ostatnich zmian PKW RSM Afganistan, którzy podlegali ankietowaniu. Uznali oni, że już w takcie planowania kolejnej zmiany należałoby zaplanować dwa przeloty w miesiącu realizowane własnymi statkami powietrznymi C-295M CASA. Rozwiązanie takie umożliwi podtrzymanie ciągłości łańcucha dostaw, gdzie nawet w przypadku anulowania jednego z lotów z przyczyn technicznych lub proceduralnych pokryłoby w pełni zapotrzebowanie PKW na niezbędny sprzęt i materiały.

Z oceny procedur planowania oraz ze wskazanych kierunków poprawy wynika, że system planowania potrzeb transportowych funkcjonuje na poziomie zadowalającym, niemniej jednak respondenci wskazali kilka obszarów funkcjonalnych, które należałoby

poddać szczegółowej analizie w celu podniesienia efektywności całego systemu planistycznego.

W ocenie autora przedstawione uwagi w zakresie funkcjonowania omawianego systemu są jak najbardziej zasadne, a wprowadzenie powyższych zmian może przyczynić się do poprawy funkcjonowania całego procesu oraz przełożyć się na bezpieczeństwo zarówno operacyjne, jak i logistyczne polskich kontyngentów wojskowych.

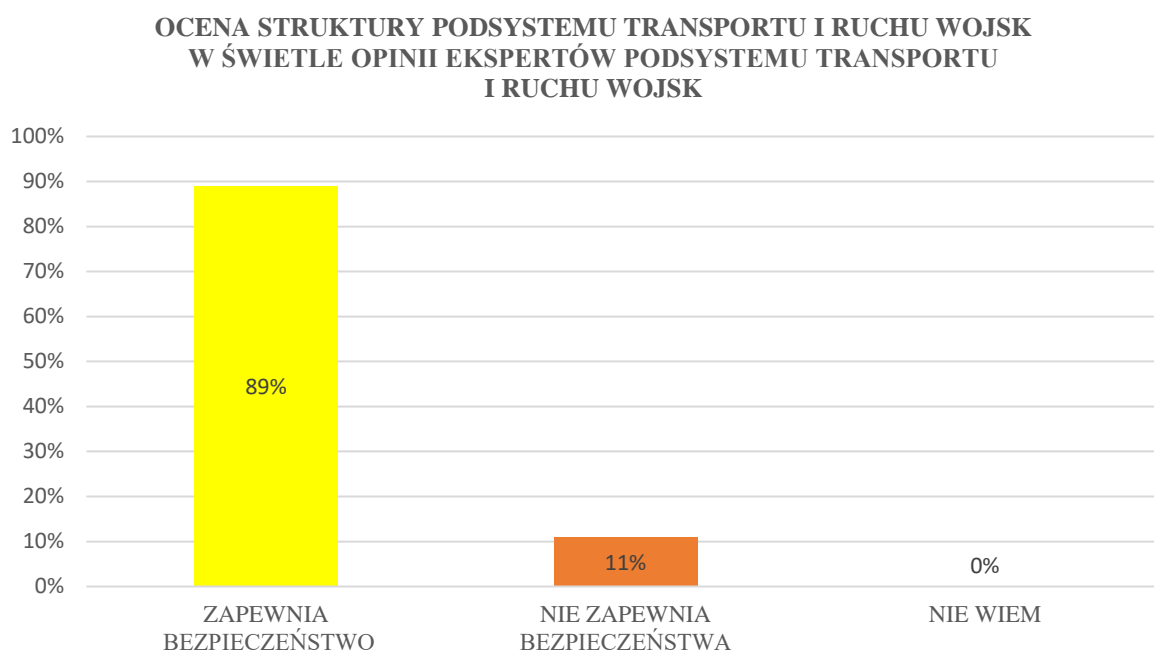
Zapewnienie sprawnego oraz terminowego przemieszczenia wojsk, sprzętu wojskowego, a także środków zaopatrzenia w czasie pokoju, kryzysu i wojny jest niezwykle złożonym procesem. Stąd prawidłowa realizacja tego typu zadań wymaga wykorzystania nie tylko potencjału wojskowego, ale niezbędne okazuje się także wsparcie spoza SZ RP. Należy również podkreślić, że korzystanie z takiego potencjału stanowi współcześnie istotne uzupełnienie i wzmocnienie wojskowych zdolności transportowych w operacjach militarnych oraz działaniach niemilitarnych prowadzonych w czasie pokoju w kraju oraz poza jego granicami¹⁶². Analizując ostatnie misje poza granicami kraju, należy stwierdzić, że zapewnienie bezpieczeństwa transportowego we wszystkich jego fazach (przemieszczenie do rejonu załadunki, transport strategiczny do rejonu misji, a także powrót z rejonu działań) wymaga utrzymywania skomplikowanych struktur Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Dlatego też w niniejszej dysertacji podjęto próbę identyfikacji problemów związanych ze strukturą Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz wskazania kierunków zmian, jakie mogłyby wpłynąć na poprawę funkcjonowania jego elementów, a w efekcie przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa transportowego usług świadczonych na korzyść polskich kontyngentów wojskowych. W celu pełnego zdiagnozowania problemu badawczego przeprowadzono wywiady eksperckie wśród kadry zajmującej stanowiska w następujących instytucjach: Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, Zarząd Logistyki P-4 SG WP, 1 Brygada Logistyczna w Bydgoszczy, 10 Brygada Logistyczna w Opolu, a także wśród kadry zajmującej stanowiska związane z transportem w Wojskowych Oddziałach Gospodarczych (w tym również uczestników wojskowych misji zagranicznych).

¹⁶² T. Jałowicz, *Wykorzystanie cywilnych środków transportu na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej 2018, s. 123.

W celu weryfikacji problemu badawczego wyłoniono grupę 23 żołnierzy z wyżej wymienionych instytucji, którzy otrzymali następujące pytanie, wraz z prośbą o jego uzasadnienie:

Czy struktura Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zapewnia bezpieczeństwo transportowe polskich kontyngentów wojskowych w obszarze organizacji i realizacji sprawnego i efektywnego przemieszczenia ludzi i sprzętu na/z teatru działań?

Odpowiedzi respondentów scharakteryzowano na poniższym wykresie (Wykres 16):



Wykres 16. Ocena struktury Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w świetle oceny ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk
Źródło: opracowanie własne

Ankietowani, odpowiadając na zadane pytanie, uogólnili zagadnienie. W ramach wywiadów uzyskano odpowiedzi, które mówiły o subiektywnych odczuciach respondentów. Nie wskazali oni konkretnych uchybień wynikających z niewydajnej i nieefektywnej struktury Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Zgodnie z odpowiedziami ekspertów zajmujących stanowiska służbowe związane z organizacją przemieszczenia polskich kontyngentów wojskowych na odległe teatry działań można wnioskować, że struktura Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zapewnia bezpieczeństwo w zakresie przemieszczania stanów osobowych, sprzętu wojskowego oraz środków materiałowych. Ankietowani wskazali, że zarówno podział kompetencji pomiędzy poszczególnymi elementami Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk,

jak i ich struktura są określone w sposób zapewniający efektywne świadczenie usług transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych.

Wskazany przez respondentów mankamentem wpływającym na jakość świadczonych usług w zakresie przemieszczenia wojsk na terenie Rzeczypospolitej Polskiej (dotyczy to zarówno przemieszczania PKW do rejonów załadunku, jak i ruchu pozostałych wojsk na terenie kraju) jest niewystarczająca ilość kompanii regulacji ruchu. Aktualnie w Podsystemie Transportu i Ruchu Wojsk funkcjonują cztery takie kompanie. Zgodnie jednak z uzyskanymi odpowiedziami ilość zadań transportowych realizowanych przez SZ RP jest nieadekwatna do możliwości Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w zakresie kierowania ruchem. Z oceny wynikającej z przeprowadzonych wywiadów należałoby przynajmniej **dwukrotnie zwiększyć ilość kompanii regulacji ruchu**. Proponowana zamiana strukturalna zapewniłaby sprawniejsze funkcjonowanie zabezpieczenia przemieszczenia wojsk do rejonów załadunku (porty lotnicze, porty morskie).

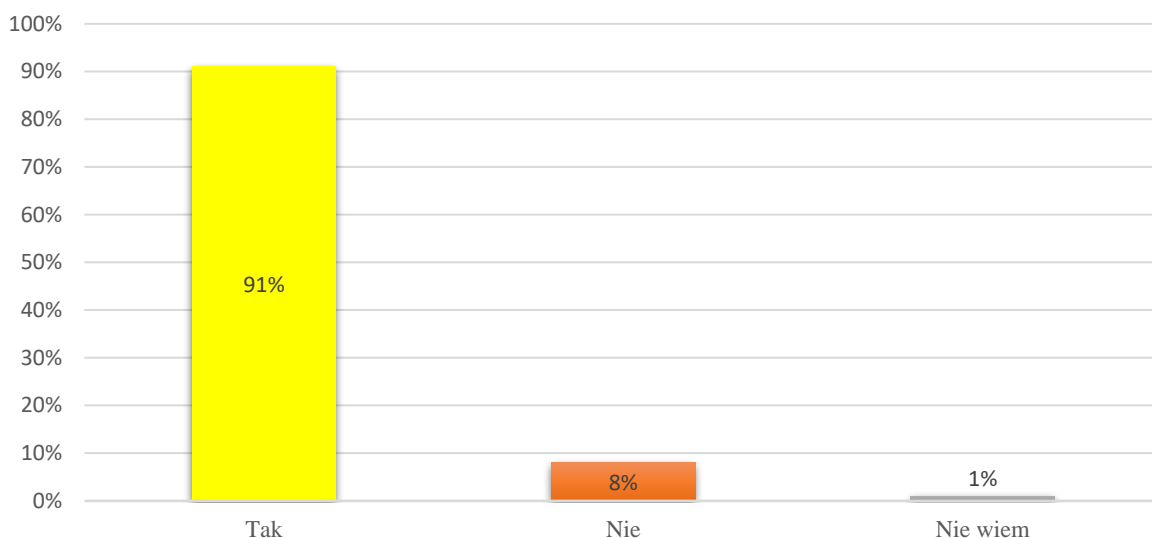
Ma to szczególne znaczenie w przypadku transportu dużej ilości sprzętu w rejon misji, co wymusza przemieszczenie go do rejonu załadunku w kolumnach marszowych, a także sprzętu ponadnormatywnego, który obligatoryjnie wymaga pilotowania przez organy regulacji ruchu. Nie bez znaczenia jest również zabezpieczenie przemieszczenia w rejonie misji. Historia udziału Sił Zbrojnych RP w misjach zagranicznych, takich jak Irak czy Afganistan pokazała, że kompanie regulacji ruchu są niezbędnym elementem zapewniającym bezpieczeństwo w trakcie realizacji przemieszczenia kołowego. Finalnie wpłynie to również na szybkość i efektywność realizowanych misji transportowych.

W celu doprecyzowania wyników prowadzonych badań zadano dodatkowe pytanie dotyczące podziału zadań Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk oraz Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych. Pytanie skierowano do oficerów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz do osób odpowiedzialnych za obszar transportu w PKW. Postawione pytania brzmiało następująco:

Czy podział kompetencji oraz współpraca na linii DORSZ – STiRW – CKRW w procesie organizacji transportu strategicznego przyczynia się do optymalizacji tego procesu?

Eksperci ze struktur Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk na zadane pytanie odpowiedzieli niemalże jednogłośnie (Wykres 17):

**OCENA PODZIAŁU KOMPETENCJI POMIĘDZY DORSZ A STiRW-CKRW
W ŚWIETLE EKSPERTÓW PODSYSTEMU TRANSPORTU I RUCHU WOJSK**



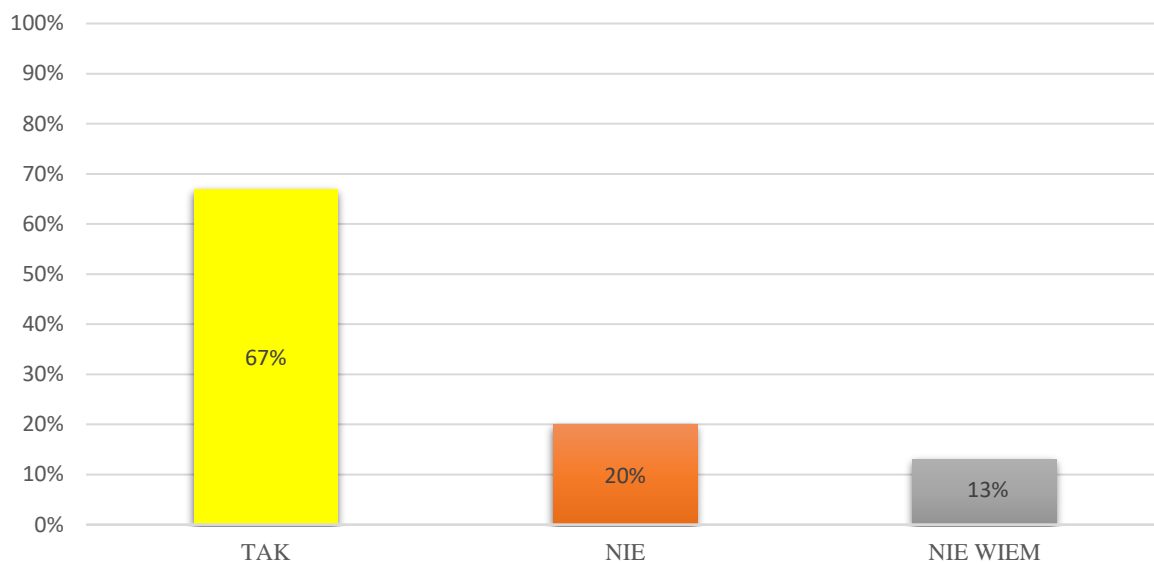
Wykres 17. Ocena podziału kompetencji pomiędzy DORSZ a STiRW-CKRW w świetle opinii ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk

Źródło: opracowanie własne

Otrzymane odpowiedzi wskazywały, że współpraca pomiędzy tymi instytucjami układa się na dobrym poziomie, pomimo częściowego nakładania się zakresu odpowiedzialności. Zaakcentowano również, że STiRW jest jednym z elementów wykonawczych logistyki, podległym pod IWspSZ. Więc relacja współdziałania jest określana na poziomie DORSZ z IWsp SZ. Inspektorat jest więc organem zadaniowym dla Szefostwa, przekazując wytyczne i wymagania wynikające z Planu Operacji opracowanego przez DORSZ. Jak wiadomo jednym z elementów tego planu jest załącznik „Plan przemieszczenia ...”, za którego opracowanie i przesłanie do DORSZ odpowiada STiRW. Na podstawie powyższych odpowiedzi można wysnuć wniosek, że zarówno STiRW- CKRW, jak i DORSZ mają logicznie sprecyzowane zadania w zakresie transportu i ruchu wojsk.

