

**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**

---

**WYDZIAŁ STRATEGICZNO – OBRONNY**

**MOBILNOŚĆ STRATEGICZNA I JEJ ZNACZENIE  
DLA UDZIAŁU I PROWADZENIA  
DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH – TEORETYCZNE  
ASPEKTY IMPLEMENTACJI W SZ RP**

Studium teoretyczne



57908

---

WARSZAWA

2004

**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**

---

**WYDZIAŁ STRATEGICZNO-OBRONNY**



**MOBILNOŚĆ STRATEGICZNA I JEJ ZNACZENIE  
DLA UDZIAŁU I PROWADZENIA  
DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH – TEORETYCZNE ASPEKTY  
IMPLEMENTACJI W SZ RP**

Studium teoretyczne

Praca zbiorowa  
pod kierownictwem naukowym  
płk. dr. hab. Mariusza WIATRA

## Spis treści

<b>WSTĘP</b> .....	5
<b>Rozdział 1</b>	
<b>MOBILNOŚĆ STRATEGICZNA W DOKUMENTACH NORMATYWNYCH ORAZ STRATEGII DZIAŁANIA NARODOWYCH I WIELONARODOWYCH SIŁ ZBROJNYCH</b> .....	15
1.1. Mobilność strategiczna w dokumentach normatywnych .....	16
1.2. Mobilność w dokumentach doktrynalnych NATO .....	24
1.3. Mobilność jako kluczowa kompetencja logistyki .....	31
<b>Rozdział 2</b>	
<b>POTRZEBY W ZAKRESIE STRATEGICZNEJ MOBILNOŚCI SIŁ ZBROJNYCH W KONTEKŚCIE WSPÓŁCZESNYCH WYZWAŃ DLA BEZPIECZEŃSTWA</b> .....	35
2.1. Zmiana wyzwań dla bezpieczeństwa .....	36
2.2. Potrzeby w zakresie strategicznej mobilności sił zbrojnych .....	38
2.3. Potrzeby i sposoby zapewniania mobilności strategicznej w świetle ustaleń szczytów NATO w Waszyngtonie i Pradze .....	45
<b>Rozdział 3</b>	
<b>MOBILNOŚĆ STRATEGICZNA SIŁ ZBROJNYCH W TEORII I PRAKTYCE DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH WYBRANYCH ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWYCH I PAŃSTW</b> .....	55
3.1. Sojusz Północnoatlantycki .....	56
3.2. Unia Europejska .....	61
3.3. Stany Zjednoczone .....	87
3.4. Niemcy .....	92
3.5. Francja .....	95
3.6. Wielka Brytania .....	99
3.7. Federacja Rosyjska .....	100
<b>Rozdział 4</b>	
<b>GŁÓWNE ZAŁOŻENIA MOBILNOŚCI STRATEGICZNEJ NARODOWYCH I WIELONARODOWYCH POŁĄCZONYCH SIŁ ZBROJNYCH</b> .....	107
4.1. Teoretyczne podstawy mobilności strategicznej w nauce o bezpieczeństwie .....	107
4.2. Założenia teorii zarządzania mobilnością strategiczną w strukturach wielonarodowych .....	115
4.3. Zasadnicze problemy mobilności strategicznej narodowych i wielonarodowych połączonych sił zbrojnych .....	125