Zwrócono również uwagę, że sama struktura nie jest jedynym czynnikiem decydującym o powodzeniu misji, ważne jest także właściwie przygotowane zespołów ludzkich pełniących funkcje w strukturach sojuszniczych i koalicyjnych (Wykres 18).

**OCENA PODZIAŁU KOMPETENCJI POMIĘDZY DORSZ
A STiRW-CKRW W ŚWIETLE EKSPERTÓW PODSYSTEMU TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK**



Wykres 18. Ocena podziału kompetencji pomiędzy DORSZ a STiRW-CKRW w świetle specjalistów ds. transportu polskiego kontyngentu wojskowego

Źródło: opracowanie własne

Grupę osób, do której skierowano powyższe pytanie powiększono o specjalistów ds. transportu ze struktur polskich kontyngentów wojskowych, którzy wyartykułowali, że zgodnie z dokumentami normatywnymi wszystkie kwestie dotyczące transportu i ruchu wojsk NSE ustala bezpośrednio z Dowództwem Operacyjnym SZ RP. W praktyce w sprawach związanych z zabezpieczeniem transportowym, realizowanym na bazie środków transportu w ramach potencjału SZ RP, to NSE faktycznie czyni ustalenia z DORSZ.

Z kolei w przypadku konieczności pozyskania środków transportu strategicznego w ramach kontraktowania usług spoza SZ RP bardzo często zdarza się, że NSE kontaktuje się bezpośrednio z Szefostwem Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, które jest bezpośrednio odpowiedzialne za pozyskiwanie środków transportowych w ramach outsourcingu. Biorąc powyższe pod uwagę, zasadne byłoby uregulowanie tej kwestii w dokumentach doktrynalnych. Takie podejście znacznie skraca proces obiegu informacji oraz eliminuje potencjalne luki informacyjne powstałe poprzez zbyt długie łańcuchy obiegu informacji. Ponadto bezpośredni kontakt z instytucją centralną może również wpłynąć znacząco na skrócenie procesu planowania przemieszczenia, a tym samym jego realizacji.

Wśród tej grupy osobowej dodatkowo zwrócono uwagę na problem większego zaangażowania (praktycznie od początku planowania) przedstawicieli Transportu i Ruchu Wojsk w całym procesie prac nad przemieszczaniem osób i sprzętu poza granice kraju. Pomimo że w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk są specjaliści ds. przemieszczenia ludzi i sprzętu, to nie są oni częścią kontyngentów. Realizacja przedsięwzięć transportowych na teatrze działań wymaga ciągłej koordynacji z elementami Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w kraju, dlatego też wymagana jest obecność przedstawiciela transportu i ruchu wojsk w strukturach etatowych PKW. Zasadność takiego rozwiązania można wyjaśnić przygotowaniem merytorycznym oraz praktyką w zakresie realizacji zadań transportowych.

W rezultacie rozwiązanie takie dałoby możliwość szybszej i sprawniejszej realizacji zadań związanych z przemieszczeniem ludzi oraz sprzętu zarówno w rejonie prowadzonych działań, jak w procesie realizacji dostaw zaopatrzenia z kraju.

7.2. Wykorzystanie potencjału transportowego w ramach porozumień i umów międzynarodowych oraz systemów informatycznych w procesie zaspokojenia potrzeb transportowych polskiego kontyngentu wojskowego.

Współcześnie żadne państwo, poza tymi największymi – USA czy Rosją, nie jest w stanie samodzielnie zabezpieczyć własnych potrzeb w zakresie transportu strategicznego. Jednocześnie wymogi dzisiejszego zglobalizowanego świata i udział w sojuszniczych, natowskich operacjach stawiają przed Siłami Zbrojnymi RP wymóg przemieszczania dużej ilości ludzi i sprzętu na znaczne odległości, w różne kierunki działań. Aby sprostać temu zadaniu, SZ RP muszą uzupełniać braki w ukończeniu w środku przelotu mogące przemieścić ludzi i sprzęt w odległe rejony działań. Sytuacja taka wymusza podjęcie aktywności w stronę posiadania nowoczesnych i mobilnych sił, cechujących się odpowiednią autonomicznością logistyczną, adekwatną do dających się przewidzieć warunków występujących w różnych środowiskach działania. Siły Zbrojne RP poszukiwały i nieustannie poszukują optymalnych rozwiązań organizacyjno-technicznych, które pozwalałyby te niezwykle złożone zadania realizować¹⁶³.

W tej sytuacji z pomocą przychodzą wielonarodowe programy i sojusze transportowe oraz zawieranie kontraktów i umów na przewóz ludzi i mienia z instytucjami cywilnymi.

¹⁶³ T. Small, D. Janasz, *Potrzeby i problemy w zakresie transportu towarów strategicznych drogą powietrzną i możliwości informatycznego wsparcia tych procesów*, *Logistyka* 3/2014, s. 5815.

Należy jednak pamiętać, że działanie wojsk posiada wiele specyficznych cech, odróżniających je od działalności instytucji cywilnych. Siły Zbrojne poza uwzględnieniem aspektu ekonomicznego swojej działalności, skupiają się również na skuteczności i możliwości prowadzenia działań, które w sytuacjach wiązanych z zapewnieniem bezpieczeństwa są ważniejsze od rachunku ekonomicznego. Dlatego też podczas kontraktowania usług poza Siły Zbrojne RP nie powinno się ograniczać lub pozbawiać elementów operacyjnych możliwości wypełniania swoich zadań głównych, a także zapewnić im bezpieczeństwo logistyczne i operacyjne¹⁶⁴. Decydując się na skorzystanie z potencjału transportowego spoza zasobów wojskowych, należy zawsze poddać analizie, czy i w jakim stopniu może to wpłynąć na możliwości przemieszczanych stanów osobowych lub mienia.

Identyfikację trudności oraz wyznaczenie potencjalnych kierunków poprawy współpracy w obszarze funkcjonowania SZ RP w międzynarodowych sojuszach transportowych oraz kooperacji na płaszczyźnie wojskowo-cywilnej oparto na następującym pytaniu w ramach sondażu diagnostycznego:

Czy przemieszczając PKW w rejon operacyjnego przeznaczenia, istnieje konieczność korzystania z porozumień i umów międzynarodowych (np. SALIS, SAC, AMSCC, umowy wieloletnie na usługi transportowe) oraz pozyskiwania środków transportowych w ramach outsourcingu?

Odpowiedź na to pytanie była jednoznaczna. Wszyscy respondenci, niezależnie od zajmowanych stanowisk służbowych jednogłośnie stwierdzili, że korzystanie z międzynarodowych programów transportowych jest jak najbardziej zasadne. Zarówno korzystanie z programów transportowych, jak i kontraktowanie usług poza Siły Zbrojne RP jest istotnym wsparciem w procesie przemieszczenia kontyngentów w rejon misji i w trakcie zabezpieczenia ich funkcjonowania podczas realizacji zadań poza granicami kraju.

Ankietowani potwierdzili również zgodnie, że proces ten należy kontynuować i usprawniać w miarę nabywanych doświadczeń wynikających z udziału żołnierzy SZ RP w misjach zagranicznych.

¹⁶⁴ P. Sadowski, *Ograniczenia stosowania Outsourcingu w Siłach Zbrojnych*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 12/2015, s. 2097.

W przypadku udziału Polski w międzynarodowych sojuszach transportowych wskazano kilka obszarów, w których występują utrudnienia. Według respondentów w obszary te należałoby poddać analizie w celu poprawy sprawności i efektywności realizowanych zadań.

W pierwszej kolejności jako niedociągnięcie w korzystaniu z takich programów wskazano niepełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej (głównie w statkach powietrznych użytkowanych w ramach programów SAC i SALIS). Aktualnie niejednokrotnie dochodziło do sytuacji, gdy wielkogabarytowe statki powietrzne dostarczają sprzęt lub zaopatrzenie, które nie w pełni wykorzystuje przestrzeń ładunkową, lub przylatują w rejon działania bez ładunku, aby w drodze powrotnej przemieścić mienie PKW do kraju. W ocenie ankietowanych istnieje możliwość bardziej racjonalnego sposobu wykorzystania tego typu statków powietrznych. Rozwiązaniem może być **realizowanie misji transportowych układzie międzynarodowym**, np. łączenie misji z innymi państwami przeprowadzającymi zadania operacyjne w tym samym lub pobliskim rejonie odpowiedzialności.

Takie podejście do przedstawionego problemu przełoży się na podział godzin nalotu przydzielonego w ramach limitu rocznego na każde państwo członkowskie sojuszu, w efekcie przyczyni się do redukcji kosztów całej misji transportowej.

Należy również nadmienić, że regulacje prawne w ramach udziału w programach międzynarodowych dopuszczają takie rozwiązania, jednak w przypadku SZ RP jest ono rzadko stosowane.

Drugim utrudnieniem w realizacji przemieszczenia poza granice kraju, wskazanym przez respondentów, są opóźnienia w trakcie uzyskiwania zgód na przeloty przez kraje tranzytowe. Wynikiem tego są nieterminowe dostawy ludzi, sprzętu i środków zaopatrzenia na teatr działań. Z uzyskanych na podstawie badań empirycznych materiałów wynika, że problemy takie występują głównie w trakcie organizacji przemieszczenia przez kraje o odmiennej kulturze i wyznaniu religijnym (np. kraje azjatyckie czy afrykańskie).

Trafnym przykładem może być tu wciąż trwająca misja w Iraku, gdzie w trakcie trwania trzeciej zmiany dostawy zaopatrzenia dotarły w planowanym oknie czasowym tylko czterokrotnie. Spowodowane było to zarówno uzyskaniem zgód dyplomatycznych na przelot od państw tranzytowych, jak i niedopełnionymi procedurami celnymi w miejscu docelowym. W skrajnych przypadkach dochodziło nawet do aresztowań samolotów na 48 godzin. Należy jednak podkreślić fakt, że nie dotyczyło to tylko statków

powietrznych realizujących misje na rzecz Sił Zbrojnych RP, ale problem ten dotyczył również innych państw koalicji stacjonujących w Iraku.

Biorąc pod uwagę, że misje wojskowe poza granicami kraju nie kończą się w krótkim czasie, a także bardzo często te same kraje występują na trasie przelotu na wielu kierunkach, należałoby podjąć próbę **aktualizacji rozwiązań systemowych w obszarze uzyskiwania zgód na przemieszczenie** przez niektóre kraje tranzytowe, w których najczęściej występują problemy proceduralne. Konkretnie rozwiązania powinny być ustalone na etapie negocjacji z poszczególnymi państwami. Jednakże przykładem poprawy obecnego stanu mogłoby być skrócenie czasu na otrzymanie zgód dyplomatycznych z 30 do kilkunastu dni, a zgody ze względu na bezpieczeństwo wojsk wydawane byłyby na podstawie uproszczonych procedur, innym przykładem mogłoby być ustalenie stałych mostów powietrznych (np. dwa razy w miesiącu), na które pozwolenia krajów tranzytowych wydawane byłyby na dłuższy okres, np. na czas trwania danej zmiany kontyngentu (6 miesięcy).

Dodatkowo należałoby poprawić system komunikacji pomiędzy państwem wysyłającym, a krajem docelowym, po to, aby uniknąć problemów celno-prawnych. Chcąc poprawić istniejący stan rzeczy, należałoby zadbać o komunikację oraz ewentualne dostarczanie wymaganej dokumentacji z odpowiednim wyprzedzeniem. Z opinii ankietowanych oraz z osobistych doświadczeń autora wynika, że jedną z głównych przyczyn jest brak komunikacji pomiędzy odpowiednimi komórkami transportowymi kraju wysyłającego a ich odpowiednikami w kraju przeznaczenia.

Przedstawione powyżej rozwiązania pozwolą nie tylko na lepszą współpracę międzynarodową, ale wpłyną również pozytywnie na skrócenie czasu oczekiwania na przemieszczenie, co przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa transportowego (opóźnienia lub konieczność rezygnacji z misji transportowych).

Zakończenie misji w Afganistanie i związana z tym operacja militarna – polegająca na ewakuacji obywateli Polski z terenów zagrożonych – również wskazała kierunki poprawy w obszarze współpracy cywilno-wojskowej w ramach umów uśpionych. Operacja ta była podzielona na dwie fazy. W I fazie ewakuacja wykonana została na trasie przelotu Afganistan–Uzbekistan z wykorzystaniem statków powietrznych C-130 Hercules oraz C-295 CASA. Fazę II obejmowała ewakuacja na trasie Uzbekistan–Polska przy użyciu statków powietrznych linii lotniczych LOT. Szybko okazało się bowiem, że cywilne statki powietrzne zgodnie z prawem lotniczym mogą latać jedynie „na przepisach” cywilnych, nawet w przypadku wykonywania misji wojskowych

o wysokim priorytecie. Problemem stał się m.in. przewóz broni i amunicji w cywilnych statkach powietrznych.

Poddając powyższe wydarzenia analizie, należałoby zastanowić się nad rozwiązaniem dotyczącym przewozu sprzętu wojskowego i amunicji w cywilnych statkach powietrznych realizujących misje o wysokim priorytecie na rzecz wojska oraz nad zmianą, która w takim przypadku traktowałaby cywilny samolot jako wojskowy statek powietrzny.

W procesie aktualizacji tych procedur należałoby poddać analizie możliwość drobnych zmian w zapotrzebowaniach składanych w trakcie procesu planowania. Uwzględnienie w procesie planowania faktu, że ze względu na potrzeby operacyjne zmiany dokonywane są nie tylko na wstępnym etapie planowania, ale zdarza się również, że potrzeby np. w zakresie pozyskania specjalistów na teatr działań lub generowanie nowych potrzeb materiałowych odbywa się „w ostatniej chwili”. Dlatego też na etapie uzgodnień z przewoźnikiem należałoby zasygnalizować i wyjaśnić realny stan rzeczy. Obecnie zdarzają się sytuacje, w których zmiana zapotrzebowania na przemieszczenie pociąga za sobą konieczność wszczęcia procedur związanych z organizacją przelotu od początku, co w skrajnym przypadkach może opóźnić misję transportową nawet o ok. 30 dni. W przypadku misji bojowych sytuacja taka jest nie do zaakceptowania, dlatego też zasadne wydaje się poruszenie tego problemu w celu poprawy bezpieczeństwa wojsk realizujących zadania w strukturach PKW.

W kolejnej części badań poddano analizie obszar kontraktowania usług na podstawie umów z firmami i instytucjami cywilnymi. W wyniku przeprowadzonych badań uzyskano materiał empiryczny zawierający opinie ekspertów na temat pozyskiwania środków przetrzutu od przewoźników cywilnych. Eksperti w swoich opiniach zajęli jednogłośne stanowisko, że współpraca wojskowo-cywilna w obszarze transportu jest niezbędna do utrzymania bezpieczeństwa transportowego oraz zapewnienia wymaganej jakości usług transportowych. Rozwiązanie takie stosowane jest nie tylko w SZ RP, ale w większości armii świata. Outsourcing jest niewątpliwie wygodną metodą transportu, zapewniającą wysoką jakość świadczonych usług. Na przestrzeni lat doświadczeń jako pozytywy outsourcingu można wskazać trzy obszary:

- redukcję wydatków na cele wojskowe oraz ograniczenie liczby personelu wojskowego;
- rosnący popyt na usługi dla wojska wynikający z czterech niezależnych czynników: zmiany charakteru konfliktów zbrojnych, rozwoju prowadzonych misji

zagranicznych, zmian w technologiach wojskowych oraz utraty przez Siły Zbrojne zdolności w niektórych obszarach, co wynikało z ich znaczącej redukcji;

- zmiany z punktu widzenia polityki i ekonomii w podejściu do problemu wykonywania przez kontraktorów cywilnych funkcji dotychczas zastrzeżonych dla Sił Zbrojnych¹⁶⁵.

Na podstawie zgromadzonego materiału badawczego widać jednak, że nie jest to rozwiązanie idealne, wolne od wad i niedociągnięć. W pierwszej kolejności jako utrudnienie w pozyskiwaniu środków transportowych wskazano prawo zamówień publicznych, które nie jest w pełni dostosowane do warunków panujących w środowisku wojskowym. Narzuca ono m.in. wyłonienie w ramach postępowania przetargowego najtańszego wykonawcy niezależnie od jakości oferowanych usług. Postępowanie takie jest często czasochłonne i wymagające skomplikowanych procedur przetargowych. W przypadku realizacji zadań militarnych rozwiązanie takie często jest nie do zaakceptowania z uwagi na bezpieczeństwo zarówno logistyczne, jak i operacyjne. Mając na względzie powyższe aspekty prawne zasadne jest **wyłonienie wykonawcy w ramach procedury uproszczonej**.

Kolejnym utrudnieniem w realizacji zadań przez firmy komercyjne są częste opóźnienia misji transportowych. Według części ankietowanych wynika to w dużej mierze z uchybień w trakcie przygotowywania dokumentacji oraz nieterminowości składanych dokumentów. Zgodnie z procedurami związanymi z przemieszczaniem ludzi, sprzętu i wyposażenia w przypadku tego typu opóźnień cała dokumentacja procedowana jest od początku. Z przeprowadzonych wywiadów wynika, że istotne jest **wprowadzenie w umowach zapisów o odpowiedzialności finansowej w przypadku opóźnień z winy przewoźnika**.

Podsumowując proces organizacji transportu z wykorzystaniem usług transportowych świadczonych przez firmy i instytucje spoza Sił Zbrojnych RP, należy stwierdzić, że współpraca wojskowo-cywilna w obszarze transportu nabiera szczególnego znaczenia, a rozwój tego kierunku działań będzie w dalszym ciągu udoskonalany w celu jak najbardziej efektywnego wykorzystania transportowych inicjatyw międzynarodowych oraz cywilnych środków przerzutu. Najważniejszym jednak wnioskiem jest to, że planując operację przemieszczenia ludzi bądź sprzętu poza granice państwa, należy ustalić priorytety działania. W przypadku polskich kontyngentów

¹⁶⁵ Ibidem.

wojskowych priorytetem niewątpliwie są potrzeby operacyjne, tzn. możliwości organizacji przemieszczenia z wykorzystaniem środka transportowego zgodnie z terminem i wymaganiami narzuconymi przez dowództwo. W następnej kolejności należy brać pod uwagę pozostałe aspekty, takie jak: ekonomia, finanse, czy racjonalne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej. Podejście takie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa zarówno logistycznego, jak i żołnierzy realizujących zadania mandatowe.

Bezpieczeństwo wymaga jednak właściwego i szybkiego przemieszczenia sił i środków niezbędnych do wykonywania postawionych zadań. Warunki te zostaną spełnione wyłącznie przy bardzo dobrej znajomości posiadanych zasobów, takich jak: środki transportowe, sprzęt przeładunkowy czy dostępna infrastruktura transportowa. Dostęp do szybkiej i rzetelnej informacji jest kluczowy dla zapewnienia bezpieczeństwa i wymaganej jakości realizowanych zadań transportowych. Warunki takie zapewnia rozwój technologii informatycznych i telekomunikacyjnych wspomagających proces organizacji i realizacji przemieszczenia wojsk zarówno na terenie kraju, jak i poza jego granicami. W efekcie przekłada się to na swobodne i bezpieczne przemieszczanie stanów osobowych oraz towarów, sprawniejszą realizację pozwoleń na przejazdy (przeloty), a także monitorowanie przemieszczenia wojsk własnych. Wyżej wymienione powody sprawiają, że w Siłach Zbrojnych RP implementowane są coraz to nowe rozwiązania informatyczne zapewniające dostęp do wiarygodnych informacji o posiadanych zasobach oraz wsparcie działalności w obszarze ewidencjonowania i zarządzania zasobami transportowymi.

Podstawowym narzędziem funkcjonującym w Siłach Zbrojnych RP jest System informatyczny KONWÓJ, który zapewnia wsparcie w trakcie planowania i realizacji przemieszczenia na terenie RP. Uczestnictwo SZ RP w operacjach połączonych NATO wymusiło jednakże funkcjonowanie we wspólnym, jednolitym systemie zabezpieczenia logistycznego, jakim jest System Informatyczny LOGFAS, zawierający m.in. moduły służące do wspomagania planowania i realizacji zadań transportowych. Systemy te są podstawowymi narzędziami używanymi w procesie zabezpieczania transportowego polskich kontyngentów wojskowych, dlatego też wsparcie informatyczne w trakcie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych znalazło się w obszarze badań niniejszej dysertacji. W celu identyfikacji luk w użytkowaniu wyżej wymienionych systemów oraz wypracowania propozycji kierunków poprawy sformułowano dwa pytania o następującej treści:

Czy systemy informatyczne użytkowane w SZ RP (takie jak SI Konwój oraz moduły transportowe SI LOGFAS) w efektywny sposób wspierają proces planowania i realizacji misji transportowych na korzyść PKW (w kraju i za granicą)?

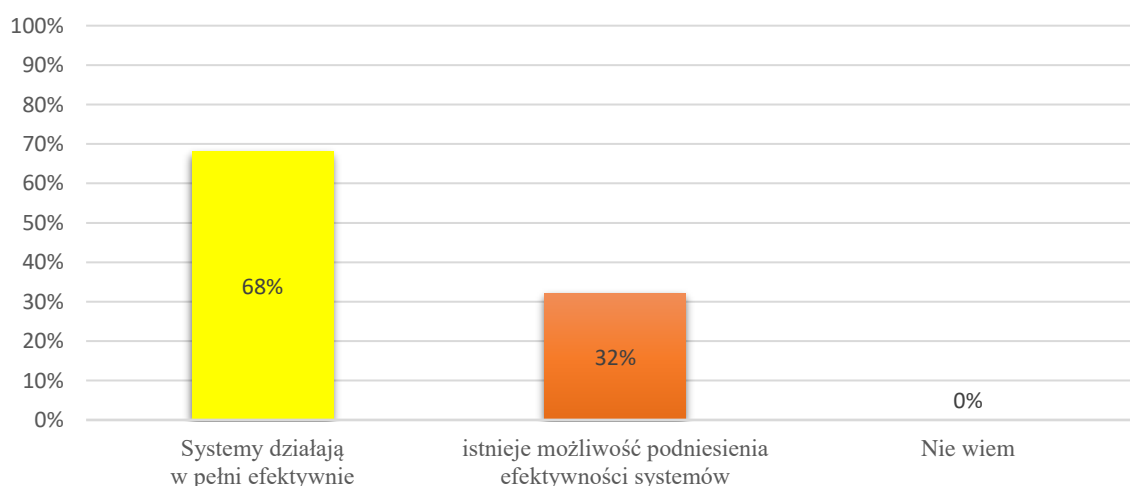
oraz

Czy istnieje możliwość podniesienia efektywności procesu planowania i realizacji przemieszczenia z wykorzystaniem systemów informatycznych (takie jak SI Konwój oraz moduły transportowe SI LOGFAS)?

Pytania te zostały skierowane do grupy 23 wyselekcjonowanych ekspertów zajmujących stanowiska związane z organizacją transportu w strukturach Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz specjalistów z Komendy Ochrony Lotniska (KOL) we Wrocławiu, która w zakresie swoich kompetencji oprócz fizycznej ochrony lotnisk odpowiedzialna jest za wszystkie sprawy związane z transportem lotniczym (m.in. przygotowanie dokumentacji, fizyczne przygotowanie przemieszczanego ładunku, udział w czynnościach odprawowo-celnych oraz wsparcie załogi w trakcie załadunku statku powietrznego).

Odpowiedzi w części dotyczącej Systemu Informatycznego SI Konwój były jednoznaczne, mówiły o zasadności funkcjonowania systemu w trakcie organizacji przemieszczenia na terenie kraju oraz konieczności rozwoju tego systemu w procesie wsparcia przemieszczenia. Zdania były bardziej podzielone w przypadku funkcjonowania Systemu SI LOGFAS i rozkładały się w stosunku 68% do 32% (Wykres 19).

**OCENA MOŻLIWOŚCI PODNIESIENIA EFEKTYWNOŚCI
WYKORZYSTANIA SYSTEMÓW INFORMATYCZNYCH
W PROCESIE PLANOWANIA TRANSPORTU.**



Wykres 19. Ocena możliwości podniesienia efektywności wykorzystania systemów informatycznych w procesie planowania transportu

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie udzielonych odpowiedzi można wywnioskować, że obecnie wsparcie systemów informatycznych jest niezbędne na każdym etapie realizacji misji transportowej.

Według opinii ankietowanych nie wszystkie systemy powinny funkcjonować na każdym szczeblu organizacyjnym. Jako przykład może posłużyć moduł ADAMS, który wchodzi w skład SI LOGFAS będący narzędziem Dowództwa NATO. Odpowiedzialny jest on za koordynację i dekonfliktację planów narodowych, czyli na szczeblu Dowództwo NATO – Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Dlatego też użytkowanie tego modułu zasadne jest jedynie w komórce centralnej (STiRW-CKRW), natomiast korzystanie z tego systemu na pozostałych szczeblach nie jest uzasadnione. Inaczej sytuacja wygląda w obszarze modułów CORSOM oraz EVE funkcjonujących również w ramach SI LOGFAS, które w szerszym stopniu odpowiedzialne są za procesy optymalizacji procesu przemieszczenia na teatrze działań. Moduły te powinny dodatkowo funkcjonować na wszystkich szczeblach organizacyjnych odpowiedzialnych za przemieszczenie na teatrze działań, co przyczyni się do optymalizacji procesu przemieszczenia oraz w znacznym stopniu ułatwi współpracę w ramach logistyki wielonarodowej w miejscu działań.

W trakcie prowadzonych wywiadów wskazano również na bardzo ubogie zaplecze szkoleniowe systemu SI LOGFAS (w tym jego modułów transportowych), co przekłada się na brak specjalistów w dziedzinie operowania modułami oraz współpracy w ramach logistyki wielonarodowej w obszarze transportu i ruchu wojsk. Dlatego też w pierwszej kolejności należałoby **powiększyć zaplecze szkoleniowe** na potrzeby wyżej wymienionego systemu, a następnie **kierować personel na szkolenia specjalistyczne** za granicą lub organizować na terenie kraju kursy i szkolenia z udziałem specjalistów wykorzystujących LOGFAS w strukturach NATO.

Według zgromadzonego materiału badawczego korzystanie z Systemu Informatycznego KONWÓJ również posiada pewne ograniczenia, jednakże według respondentów istnieje możliwość wyznaczenia kierunków poprawy w tym zakresie. Ankietowani słusznie stwierdzili, że SI KONWÓJ jest narzędziem stworzonym i wykorzystywanym specjalnie na potrzeby SZ RP. Zasięg działania ogranicza się tylko do terytorium kraju. Jednak w NATO podstawowym informatycznym narzędziem logistycznym oraz transportowym jest SI LOGFAS. Dlatego też należy **rozwick SI KONWÓJ w kierunku dostosowania go do systemu LOGFAS**. Ze względów

technicznych SI KONWÓJ prawdopodobnie nigdy nie stanie się pełnoprawnym modułem LOGFAS, natomiast właściwym kierunkiem jest, aby dane wyjściowe obydwu systemów były ze sobą kompatybilne, co pozwoli na wymianę danych pomiędzy systemami w przypadku organizacji przemieszczenia o charakterze wielonarodowym na terytorium kraju. W trakcie prowadzonych badań stwierdzono również, że SI KONWÓJ używany jest jedynie na terenie kraju w celu lokalizacji pojazdów, które otrzymały pozwolenie na marsz. Jednocześnie brak jest w Siłach Zbrojnych RP systemu monitorowania przesyłek (monitorowanie położenia w czasie rzeczywistym, np. palet czy kontenerów). System taki wykorzystywany jest jedynie w polskich kontyngentach wojskowych w ramach koalicyjnego systemu transportowego. Działanie takiego systemu opiera się na przymocowaniu do każdej przesyłki (paleta, kontener itp.) urządzenia pozwalającego zidentyfikować położenie przesyłki w czasie rzeczywistym, tzw. trackera. Zgodnie z opiniami ekspertów należałoby **rozważyć wprowadzenie do użytku w ramach systemu SI KONWÓJ bądź jako osobny system informatyczny śledzenie przemieszczenia przesyłek w czasie rzeczywistym.**

Kolejnym zagrożeniem w obszarze sprawnego działania Systemu Informatycznego KONWÓJ jest to, że do właściwego monitorowania przemieszczenia niezbędna jest sprawnie działająca sieć stacji przekaźnikowych GSM, gdyż do monitorowania przejazdów wykorzystywany jest telefon komórkowy z aktywną kartą SIM, logującą się i przekazującą pozycję oraz inne parametry przejazdu do punktu monitorowania. W przypadku awarii bądź przeciążenia sieci komórkowych (sytuacja taka może mieć miejsce np. w warunkach wojennych) brakuje alternatywnego rozwiązania monitorowania pojazdów przemieszczających się po terenie RP.

Podsumowując zebrany materiał empiryczny, można wysnuć wniosek, że SI LOGFAS jest jak najbardziej systemem, który w bardzo efektywny sposób pozwala zaplanować misje transportowe i całe operacje przemieszczania wojsk. Ponadto na późniejszym etapie pozwala na pełne zarządzanie wszystkimi informacjami oraz wgląd w obecną sytuację transportową. Jednak rozwiązanie takie wymaga wprowadzania odpowiednich danych i aktualizacji przez operatorów SI LOGFAS na każdym poziomie organizacyjnym. Ponadto system jest doskonałym narzędziem meldunkowym wykorzystywanym w praktyce.

System Informatyczny KONWÓJ również pełni istotną funkcję w procesie realizacji przemieszczenia, a jego efektywność i zakres działania mogą zostać znacznie rozszerzone poprzez wprowadzenie proponowanych kierunków poprawy.

7.3. Organizacja realizacji zadań transportowych w polskim kontyngencie wojskowym

Odpowiednie przygotowanie przemieszczenia pododdziałów, wytypowanych do realizacji zadań w strukturach etatowych PKW, w rejon operacyjnego przeznaczenia jest niewątpliwie wielkim wyzwaniem, nie tylko dla samego Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, ale i dla całych Sił Zbrojnych RP. Zadania transportowe nie sprowadzają się jednak tylko do organizacji transportu ludzi i sprzętu w rejon misji. Zadaniem równie istotnym i wymagającym ogromnego nakładu sił i środków jest zapewnienie bezpieczeństwa ludzi i sprzętu w trakcie wykonywania zadań poza granicami państwa. Determinantem zapewnienia bezpieczeństwa jest realizacja na wysokim poziomie zadań związanych z organizacją i realizacją transportu. W praktyce można czynić to na kilka sposobów, bazując na własnym potencjale transportowym, korzystając z usług lokalnych przedsiębiorców czy opierając przeprowadzenie zadań transportowych na zasobach państw koalicyjnych funkcjonujących w ramach lokalnego systemu transportowego. Ze względu na aspekty bezpieczeństwa oraz czynniki ekonomiczno-finansowe zazwyczaj stosowana jest metoda łączona, zawierająca część lub nawet wszystkie warianty działania. Dlatego też niezwykle ważny jest dobór odpowiednio wykwalifikowanego personelu oraz określenie optymalnego wariantu działania.

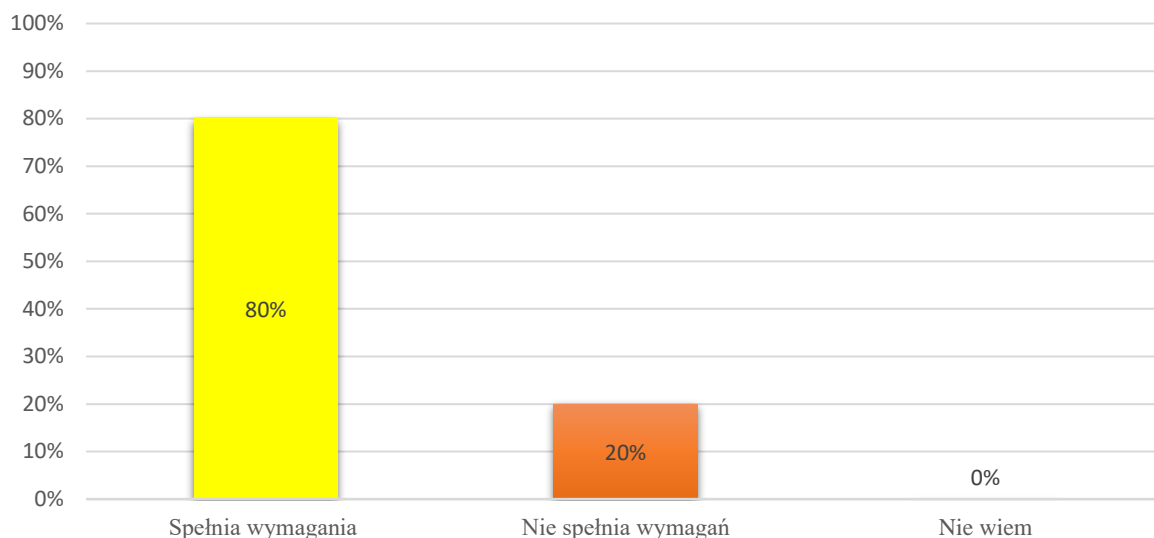
Z doświadczeń zebranych na przestrzeni kilkudziesięciu lat uczestnictwa Sił Zbrojnych RP w misjach zagranicznych można stwierdzić, że system ten zapewnia bezpieczeństwo logistyczne polskich kontyngentów wojskowych. Zasadne jest jednak poddanie analizie jakości świadczonych usług transportowych w rejonie misji oraz wyznaczenie potencjalnych kierunków poprawy bezpieczeństwa polskich kontyngentów wojskowych. W tym celu przeprowadzono badania wśród żołnierzy piastujących stanowiska na wszystkich szczeblach organizacyjnych związanych transportem i ruchem wojsk, począwszy od organizatorów tego systemu, na jego konsumentach skończywszy.

W celu weryfikacji problemu badawczego zadano następujące pytanie:

Czy na podstawie z udziału w misjach poza granicami kraju można stwierdzić, że organizacja systemu transportowego w rejonie misji spełnia wymagania w kwestii bezpiecznego przemieszczenia ludzi i sprzętu w trakcie wykonywania zadań mandatowych?

Zebrany materiał empiryczny scharakteryzowano następująco (Wykres 20):

**OCENA EKSPERTÓW PODSYSTEMU TRANSPORTU
I RUCHU WOJSK W ZAKRESIE WYMAGAŃ BEZPIECZEŃSTWA
TRANSPORTOWEGO POLSKICH KONTYNGENTÓW WOJSKOWYCH**

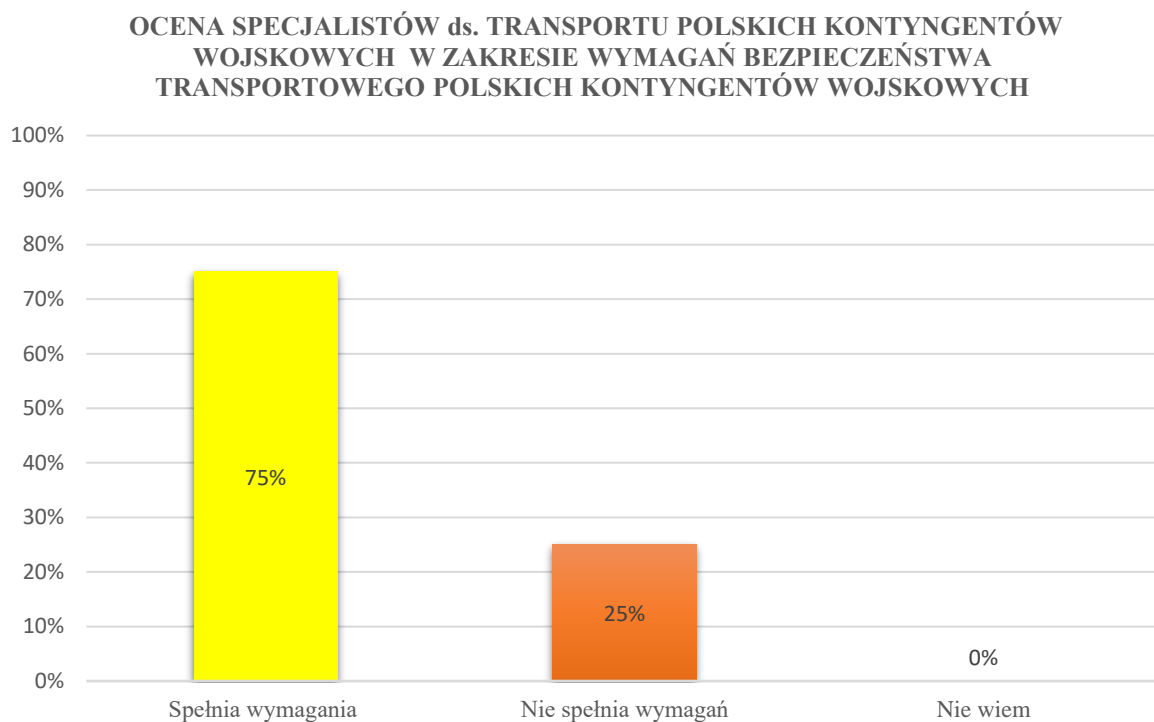


Wykres 20. Opinia ekspertów w zakresie wymagań bezpieczeństwa transportowego PKW w trakcie realizacji zadań mandatowych

Źródło: opracowanie własne

W ocenie 80 % ekspertów na szczeblu komórek funkcjonalnych Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w większości panuje przekonanie, że organizacja systemu transportowego w rejonie misji spełnia wymagania w kwestii bezpiecznego przemieszczania ludzi i sprzętu w trakcie wykonywania zadań mandatowych. Ponadto twierdzą oni zgodnie, że organizacja systemu transportowego w rejonie PKW uległa znacznej poprawie w porównaniu do początku XX wieku, kiedy to Polska przystępowała do uczestnictwa w misji w Iraku i Afganistanie. Podkreślili oni jednocześnie, że system transportowy funkcjonujący w rejonie działań PKW charakteryzuje się odmienną specyfiką – osobno dla każdej z misji. Zależy to od kilku czynników, takich jak: charakter misji, poziom zagrożenia, stopień rozwinięcia infrastruktury transportowej w rejonie stacjonowania czy możliwości pozyskania pojazdów i sprzętu transportowego w ramach outsourcingu. 20% ankietowanych negatywnie wypowiedziało się na temat bezpieczeństwa transportowego w trakcie wykonywania zadań mandatowych. Negatywna opinia uzasadniana była częstymi opóźnieniami w dostawach sprzętu i materiałów na teatr działań, co często wpływało na wykonywanie zadań.

Podobne opinie przedstawili specjaliści ds. transportu z polskich kontyngentów wojskowych (Wykres 21):



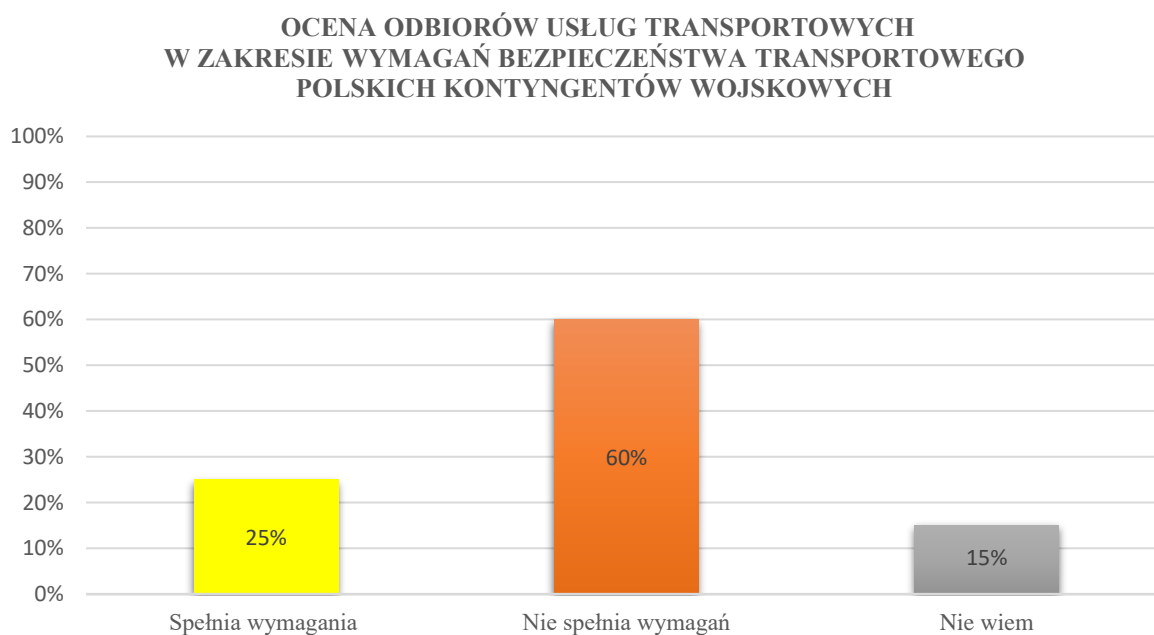
Wykres 21. Ocena specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych w zakresie wymagań bezpieczeństwa transportowego

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie zebranego materiału widać, że głosy respondentów w tej grupie w grupie organizatorów systemu na szczeblu PKW były podzielone w stosunku 75% do 25% również na korzyść bezpieczeństwa transportowego w rejonie misji. Na podstawie zgromadzonych opinii do pozytywów należy zaliczyć przede wszystkim zwiększającą się z misji na misję ilość środków transportowych, które są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa żołnierzom. Ponadto jako wartość dodaną wskazano pogłębiającą się współpracę z państwami koalicji w ramach logistyki wielonarodowej, co ma kluczowy wpływ na redukcję kosztów misji. W tym przypadku ankietowani również wskazali negatywne aspekty w badanym obszarze. Do takich czynników należy zliczyć m.in. niedostosowanie środków transportowych do warunków panujących w miejscu wykonywania zadań, co przekłada się na awaryjność sprzętu. Kolejnym negatywnym faktorem jest brak w strukturach PKW pododdziałów regulacji ruchu oraz wyspecjalizowanych pododdziałów ochrony, co ma kluczowe znaczenie w trakcie organizacji konwojów. Respondenci twierdzą zgodnie, że wielokrotnie dochodziło do sytuacji, gdy nie było możliwości organizacji konwoju ze względu na brak powyższych elementów. Zaistniały nawet sytuacje, że strona amerykańska była w stanie wydzielić środek transportu, jednak jako warunek konieczny podawano wydzielenie własnej ochrony

oraz zabezpieczenie przejazdu przez pododdział regulacji ruchu. Ze względu na brak odpowiednio wykwalifikowanego personelu warunek ten nie był możliwy do spełnienia.

Kolejną grupą, której zadano to samo pytanie byli odbiorcy usług transportowych w polskim kontyngencie wojskowym, których zdania okazały się odmienne od poprzednich grup osobowych (Wykres 22):



Wykres 22. Ocena odbiorców usług transportowych w zakresie wymagań i bezpieczeństwa transportowego polskich kontyngentów wojskowych

Źródło: opracowanie własne

W grupie konsumentów usług transportowych przeważały odpowiedzi negatywne. Głosy negatywne pochodziły głównie od użytkowników systemu, którzy realizowali misje operacyjne i nie do końca związani byli z branżą logistyczną. Jednakże grupa ludzi, na rzecz której świadczone są usługi transportowe, była najbardziej narażona na ryzyko niewykonania zadań, a nierzadko na utratę zdrowia lub życia. Przesłanką do takiej oceny były zbyt częste opóźnienia lub odwołania transportów sprzętu i zaopatrzenia z kraju, co miało bezpośredni wpływ na wydłużający się czas wykonywanych zadań zgodnie z operacyjnym przeznaczeniem.

Kolejną kwestią mającą wpływ na negatywną ocenę systemu transportowego była niewystarczająca ilość sprzętu transportowego przemieszczanego w rejon misji, a procedury uzupełnienia sprzętu transportowego z wykorzystaniem źródeł zewnętrznych były rozpoczynane zbyt późno. Ankietowani powoływali się na sytuację mającą miejsce podczas ostatnich zmian w Iraku, gdzie brakowało pojazdów bojowych mogących

realizować podstawowe misje poza miejscem czasowej dyslokacji. Próby pozyskania pojazdów Oshkosh M-ATV od strony amerykańskiej trwały przez kilka zmian kontyngentu, a w efekcie zostały przerwane ze względu na transport tych pojazdów z kraju oraz zmniejszenie potrzeb w związku ze zmianą charakteru misji. Inną kwestią było samo przygotowanie pojazdów do realizacji zadań. Szybko okazało się, że pojazdy M-ATV otrzymane z kraju nie do końca spełniają wymagania panujące w rejonie misji, a dostosowanie pojazdów nie kończy się na montażu wielkokalibrowej broni pokładowej. Główny problem stanowiły środki łączności, których dostosowanie do amerykańskich wymogów sprawiło wiele problemów, a także brak urządzeń zagłuszających typu JAMMER, które były określone przez stronę amerykańską jako jedno z głównych kryteriów wyjazdu poza teren bazy. Wiele do życzenia pozostawia również ochrona środków transportu w trakcie realizacji przemieszczenia. Stwierdzono, że w tym obszarze brakuje (lub występują w bardzo ograniczonym zakresie) elementów zabezpieczenia ruchu oraz pododdziałów osłony kolumn transportowych. Dlatego w trakcie procesu planowania należy **poddać analizie wymagania dotyczące przemieszczania się wojsk w terenie i dostosować struktury etatowe do panujących warunków.**

Z wyżej przytoczonych przez ankietowanych sytuacji można wysnuć następujący wniosek ogólny: **planowanie i organizacja systemu transportowego w polskim kontyngencie wojskowym musi być poprzedzona rekonesansem rejonu działań.** Ponadto konieczne jest włączenie w skład grupy rekonesansowej specjalistów odpowiedzialnych za organizację transportu ze struktur Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Dzięki takiemu działaniu już na początkowym etapie przygotowań istnieje możliwość określenia podstawowych informacji dotyczących ogólnie pojętego transportu, jak np. stan infrastruktury, możliwości sił koalicyjnych czy wymagania w zakresie bezpiecznego przemieszczania się poza miejscem czasowej dyslokacji.

Respondenci z grupy mającej bezpośrednią styczność z planowaniem i organizacją zadań transportowych wypowiedzieli się bardziej optymistycznie. W ich ocenie rozpatrując niewielką liczbę wypadków, zaginięć osób i mienia, można pokusić się o stwierdzenie, że **system transportowy spełnia wymagania bezpiecznego przemieszczania się ludzi i sprzętu** na teatrze działań. Oczywiście zdarzały się przypadki „zagubienia” kontenera z ładunkiem, np. w czasie operacji przemieszczenia do Afganistanu, ale po kilku miesiącach sprzęt odnalazł się w jednym z portów przeładunkowych. Realizował to przewoźnik na zlecenie SZ USA, a ich system śledzenia ładunków za względu na dużą ilość misji transportowych nie był w stanie zidentyfikować położenia kontenera

w wymaganym czasie. Stąd istnieje uzasadniona **konieczność posiadania własnego systemu umożliwiającego identyfikację położenia przemieszczanych ładunków**, nawet w przypadku realizacji transportu przez inne państwa, które teoretycznie powinny brać pełną odpowiedzialność za przewożone mienie.

Ankietowani zauważyli również, że na poprawę zasługuje podnoszenie świadomości żołnierzy w zakresie reagowania na nieprzewidziane sytuacje związane z transportem. Według ich opinii wymagana powinna być **większa ilość szkoleń specjalistycznych z zakresu właściwego zachowania się żołnierzy** nie tylko w trakcie realizacji transportu drogowego i kolejowego, ale ze względu na ich specyfikę przede wszystkim transportu powietrznego i morskigo. Jako przykład podano wojska amerykańskie, w których każdy żołnierz przed wylotem na misję przechodzi szkolenie dostosowane programowo do rejonu wykonywania działań, np. przed wylotem do Afganistanu żołnierze przechodzą m.in. szkolenie z symulowanej „przewrotki” pojazdu MRAP w pełnym oporządzeniu. Takie podejście do aspektu bezpieczeństwa w ocenie autora jest jak najbardziej słuszne i powinno zostać wprowadzone kompleksowo w Siłach Zbrojnych RP. Wniosek ten dotyczy głównie komórek zabezpieczających, takich jak logistyczne, łącznościowe, finansowe itp., które nie są elementem bojowym, jednak w skrajnych przypadkach (np. ograniczenie stanów osobowych z uwagi na inne zadania operacyjne) będą wykorzystywane do zadań bojowych, takich jak np. ochrona bazy, udział w konwoju, patrolu itp.

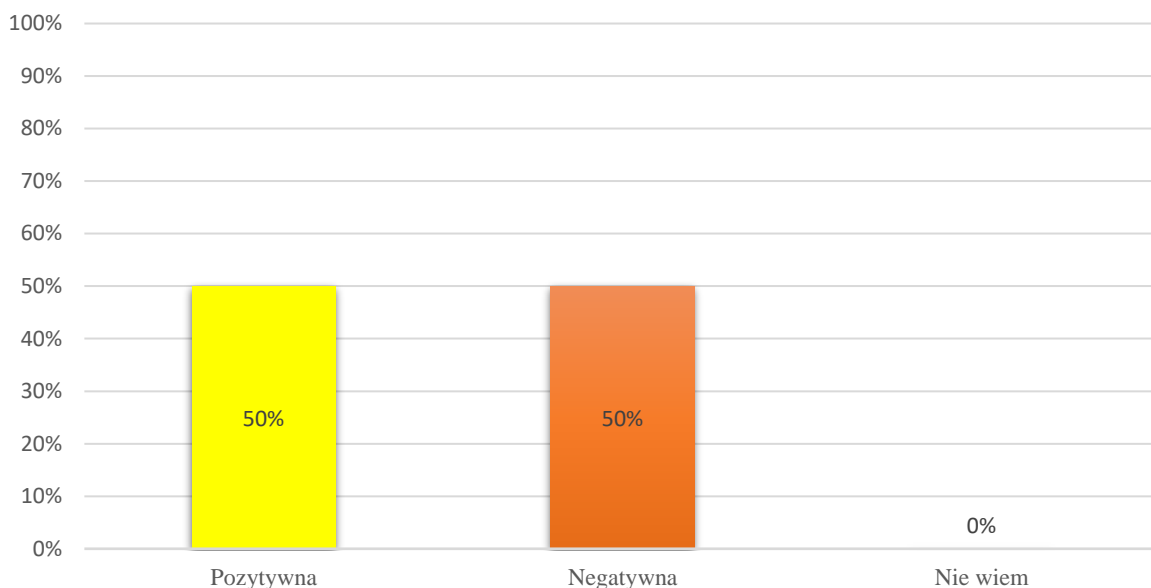
Kolejnym pytaniem zadaniem w celu oceny kompetencji osób delegowanych do realizacji zadań transportowych w rejonie misji było:

Czy poziom przygotowania merytorycznego osób zajmujących stanowiska związane z organizacją transportu w PKW jest wystarczający dla zapewnienia bezpieczeństwa logistycznego kontyngentów?

Aby dokonać rzetelnej analizy i uzyskać wiarygodne, a zarazem zweryfikowane wyniki badań pytanie to zadano żołnierzom służącym w strukturach polskich kontyngentów wojskowych, jako odbiorcom usług transportowych.

Odpowiedź na to pytanie nie była już tak jednoznaczna, a głosy respondentów rozłożyły się w stosunku 50% do 50% (Wykres 23).

**OCENA PRZYGOTOWANIA MERYTORYCZNEGO OSÓB ZWIĄZANYCH
Z ORGANIZACJĄ TRANSPORTU
W POLSKIM KONTYNGENCIE WOJSKOWYM**



Wykres 23. Ocena przygotowania merytorycznego osób związanych z organizacją transportu w polskim kontyngencie wojskowym

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani, którzy wypowiedzieli się pozytywnie, twierdzą, że każdy żołnierz przed wylotem na misję przechodzi szkolenie organizowane zazwyczaj przez 10 Brygadę Logistyczną w Opolu, co umożliwia zdobycie niezbędnej wiedzy pozwalającej na wykonywanie zadań na nowym stanowisku służbowym. Grupa druga, która oceniła ten obszar negatywnie, wskazała jednak niedociągnięcia w tym zakresie. Ze zgromadzonego materiału empirycznego wynika, że faktycznie szkolenia odbywają się w takiej formule, jednak zdarza się, że na specjalistów do spraw transportu wyznaczane są osoby niezajmujące takich stanowisk w kraju. Według ankietowanych wiedza teoretyczna zdobyta w trakcie szkolenia nie jest adekwatna do realizowanych na misji zadań, a brak doświadczenia w obszarze transportu i ruchu wojsk w kraju ma negatywny wpływ na realizację zadań poza jego granicami. W celu poprawy istniejącego stanu nasuwa się jednoznaczny wniosek: **na specjalistów ds. transportu powinni być wyznaczeni ludzie zajmujący podobne stanowiska w kraju.**

Kolejna wyartykułowana kwestia to posiadanie kompletu uprawnień niezbędnych do realizacji zadań transportowych w rejonie misji (np. uprawnienia do eksploatacji wózków widłowych, przygotowania i zatwierdzania dokumentacji dotyczącej przewozów materiałów niebezpiecznych, eksploatacja urządzeń lotniskowych na płycie lotniska itp.).

Posiadanie wyżej wymienionych kwalifikacji uniezależnia nas od koalicjantów w zakresie przygotowania i pakowania ładunków, a także opracowywania i zatwierdzania dokumentacji niezbędnej do realizacji przemieszczenia. Wskazano również, że pełne spektrum uprawnień posiadają tylko nieliczne komórki realizujące zadania transportowe w kraju, takie jak Komenda Ochrony Lotniska we Wrocławiu. Pomimo ograniczonego potencjału ludzkiego **specjaliści ds. organizacji i realizacji przemieszczenia, posiadający komplet uprawnień, powinni jednak dodatkowo znaleźć się w strukturach etatowych PKW.**

Podsumowując zgromadzony materiał, można pokusić się o sformułowanie wniosku, że w przypadku odpowiedzi na postawione pytania nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Z pewnością zarówno elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w kraju, jak i polskie kontyngenty wojskowe dokładają wszelkich starań, aby zapewnić bezpieczeństwo transportowe żołnierzy oraz sprzętu, a system spełnia stawiane przed nim wymagania. Jednakże jest jeszcze wiele możliwości poprawy w obszarze jakości świadczonych usług transportowych, bezpieczeństwa i szkolenia specjalistycznego personelu. Niemniej jednak wyżej wymienione uwagi należałoby dodatkowo poddać dogłębnej analizie przez element kierowniczy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz opracować metody implementacji tych uwag do działalności bieżącej.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Transport wojskowy współczesnych operacji militarnych prowadzonych poza granicami państwa był, jest i z całą pewnością będzie nieodzownym elementem zabezpieczenia logistycznego determinującym bezpieczeństwo polskich kontyngentów wojskowych. W zależności od rodzaju konfliktu oraz poziomu zagrożenia wymagane będą różne rodzaje środków transportowych. Brak własnych organicznych środków przerzutu strategicznego wymusza pozyskanie ich spoza sił Zbrojnych RP w ramach międzynarodowych sojuszków oraz poprzez kontraktowanie usług transportowych na rynku komercyjnym. Te i wiele innych czynników powodują, że problem organizacji i realizacji zabezpieczenia transportowego PKW staje się niezwykle złożony, co stawia przed Podsystemem Transportu i Ruchu Wojsk coraz to nowe wyzwania. Stąd podjęto próbę analizy przedmiotu.

Celem niniejszej dysertacji była analiza i ocena procesu zaspokojenia potrzeb transportowych jako czynnika warunkującego zapewnienie bezpieczeństwa polskiego kontyngentu wojskowego realizującego zadania poza granicami kraju, a następnie na podstawie uzyskanych wyników wskazanie kierunków poprawy istniejącego stanu w obszarze Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.

Osiągnięcie założonych celów wymagało określenia ogólnego problemu badawczego:

W jakim stopniu usprawnienie procesu zaspokojenia potrzeb polskich kontyngentów wojskowych w obszarze Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zwiększy ich bezpieczeństwo działania oraz w jakim stopniu wpłynie na skuteczność realizowanych zadań przez polskie kontyngenty wojskowe?

Dokonując całościowej analizy procesu zaspokojenia potrzeb transportowych na korzyść polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami i kraju, należy stwierdzić, że Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk jest w stanie na poziomie dobrym zaspokoić potrzeby przemieszczanych elementów Sił Zbrojnych RP. Jednakże istnieją obszary funkcjonowania, dla których wymagane było wyodrębnienie na podstawie głównego problemu badawczego – problemów szczegółowych. Ich analiza pozwoliła na ocenę faktycznego stanu w obszarze zabezpieczania transportowego polskich kontyngentów wojskowych oraz wyznaczenie kierunków zmian mających na celu poprawę efektywności procesu zaspokojenia potrzeb transportowych.

Problem szczegółowy nr 1. *Czy struktura i zadania instytucji wojskowych biorących udział w zaspokojeniu zidentyfikowanych przez PKW potrzeb transportowych są wystarczająco efektywne oraz czy zapewniają realizację zadań na zadowalającym poziomie?*

Oceniając Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk pod kątem struktury organizacyjnej, należy stwierdzić, że spełnia on stawiane przed nim zadania. Elementy wykonawcze – biorące udział w procesie zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych w trakcie przemieszczenia na teatr działania oraz zabezpieczenia jego funkcjonowania w rejonie odpowiedzialności – mają jasno sprecyzowany podział kompetencji, a ich struktura zapewnia efektywne wykonywanie zadań związanych z organizacją przemieszczania. Istnieją jednak obszary, w których istnieje możliwość poprawy funkcjonowania. Jednym z aspektów budzących wątpliwości wśród respondentów jest na przykład zbyt mała liczba pododdziałów regulacji ruchu, które według nich należałoby zwiększyć przynajmniej dwukrotnie.

Pomimo sprawnej i wydajnej struktury Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk należałoby poddać analizie, przez jego elementy kierownicze, zasadność delegowania specjalistów do spraw transportu w struktury polskich kontyngentów wojskowych, co umożliwiłoby sprawniejszą realizację zadań, które odbywają się pomiędzy PKW a krajem, oraz zapewniłoby bardziej efektywną współpracę w ramach logistyki wielonarodowej w miejscu realizacji zadań mandatowych. Pomimo powyższych uwag należy sformułować wniosek, że struktura oraz zadania elementów wykonawczych Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk realizujących zabezpieczenie polskich kontyngentów wojskowych są w stanie wykonywać swoje zadania na wymaganym poziomie.

Problem szczegółowy nr 2. *W jakim zakresie wykonawczym potencjał transportowy SZ RP jest w stanie zaspokoić potrzeby transportowe wojsk realizujących zadania poza granicami kraju?*

Analizując powyższy problem badawczy, należy na wstępie zauważyć, że w niniejszej dysertacji pominięto aspekt zakupu na potrzeby Sił Zbrojnych RP środków transportowych mogących przemieszczać ludzi oraz wielkogabarytowy sprzęt wojskowy. Rozwiązanie takie w oczywisty sposób przyczyniłoby się do poprawy jakości i bezpieczeństwa usług transportowych świadczonych na rzecz polskich kontyngentów

wojskowych. Kierunek ten pojawia się również w większości opracowań wytyczających możliwości poprawy jakości transportu zarówno wojskowego, jak i cywilnego, jednakże z uwagi na wysokie koszty oraz ograniczony budżet krajowy zakup nowych egzemplarzy sprzętu jest mało prawdopodobny. Ponadto nakłady finansowe nie kończą się wyłącznie na zakupie środków transportowych. W przypadku planowania zakupu należy uwzględnić różne czynniki, jak:

- serwis gwarancyjny i pogwarancyjny nowo zakupionych egzemplarzy sprzętu;
- szkolenie personelu;
- wybudowanie oraz utrzymanie w należyтым stanie technicznym infrastruktury transportowej.

Wszystkie wyżej wymienione czynniki wymagają niezwykle dużych nakładów finansowych, co sprawia, że poprawa funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk poprzez zakup nowego sprzętu transportowego jest mało prawdopodobna. W takim przypadku kierunków poprawy należy szukać w mniej strategicznych obszarach działalności transportowej. Rozwiązania takie może nie wypełnią wszystkich luk w funkcjonowaniu Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, ale w znaczącym stopniu usprawnią jego działanie.

Z przeprowadzonej oceny możliwości transportowych SZ RP wynika, że potencjał jednostek wojskowych jest w stanie zabezpieczyć przemieszczenie polskich kontyngentów wojskowych z miejsc stałej dyslokacji do portów załadunku. W przypadku przemieszczenia strategicznego należy z całą stanowczością stwierdzić, że Siły Zbrojne RP nie posiadają środków przerzutu strategicznego pozwalającego przemieszczać kontyngenty wojskowe na dalekie odległości. Ponadto analiza wykazała, że w przypadku zabezpieczenia funkcjonowania kontyngentów wojskowych w rejonie misji Polska posiada środki transportowe pozwalające przemieszczać ludzi i sprzęt w ramach teatru działań w strefach niewymagających wykorzystania opancerzonych środków transportowych. Sprawa komplikuje się w przypadku zabezpieczenia przemieszczenia w rejonach objętych działaniami wojennymi, gdzie należy spełnić określone warunki bezpieczeństwa. Okazuje się bowiem, że posiadany przez Siły Zbrojne RP potencjał transportowy nie jest dostosowany do wymogów międzynarodowych (np. ochrona balistyczna, środki łączności, urządzenia zagłuszające itp.). Braki odpowiednio opancerzonego sprzętu uniemożliwiają prowadzenie działań poza rejonem stacjonowania wojsk. Rozwiązaniem w takiej sytuacji jest korzystanie z międzynarodowych umów transportowych oraz kontraktowanie usług poza siły zbrojne RP.

Problem szczegółowy nr 3. *W jakim stopniu przystąpienie Polski do transportowych programów międzynarodowych wpływa na zwiększenie możliwości transportowych oraz bezpieczeństwo przemieszczanych wojsk?*

Niewielkie możliwości Sił Zbrojnych RP w zakresie przemieszczenia strategicznego powodują, że istnieje konieczność poszukiwania alternatywnych rozwiązań w tym zakresie. Jedną z metod pozyskiwania środków przerzutu na dalekie odległości jest udział w międzynarodowych programach transportowych. Badania w tym obszarze potwierdziły jednogłośnie, że udział Sił Zbrojnych RP w takich inicjatywach znacznie zwiększa możliwości polskich kontyngentów wojskowych w zakresie przemieszczenia na odległe teatry działań, a także przyczynia się do poprawy ich bezpieczeństwa. Biorąc pod uwagę charakter obecnych zagrożeń na arenie międzynarodowej, najczęściej wykorzystywanymi rodzajami przemieszczenia są transport powietrzny oraz transport morski. Ze względu na bezpieczeństwo, możliwości oraz miejsca prowadzonych działań przeważnie używany jest transport powietrzny. Transport morski realizowany jest zazwyczaj w przypadku przemieszczenia o charakterze mieszanym, np. sprzęt i materiały transportowane są drogą morską, natomiast stany osobowe wraz ze sprzętem indywidualnym drogą lądową lub powietrzną.

Aktualnie Polska uczestniczy w czterech programach międzynarodowych: SALIS (*Strategic Interim Air Lift Solution*), SAC (*Strategic Airlift Capability*), AMSCC (*Athens Multinational Strategic Coordination Centre*), MCCE (*Movement Coordination Centre Europe*). Analiza przeprowadzona w ramach badań wykazała, że inicjatywy te stanowią główne wsparcie w realizacji przemieszczenia polskich kontyngentów wojskowych. Na podstawie udziału Sił Zbrojnych RP w misjach zagranicznych można wysnuć wniosek, że najczęściej wykorzystywanymi na rzecz polskich kontyngentów wojskowych programami transportowymi są SALIS i SAC, w ich ramach pozyskiwane są środki transportu powietrznego (AN-124M RUSŁAN oraz C-17). Decyzje o użyciu transportu powietrznego podyktowane są głównie bezpieczeństwem, dostępnością środków transportowych, a także czynnikami ekonomicznymi. Nie bez znaczenia są również środki transportu morskiego pozyskiwane w ramach programu AMSCC. Transport taki realizowany jest głównie w razie konieczności transportu dużych ilości sprzętu i materiałów, a także sprzętu wielkogabarytowego. Pomimo, że jest rzadziej wykorzystywany, stanowi istotny element wsparcia przemieszczenia polskich kontyngentów wojskowych poza granice państwa.

Podsumowując rozważania powyższego problemu badawczego, należy stwierdzić, że kontynuowanie uczestnictwa w międzynarodowych programach transportowych jest niezbędne w procesie przemieszczania wojsk na duże odległości.

Problem szczegółowy nr 4. *W jakim stopniu korzystanie z usług świadczonych przez zewnętrznych kontrahentów (outsourcing) wpływa na jakość, sprawność oraz terminowość realizacji zadań transportowych przemieszczanych wojsk?*

Realizacja zadań transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych w wielu przypadkach nie opiera się jedynie na wojskowych środkach przerzutu. Wymaga ona również kontraktowania usług transportowych poza Siły Zbrojne RP. Na taki stan rzeczy składa się sporo czynników, do których w głównej mierze zaliczyć należy:

- ograniczony potencjał transportowy Sił Zbrojnych RP, szczególnie w obszarze transportu strategicznego oraz operacyjnego;
- stan techniczny środków transportowych;
- dynamikę zmian współczesnych operacji militarnych wymagających pełnego spektrum zabezpieczenia transportowego;
- szeroki zakres świadczonych usług transportowych przez przewoźników komercyjnych.

Powyższe aspekty powodują, że współpraca na płaszczyźnie wojskowo-cywilnej stała się naturalnym elementem funkcjonowania wojskowego systemu transportowego. Świadczenie usług transportowych przez kontrahentów cywilnych może być realizowane na podstawie umów jednorazowych, kontraktów długoterminowych, a także umów uświadczonych aktywowanych w miarę generowanych potrzeb transportowych.

Na podstawie zgromadzonego materiału empirycznego należy sformułować wniosek, że korzystanie z zasobów cywilnych w procesie zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych w znacznym stopniu przyczynia się do poprawy jakości usług transportowych. Ponadto ze względu na to, że całość realizowanych procedur związanych z organizacją transportu leży po stronie przewoźnika, sprawność realizowanych misji powinna być na znacznie wyższym poziomie. Dodatkowo dość duża konkurencja firm transportowych na rynku cywilnym wpływa pozytywnie na terminowość świadczonych usług świadczonych zarówno na szczeblu strategicznym, jak i operacyjnym.

Odpowiadając zatem na pytanie sformułowane w analizowanym szczegółowym problemie badawczym, można stwierdzić, że korzystanie z usług realizowanych na rzecz wojska przez podmioty cywilne w istotnym stopniu wpływa na jakość, sprawność

oraz terminowość zadań transportowych, a także odciąża wojskowe instytucje w zakresie dokumentacji transportowej, co pozwala skupić się na planowaniu i realizacji zadań operacyjnych. W ocenie respondentów oraz autora kierunki rozwoju w obszarze kontraktowania usług poza Siły Zbrojne RP powinny być kontynuowane i udoskonalane na podstawie doświadczeń zdobywanych na bieżąco w misjach zagranicznych.

Problem szczegółowy nr 5. *Czy proces planowania potrzeb transportowych umożliwia poprawną realizację zadań transportowych?*

Planowanie potrzeb transportowych jest kluczowym procesem w trakcie zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych. Poprawnie przeprowadzony proces planowania przemieszczenia PKW na teatr działań oraz zabezpieczenie jego funkcjonowania w rejonie mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo misji. Dlatego też w procesie planowania zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych biorą udział nie tylko komórki funkcjonalne wchodzące w skład Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk, ale również wszystkie elementy Sił Zbrojnych RP, które w swoim zakresie odpowiedzialności mają realizację zadań transportowych (np.: NSE, dysponenci środków transportowych itp.). Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter misji, należy pamiętać, że akty prawne dotyczące realizacji zadań transportowych obowiązujące w Resorcie Obrony Narodowej muszą być zbieżne z regulacjami w państwach członkowskich NATO i UE. Stąd istotne jest śledzenie sytuacji na arenie międzynarodowej oraz dokonywanie bieżących aktualizacji uregulowań prawnych w miarę wprowadzania zmian w przepisach międzynarodowych. Dodatkowo w przypadku planowania zabezpieczenia transportowego w miejscu realizacji zadań przez PKW zasadne jest przeprowadzenie rekonesansu w rejonie działania. Czynność ta daje pełen obraz sytuacji logistycznej związanej z możliwościami i ograniczeniami łączącymi się z zapewnieniem bezpieczeństwa w obszarze działań. Ponadto umożliwia dobór sprzętu transportowego delegowanego poza granice kraju. Często zdarza się bowiem, że w rejonie misji funkcjonuje wielonarodowy system zabezpieczenia transportowego złożony z państw koalicyjnych biorących udział w operacji. Włączenie krajowych środków transportowych do takiego systemu może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa oraz znacznie zredukować koszty misji.

Przeprowadzone na potrzeby niniejszej dysertacji badania wykazały, że pomimo problemów związanych m.in. z trudnościami w pozyskaniu środków transportowych

czy skomplikowanymi procedurami związanymi z organizacją przemieszczenia, proces planowania umożliwi poprawną realizację zadań transportowych na korzyść polskich kontyngentów wojskowych.

Problem szczegółowy nr 6. *Jakie należy przyjąć kierunki poprawy funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w obszarze zaspokojenia potrzeb polskich kontyngentów wojskowych, a tym samym zwiększyć ich bezpieczeństwo w rejonie misji?*

Analiza dostępnej literatury, aktów prawnych obowiązujących w Resorcie Obrony Narodowej, a także zgromadzony materiał empiryczny pozwoliły dokonać oceny funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk. Podsumowując rozważania, można z całą stanowczością stwierdzić, że Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk wypełnia swoje zadania w obszarze zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych na poziomie zapewniającym bezpieczeństwo operacyjne i logistyczne, jednakże przeprowadzone badania wskazały kierunki zmian w celu poprawy efektywności i skuteczności jego działania.

Do takich kierunków należy zaliczyć:

- udoskonalanie procesu planowania przemieszczenia polskich kontyngentów wojskowych na podstawie doświadczeń z udziału SZ RP w misjach poza granicami kraju;
- rozpowszechnianie systemów informatycznych wspomagających proces planowania oraz realizacji przemieszczenia, zarówno tych funkcjonujących w SZ RP, jak i w strukturach NATO i UE, a także dążenie do ujednolicenia danych wyjściowych tych systemów w celu szybkiej wymiany informacji o posiadanym potencjale transportowym;
- objęcie szkoleniem specjalistycznym administratorów oraz użytkowników transportowych systemów informatycznych;
- kontynuowanie oraz rozwijanie współpracy w obszarze transportu i ruchu wojsk w ramach międzynarodowych programów transportowych oraz dążenie do jasnego i precyzyjnego określania priorytetów realizacji przemieszczenia strategicznego; ze względów ekonomicznych zasadna jest również organizacja transportów łączonych (np. z innymi państwami lub kontyngentami) w celu redukcji kosztów oraz podziału przydzielonego rocznego limitu godzin nalotu;

- upowszechnianie współpracy z firmami komercyjnymi zajmującymi się organizacją transportu na rzecz SZ RP; z uwagi na ograniczony potencjał transportowy SZ RP rozwiązanie takie w znacznym stopniu uzupełniłoby braki w sprzęcie i przyczyniłoby się do poprawy jakości świadczonych usług transportowych oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa logistycznego;
- przeprowadzenie analizy oraz dokonanie ewentualnych zmian w krajowych dokumentach normatywnych regulujących pozyskiwanie środków transportowych na rynku cywilnym (np. Prawo zamówień publicznych) w celu uproszczenia procedur; wpłynęłoby to pozytywnie na czas planowania oraz realizacji przemieszczenia PKW w rejon misji.

Przeprowadzone w dysertacji badania oraz analiza problemów badawczych dowiodły, że Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk pomimo niedoskonałości, jakie występują w sferze zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych, oraz deficytu etatowych środków transportu strategicznego jest w stanie świadczyć usługi transportowe przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa zarówno logistycznego, jak i operacyjnego wojsk.

Wnioski sformułowane na podstawie rozdziałów tej rozprawy umożliwiły rozwiązanie głównego problemu badawczego oraz problemów szczegółowych, a wyniki przeprowadzonych badań potwierdziły trafność postawionych na wstępie hipotez badawczych.

W ocenie autora zostały one zweryfikowane pozytywnie. Zastosowane narzędzia i metody badawcze, a także dobór grup respondentów pozwoliły na ocenę badanych obszarów funkcjonowania Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk oraz zaprezentowanie propozycji kierunków zmian w celu poprawy obecnego stanu rzeczy. Dlatego też przedstawione w dysertacji rozważania naukowe stanowią potwierdzenie wcześniej założonych hipotez oraz upoważniają autora do sformułowania następujących wniosków:

1. Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk ma determinujący wpływ na bezpieczeństwo polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju.
2. Jakość świadczenia usług transportowych na korzyść polskich kontyngentów wojskowych uzależniona jest od sposobu funkcjonowania elementów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.
3. Sprawnie przeprowadzony proces planowania zabezpieczenia transportowego wywiera bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo logistyczne misji zagranicznych.

4. Poziom świadczenia usług transportowych na rzecz PKW wynika z posiadanego potencjału wykonawczego, jakim dysponuje Podsystem Transportu i Ruchu Wojsk oraz możliwości wykorzystania środków transportowych pozostających w dyspozycji nie tylko SZ RP.
5. Udział w międzynarodowych programach transportowych zwiększa możliwości SZ RP w zakresie przemieszczenia strategicznego oraz przyczynia się do zapewnienia bezpieczeństwa polskich kontyngentów wojskowych.
6. Rozwój systemów informatycznych przyczynia się do poprawy jakości świadczonych usług transportowych zarówno w trakcie przemieszczenia na terenie kraju, jak i misji transportowych o charakterze międzynarodowym.

Założenia przedstawione w rozprawie mają charakter propozycji do zastanowienia przez instytucje i komórki odpowiedzialne za organizację zabezpieczenia transportowego polskich kontyngentów wojskowych. Rozważania zawarte w dysertacji dowodzą, że skutkiem wprowadzonych zmian może być optymalizacja procesu zabezpieczenia transportowego PKW we wszystkich fazach operacji oraz czasu niezbędnego na planowanie i realizację przemieszczenia strategicznego.

Zdaniem autora dostarczono elementom wykonawczym PTiRW gotowe rozwiązania możliwe do praktycznego wdrożenia w działalności bieżącej w obszarach zaspokojenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych we wszystkich fazach realizacji zadań.

Z uwagi na złożoność problematyki związanej z transportem i ruchem wojsk w aspekcie zabezpieczenia polskich kontyngentów wojskowych intencją autora jest kontynuacja przeprowadzonych badań w celu pełnego zdiagnozowania problemów w obszarach zidentyfikowanych w zaprezentowanej rozprawie doktorskiej.

BIBLIOGRAFIA

Wydawnictwa

1. Barcik J., Czech P., *Umowy i programy międzynarodowe z zakresu zdolności transportu strategicznego*, „Logistyka”, nr 2/2014.
2. Barcik R., Jakubiec M., *Systemy logistyczne – podstawy funkcjonowania*, „Logistyka”, nr 4/2011.
3. Bógdał-Brzezińska A., Gawrycki M.F., *Cyberterroryzm i problemy bezpieczeństwa informacyjnego we współczesnym świecie*, Warszawa 2003.
4. Biernikowicz W., *Transport wojskowy wobec wyzwań współczesnego pola walki na przykładzie misji w Afganistanie*, „Zeszyty Naukowe WSOWL”, nr 4(158)/2010.
5. Biernikowicz W., Milewski R., Smal T., *Problemy transportu wojskowego w operacjach poza granicami kraju*, „Zeszyty Naukowe WSOWL”, nr 4 (158)/2010.
6. Biernikowicz W., Milewski R., Smal T., *Transport wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wrocław 2010.
7. Bodziany M., Czuba R., *Zabezpieczenie logistyczne polskich kontyngentów wojskowych w ujęciu organizacyjno-proceduralnym*, „Zeszyty Naukowe WSOWL”, nr 4 (146)/2007.
8. Bursztyński A., *Analiza przydatności gałęzi transportowych do przewozu wojsk na podstawie oceny kryteriów kosztów i czasu*, „Zeszyty Naukowe AMW”, nr 1(184)/2011.
9. Bylew M., *Rola i zadania oddziału gospodarczego w zabezpieczeniu materiałowym polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania poza granicami kraju*, Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk 2017.
10. Czaja J., *Kulturowe czynniki bezpieczeństwa*, Kraków 2008.
11. Dmuchowski R., *Sposoby oceny sprawności procesów logistycznych*, Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP, Olsztyn 2019.
12. Ficoń K., *Logistyka kryzysowa. Procedury. Potrzeby. Potencjał*, Bel Studio, Warszawa 2011.
13. Grala D., *Problemy zabezpieczenia logistycznego PKW w Afganistanie, Iraku i Czadzie. Wnioski dla przyszłych kontyngentów*, [w:] A. Polak, W. Więcek (red. nauk.), *Polskie Siły Zbrojne w Afganistanie. Wnioski i doświadczenia*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2015.
14. Grala D., *Terytorialny system zabezpieczenia logistycznego w aspekcie wsparcia polskich kontyngentów wojskowych realizujących zadania w operacjach wielonarodowych poza granicami kraju*, „Zeszyty Naukowe ASzWoj”, nr 1(106)/2017.
15. Jagusiak B., *Bezpieczeństwo socjalne współczesnego państwa*, Wydawnictwo Difin Sp. z o.o., Warszawa 2015.
16. Jałowiec T., *Efektywność wojskowych łańcuchów dostaw*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 117, Warszawa 2017.
17. Kaźmierczak M., *Przemieszczanie wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w okresie (czasie) pokoju*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 10/2019.
18. Kitler W., *Zakres bezpieczeństwa państwa (narodowego)*, [w:] J. Gryz, W. Kitler (red.), *Identyfikacja, klasyfikacja, podział i uzasadnienie pojęcia, istoty, składników i zakresu bezpieczeństwa państwa (narodowego)*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2014.
19. Korzeniewski K., *Vademecum żołnierza. Islamskie państwo Afganistanu*, Departament Wychowania i Promocji Obronności MON, Warszawa 2006.
20. Kozaczuk M., *Misje pokojowe Wojska Polskiego 1953-1978*, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 1978.
21. Kozerański D., *Polskie kontyngenty wojskowe w operacjach pokojowych (1993-1999)*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, Warszawa 2005.

22. Kraiński R., *Ekonomiczne aspekty polskich misji wojskowych w Iraku i Afganistanie*, „Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych AMW”, nr 4/2016.
23. Kubiak K., *Porty morskie w aspekcie przeladunków wojskowych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2005.
24. Kunikowski J., *Słownik podstawowych terminów wiedzy i edukacji do bezpieczeństwa*, Siedlce 2005.
25. Kurasiński Z. (red.), *Kompendium logistyka wojskowego*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2014.
26. Kwecińska M., *Wpływ doświadczeń z misji ISAF w Afganistanie na operacje reagowania kryzysowego*, praca naukowo-badawcza, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2017.
27. Lasoń M., *Polska misja w Iraku. Użycie Sił Zbrojnych jako środka polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej na przykładzie interwencji w Iraku 2003-2008*, Kraków 2010.
28. Lorenc Z., *Funkcje organizacji bezpieczeństwa i współpracy w Europie w kształtowaniu bezpieczeństwa*, „Zeszyty Naukowe AON”, 3(19)/2016.
29. Łukaszewicz A., *Afganistan i Irak: Ekonomiczny bilans wojny z terroryzmem*, „Żurawia Papers”, nr 15/2010.
30. Łydka A., *Rola NSE w zabezpieczeniu logistycznym PKW*, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2016.
31. Łydka A., *Wielowymiarowość współczesnej Logistyki Tom I, Rola NSE w zabezpieczeniu logistycznym PKW*, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2016.
32. Matuszak J.Z., *Operacja ISAF w Afganistanie*, „Wojsko w Społeczeństwie”, nr 1/2007.
33. Mitkow S., *Wpływ systemu pozyskiwania sprzętu wojskowego na kształtowanie bezpieczeństwa militarnego Polski w XXI wieku*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2015.
34. Mucha J., *Uwarunkowania polityczno-obronne Polski w kontekście uczestnictwa Wojska Polskiego w misjach zagranicznych*, „Studia Bezpieczeństwa Narodowego” 2013, vol. 4(1).
35. Nyszk W., *Logistyka wielonarodowa w procesie zabezpieczenia logistycznego polskich kontyngentów wojskowych uczestniczących w operacjach reagowania kryzysowego NATO*, Akademia Sztuki Wojennej, Warszawa 2016.
36. Pawlisiak M., *Funkcjonowanie systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP a bezpieczeństwo narodowe*, „Systemy Logistyczne Wojsk” 2014, z. 41.
37. Pawlisiak M., *System logistyczny determinantem bezpieczeństwa Sił Zbrojnych RP*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2016.
38. Pawlisiak M., *Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem zdolności bojowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2016.
39. Pawlisiak M., *Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem jakości realizacji zadań mandatowych*, cz. 1, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 12/2016.
40. Puskiewicz W., *Transport kolejowy wojsk własnych i sojusznicznych*, „Logistyka”, nr 6/2018.
41. Rdzanek G., *Udział wojska polskiego w działaniach stabilizacyjnych na obszarze Afganistanu a wybrane kierunki modernizacji technicznej wojsk lądowych*, Instytut Studiów Międzynarodowych, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław 2015.
42. Rzeczkowski R. (red.), *Doświadczenia z zaangażowania Polski w operacje wojskowe w Islamskiej Republice Afganistanu w latach 2002-2014*, Bydgoszcz 2016.
43. Sadowski P., *Ograniczenia stosowania outsourcingu w Siłach Zbrojnych*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 12/2015.
44. Simiński P., *Wojskowe pojazdy kołowe*, Wojskowy Instytut Techniki Panczernej i Samochodowej, Sulejówek 2015.
45. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Warszawa 2003.

46. Smal T., Szczepiński R., *Zabezpieczenie logistyczne współczesnych operacji sojusznicznych na przykładzie ISAF*, „Logistyka”, nr 3/2011.
47. Solecka A., *Koszty i niektóre korzyści z udziału sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w misji w Islamskiej Republice Afganistanu*, „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego”, nr 1(3)/2012.
48. Stańczyk J., *Współczesne postrzeganie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996.
49. Sztumski J., *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, „Śląsk” Wydawnictwo Naukowe, Katowice 2005.
50. Świdorski A., Głodowska K., *Istotność doboru technologii transportowej w zastosowaniu do optymalizacji procesu transportu wewnętrznego w strefie kompletacji*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 5/2019.
51. Topolska K., Topolski M., *System logistyczny przedsiębiorstwa i jego struktura przestrzenna*, „Zeszyty Naukowe. Logistyka i Transport” 2006, vol. 3, nr 2.
52. Zięba R., *Polityka zagraniczna Polski w strefie euroatlantyckiej*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2013.

Źródła internetowe

53. <http://forum.krzesiny.org.pl/viewtopic.php?f=21&t=2105>
54. <http://stirw.wp.mil.pl/pl/index.html>
55. <http://zbiam.pl/artykuly/c-130-hercules/>
56. <https://archiwum-3rblog.wp.mil.pl/pl/16.html>
57. <https://fulcrum-1.flog.pl/wpis/12998939/casa-c295-m--poland--air-force>
58. <https://gologis.pl/oferta/planowanie-transportu/>
59. https://pl.wikipedia.org/wiki/Mi%C4%99dzynarodowe_Si%C5%82y_Wsparcia_Bezpiecze%C5%84stwa
60. <https://www.auto-motor-i-sport.pl/ciezarowki-i-autobusy/IVECO-Eurocargo-dla-Sil-Zbrojnych-RP-Cz-2,38134,1>
61. <https://www.auto-motor-i-sport.pl/ciezarowki-i-autobusy/IVECO-Eurocargo-dla-Sil-Zbrojnych-RP-Cz-2,38134,1>
62. <https://www.bbn.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-narodowe/system-bezpieczenstwa-n/bezpieczenstwo-spoieczn/5978,Potencjal-spoieczny.html>
63. <https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/15-lat-polski-w-nato/polska-w-sojuszu-polnoc/5295,Korzysci-i-inicjatywy.html>
64. <https://www.defence24.pl/zestawy-samozaladowcze-dla-sil-zbrojnych>
65. <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/misjeh>
66. <https://www.thedrive.com/the-war-zone/26734/check-out-this-crazy-shot-of-a-c-17-ingesting-a-big-bird-on-takeoff-at-the-avalon-air-show>
67. <https://www.wojsko-polskie.pl/8fow/otrm/>
68. <https://www.wojsko-polskie.pl/dorsz/pkwafganistan>
69. <https://www.wojsko-polskie.pl/weterani/articles/historia-misji-n/2020-05-118-misja-szkoleniowa-traktatu-ponocnoatlantyckiego-w-iraku/>
70. <https://www.wojsko-polskie.pl/weterani/articles/historia-misji-n/2020-05-118-misja-szkoleniowa-traktatu-ponocnoatlantyckiego-w-iraku/>

Dokumenty normatywne

71. AJP-3, Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operation, NATO 2019.
72. AJP-4 Allied Joint Logistic Doctrine, NATO 2003.
73. AJP-4.4, Allied Joint Movement and Transportation Doctrine, NATO 2013.
74. D-4 (B), Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych RP, Bydgoszcz 2019.
75. D-5, Doktryna planowania na poziomie strategiczno-operacyjnym, Bydgoszcz 2015.
76. DD-4.5(B), Wsparcie przez Państwo-Gospodarza, Bydgoszcz 2019.
77. DD/4, Doktryna Logistyczna Marynarki Wojennej, Gdynia 2009.
78. DD/4.2, Doktryna Logistyczna Wojsk Lądowych, Warszawa 2007.
79. DD/4.3, Zasady zabezpieczenia logistycznego Sił Powietrznych, Warszawa 2010.
80. DD/4.4.2.(A), Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym, Warszawa 2009.
81. DD/4.4.2.1, Instrukcja przewozu towarów niebezpiecznych wojskowymi statkami powietrznymi, Warszawa 2014.
82. DD/4.4(B), Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Bydgoszcz 2013.
83. DD/4.5.1, Uwarunkowania, założenia i procedury realizacji zadań wsparcie przez Państwo-Gospodarza, Warszawa 2008.
84. DD/4.5.1.1, Procedury zabezpieczenia pobytu i tranzytu wojska obcych przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2011.
85. DD/4.5.2, Instrukcja o zapewnieniu wsparcia dla wizytującego personelu statków powietrznych oraz pojazdów w ramach realizacji zadań przez Państwo-Gospodarza, Bydgoszcz 2012.
86. DU-4.11.1, System informatyczny LOGFAS/LOGFS zasady funkcjonowania w Resorcie Obrony Narodowej, Warszawa 2017.
87. DU-4.4.1(B), Zasady przewozu wojsk transportem kolejowym, Warszawa 2014.
88. DU-4.4.14, Zasady użycia środków transportu strategicznego na potrzeby Sił Zbrojnych RP, Warszawa 2015.
89. DU-4.4.3 (B), Zasady przewozu wojsk oraz środków zaopatrzenia transportem morskim, Warszawa 2017.
90. DU-4.4.4, Zasady wojskowego ruchu drogowego, Warszawa 2015.
91. DU-4.4.4.2, Instrukcja operacyjnego wykorzystania teleinformatycznego systemu monitorowania położenia wojsk SI Konwój, Warszawa 2014.
92. Dziennik Urzędowy MON z 2008 roku Nr. 14 Poz. 175. Załącznik do decyzji Nr 318/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 lipca 2008 (poz. 1750).
93. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
94. Logis.38/2018, Zasady prowadzenia gospodarki materiałowej i finansowej w polskich kontyngentach wojskowych realizujących zadania poza granicami państwa, Warszawa 2018.
95. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP, Warszawa 2020.
96. Ustawa z dnia 21 listopada 1967 roku o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej.
97. Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 roku o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa z dnia
98. Zasady wykorzystania usługi funkcjonalnej EVE WEB na potrzeby służb dyżurnych i operacyjnych, Bydgoszcz 2020.

SPIS ZDJĘĆ

Zdjęcie 1. Samolot transportowy C-130 Hercules.....	188
Zdjęcie 2. Samolot transportowy C-295M CASA.....	189
Zdjęcie 3. Samolot Transportowo–pasażerski AN-28 BRYZA	190
Zdjęcie 4. Okręt transportowo-minowy 767 typu Lublin	191
Zdjęcie 5. Okręt wsparcia logistycznego.....	193
Zdjęcie 6. Samochód dużej ładowności z systemem samozaładowniczym.....	195
Zdjęcie 7. Samochód dużej ładowności z systemem samozaładowniczym.....	196
Zdjęcie 8. Samolot transportowy AN-124 RUSŁAN.....	199
Zdjęcie 9. Samolot transportowy C-17 GLOBMASTER III.....	202

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Struktura respondentów według sprawowanych funkcji	29
Wykres 2. Wyniki oceny procedur planowania potrzeb transportowych w świetle oceny ekspertów na szczeblu Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	170
Wykres 3. Wyniki oceny efektywności procedur planowania potrzeb transportowych w świetle oceny specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych	172
Wykres 4. Wyniki oceny efektywności procedur planowania potrzeb transportowych w świetle oceny odbiorców usług transportowych	173
Wykres 5. Wyniki oceny działalności planistycznej w świetle opinii ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk.....	177
Wykres 6. Wyniki oceny działalności planistycznej w świetle opinii specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych.....	178
Wykres 7. Wyniki oceny problemów w procesie planowania oraz realizacji zadań transportowych w świetle oceny ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	179
Wykres 8. Wyniki oceny problemów w procesie planowania oraz realizacji zadań transportowych w świetle oceny specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych.....	180
Wykres 9. Procentowy udział państw członkowskich w programie SAC.....	201
Wykres 10. Wyniki oceny realizacji zadań transportowych na korzyść PKW przez potencjał jednostek wojskowych w świetle opinii ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	208
Wykres 11. Wyniki oceny realizacji zadań transportowych na korzyść PKW przez potencjał jednostek wojskowych w świetle opinii specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych.....	209
Wykres 12. Wyniki oceny realizacji zadań transportowych na korzyść PKW przez potencjał jednostek wojskowych w świetle opinii odbiorców usług transportowych.....	210
Wykres 13. Ocena możliwości poprawy planowania potrzeb transportowych w świetle opinii ekspertów odpowiedzialnych za planowanie transportów w SZ RP	214
Wykres 14. Ocena możliwości poprawy planowania potrzeb transportowych w świetle opinii specjalistów na szczeblu polskiego kontyngentu wojskowego.....	218
Wykres 15. Ocena możliwości poprawy planowania potrzeb transportowych w świetle opinii użytkowników systemu transportowego polskiego kontyngentu wojskowego	220
Wykres 16. Ocena struktury Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w świetle oceny ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	222
Wykres 17. Ocena podziału kompetencji pomiędzy DORSZ a STiRW-CKRW w świetle opinii ekspertów Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	224
Wykres 18. Ocena podziału kompetencji pomiędzy DORSZ a STiRW-CKRW w świetle specjalistów ds. transportu polskiego kontyngentu wojskowego	225
Wykres 19. Ocena możliwości podniesienia efektywności wykorzystania systemów informatycznych w procesie planowania transportu	233
Wykres 20. Opinia ekspertów w zakresie wymagań bezpieczeństwa transportowego PKW w trakcie realizacji zadań mandatowych.....	237

Wykres 21. Ocena specjalistów ds. transportu polskich kontyngentów wojskowych w zakresie wymagań bezpieczeństwa transportowego	238
Wykres 22. Ocena odbiorców usług transportowych w zakresie wymagań i bezpieczeństwa transportowego polskich kontyngentów wojskowych.....	239
Wykres 23. Ocena przygotowania merytorycznego osób związanych z organizacją transportu w polskim kontyngencie wojskowym	242

SPIS SCHEMATÓW

Schemat 1. Etapy procesu badawczego.....	31
Schemat 2. System bezpieczeństwa państwa	66
Schemat 3. Podsystem obronności państwa	68
Schemat 4. Schemat Systemu Logistycznego SZ RP.....	81
Schemat 5. Podsystem Transportu i Ruchu wojsk SZ RP jako element wspólny trzech systemów	82
Schemat 6. Relacje Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk z innymi podsystemami systemu logistycznego.....	83
Schemat 7. Struktura organizacyjna Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	90
Schemat 8. Podporządkowanie elementów funkcjonalnych Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk	91
Schemat 9. Struktura Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk	92
Schemat 10. Struktura organizacyjna CKRWnT	95
Schemat 11. Struktura organizacyjna Wydziału Transportu i Ruchu Wojsk i HNS /WTiRW i HNS/	97
Schemat 12. Struktura organizacyjna Wojskowej Komendy Transportu.....	98
Schemat 13. Struktura organizacyjna kompanii regulacji ruchu	101
Schemat 14. Schemat przemieszczenia na przykładzie polskiego kontyngentu wojskowego w Afganistanie	117
Schemat 15. Schemat przemieszczenia sił i środków z teatru działań na przykładzie PKW Irak	129
Schemat 16. Ogólna architektura programu SI LOGFAS	132
Schemat 17. Poziom zdolności bojowej wojsk	147
Schemat 18. Składowe poziomu zabezpieczenia logistycznego kontyngentu wojskowego	148
Schemat 19. Przykładowa struktura Narodowego Elementu Wsparcia na przykładzie PKW Afganistan	157
Schemat 20. Możliwości transportowe PKW.....	159
Schemat 21. Schemat zaspokojenia potrzeb transportowych PKW	160
Schemat 22. Źródła zaopatrywania PKW	182
Schemat 23. Schemat narodowego systemu zaopatrywania	183
Schemat 24. Struktura organizacyjna Międzynarodowego Programu Transportowego SAC.....	200

ZAŁĄCZNIKI*Załącznik nr 1***ARKUSZ WYWIADU****– kwestionariusz wywiadu**

W związku z prowadzonymi badaniami w obszarze zaspokojenia potrzeb transportowych polskich kontyngentów wojskowych zwracam się z prośbą o udzielenie pisemnych odpowiedzi na poniższe pytania. Wyniki wywiadu posłużą wyłącznie do badań naukowych. Proszę o rzetelne udzielenie odpowiedzi, gdyż z racji Pana/Pani doświadczenia każda opinia będzie cenna.

Wypełniony kwestionariusz (skan) proszę przesłać na adres email: kalbar_m@wp.pl.

A. PYTANIA METRYCZKOWE

1. Aktualne (Ostatnie) zajmowane stanowisko w SZ RP – jeżeli dotyczy.
2. Doświadczenia związane z wykonywaniem zadań poza granicami kraju – jeżeli dotyczy:
 - a) liczba oraz przybliżona data pobytu na misji (w latach);
 - b) miejsca pobytu na misji;
 - c) stanowisko zajmowane w czasie służby na misji poza granicami kraju;

B. PYTANIA MERYTORYCZNE

1. Czy według Pana/Pani wiedzy uregulowania prawne obowiązujące w RON oraz akty prawne NATO i UE umożliwiają efektywne planowanie potrzeb transportowych na rzecz polskich kontyngentów wojskowych?

Tak	<input type="checkbox"/>
Nie	<input type="checkbox"/>
Nie wiem	<input type="checkbox"/>

Uwagi

.....

.....

2. Jak ocenia Pan/Pani efektywność procedur planowania potrzeb transportowych przez poszczególne elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk?

Efektywne	<input type="checkbox"/>
Zadawalające	<input type="checkbox"/>
Nieefektywne	<input type="checkbox"/>
Nie wiem	<input type="checkbox"/>

Uwagi

.....

.....

3. Jakie czynniki według Pana/Pani wiedzy stanowią główne przeszkody w trakcie procesu planowania oraz realizacji misji transportowych PKW?

Brak własnych środków transportowych

Trudności z pozyskaniem środków transportowych spoza SZ RP

Skomplikowane procedury transportowe

Niewydajne struktury elementów Podsystemu TiRW

Nie wiem

Uwagi

.....

.....

4. Jak ocenia Pan/Pani poziom realizacji zadań transportowych przez elementy Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk w procesie przemieszczenia PKW w rejon misji oraz w miejscu wykonywania przez nie zadań?

Efektywne

Zadowolające

Nieefektywne

Nie wiem

Uwagi

.....

.....

5. Czy w Pana/Pani ocenie należałoby dokonać zmian w procedurach planowania (jak np. zmiany w instrukcjach branżowych, procedury pozyskiwania środków transportowych, dostosowanie przepisów krajowych do standardów międzynarodowych itp.) w celu podniesienia efektywności tego procesu?

Tak

Nie

Nie wiem

Proszę o podanie obszarów, w których należałoby dokonać ponownych uzgodnień zgodnie z Pana/Pani wiedzą i doświadczeniem (odpowiedź nie jest obowiązkowa).

.....

.....

6. Czy struktura Podsystemu Transportu i Ruchu Wojsk zapewnia bezpieczeństwo transportowe polskich kontyngentów wojskowych w obszarze organizacji i realizacji sprawnego i efektywnego przemieszczenia ludzi i sprzętu na/z teatru działań oraz w trakcie realizacji zadań poza granicami kraju?

Tak
Nie
Nie wiem

Uwagi

.....
.....

7. Czy podział kompetencji oraz współpraca na linii DORSZ – STiRW – CKRW w procesie organizacji transportu strategicznego przyczynia się do optymalizacji tego procesu?

Tak
Nie
Nie wiem

Uwagi

.....
.....
.....

8. Czy w Pana/Pani ocenie, przemieszczając PKW w rejon operacyjnego przeznaczenia istnieje konieczność korzystania z porozumień i umów międzynarodowych (np. SALIS, SAC, AMSCC, MCCE, umowy wieloletnie na usługi transportowe)?

Tak
Nie
Nie wiem

Uwagi

.....
.....

9. Czy według Pana/Pani wiedzy systemy informatyczne użytkowane w SZ RP (takie jak SI Konwój oraz moduły transportowe SI LOGFAS) w efektywny sposób wspierają proces planowania i realizacji misji transportowych na korzyść PKW (w kraju i za granicą)?

Tak
Nie
Nie wiem

Uwagi

.....
.....

10. Czy według Pana/Pani oceny istnieje możliwość podniesienia efektywności procesu planowania i realizacji przemieszczenia z wykorzystaniem systemów informatycznych (takie jak SI Konwój oraz moduły transportowe SI LOGFAS)?

Tak
Nie
Nie wiem

Uwagi

.....
.....

11. Czy na podstawie Pana/Pani wiedzy lub doświadczeń z udziału w misjach poza granicami kraju można stwierdzić, że organizacja systemu transportowego w rejonie misji spełniała wymagania w kwestii bezpiecznego przemieszczenia ludzi i sprzętu w trakcie wykonywania zadań mandatowych?

Tak
Nie
Nie wiem

Uwagi

.....
.....

12. Czy poziom przygotowania merytorycznego osób zajmujących stanowiska związane z organizacją transportu w PKW jest wystarczający dla zapewnienia bezpieczeństwa logistycznego kontyngentów?

Tak
Nie
Nie wiem

Uwagi

.....
.....