**Zespół autorski:**

płk dr hab. Mariusz WIATR – Redakcja, wstęp, zakończenie, rozdział 1.1, 5.3

płk dr Marek OBRUSIEWICZ – Rozdział 4

płk dr Roman KWEĆKA – Rozdział 5.4

kmdr dr Piotr GAWLICZEK – Rozdziały 3 oraz 1.2, 1.3, 2.3, 5.1, 5.2

ppłk dr Ryszard NIEDŹWIECKI – Rozdział 2.1, 2.2

**Korekta autorska****Redakcja techniczna:**

kmdr dr Piotr GAWLICZEK

## Rozdział 5

<b>STRATEGICZNE PRZEMIESZCZANIE WOJSK</b> .....	137
5.1. Rola transportu morskiego w uzupełnieniu mobilności strategicznej .....	138
5.2. Transport powietrzny a mobilność strategiczna .....	159
5.3. Podstawowe zasady strategicznego przemieszczania wojsk.....	165
5.4. Mobilność sił specjalnych .....	170
<b>ZAKOŃCZENIE</b> .....	178
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	185
Wykaz rysunków.....	193
Wykaz tabel .....	194
Załącznik nr 1. Dane taktyczno–techniczne wybranych samolotów transportowych NATO .....	195
Załącznik nr 2. Wybrane środki transportu i wsparcia zapewniające mobilność siłom specjalnym.....	196

## WSTĘP

Międzynarodowe środowisko bezpieczeństwa podlega ciągłej ewolucji. Pojawiają się nowe zagrożenia – jakościowo i ilościowo odmienne od konwencjonalnych i tradycyjnych wyzwań XX wieku. Wobec zagrożeń, wywoływanych między innymi przez radykalny fundamentalizm, międzynarodowy terroryzm oraz ponadnarodowe siatki przestępcze, siły zbrojne poszczególnych państw stoją przed koniecznością posiadania jednostek ekspedycyjnych, stosowne do prowadzenia operacji reagowania kryzysowego. Dla sprostania nowym zadaniom niezbędne jest zastosowanie odpowiednich środków. Ich zasadniczymi elementami powinny być jednostki bojowe o odpowiedniej mobilności, zwłaszcza operacyjnej, ale i taktycznej oraz adekwatne środki transportu i wsparcia działań w oddaleniu od baz macierzystych.

Świadomość tej konieczności prowadzi do przemian w armiach wielu państw, które tworzą w ramach struktur swoich sił zbrojnych komponenty lekkie, przeznaczone do przerzutu w rejon działań drogą powietrzną i morską<sup>1</sup>.

Można przypuszczać, że podjęcie decyzji sankcjonującej użycie sił zbrojnych będzie z reguły trudne oraz czasochłonne. Jednakże, kiedy zostanie podjęta, władze polityczne oczekują działań szybkich i skutecznych. Czas przemieszczania sił do rejonu działania może mieć kluczowe znaczenie dla powodzenia operacji, zwłaszcza w przypadku gwałtownego narastania konfliktu.

Znaczenie czynnika czasu podkreśla B. Szulc stwierdzając, iż: *”...podczas kryzysowego rozwoju sytuacji konieczne może okazać się szybkie podjęcie działań, dążyć więc należy do maksymalnego zredukowania czasu*

---

<sup>1</sup> Dilling J., *Środki morskiego transportu strategicznego jako czynnik kształtowania sił zbrojnych*, „Raport – wojsko, technika, obronność” 2004, czerwiec – wydanie specjalne, s. 16.

przygotowań”<sup>2</sup>. Z tego tytułu skuteczność użycia sił w dużej mierze zależy od ich szybkiego przetrzutu do obszaru operacji, co uwarunkowane jest między innymi zdolnością do przemieszczenia sił. Nie ulega wątpliwości, że zdolność do szybkiego przemieszczenia wpływa także na tempo i ciągłość operacji.

W odniesieniu do NATO, przedmiotowa problematyka wiąże się z realizowanym obecnie procesem transformacji. Ma definitywnie przełamać fizyczne i konceptualne różnice pomiędzy dwiema erami wyznaczającymi dwa sposoby prowadzenia działań wojskowych. Podczas zimnej wojny, Sojusz koncentrował się na masowości i sile ognia, przygotowując się do oczekiwanej wojny na wyczerpanie – każda jednostka lub zdolność oferowana przez państwa członkowskie byłaby przydatna do odstraszenia przeciwnika. Siły takie walczyłyby blisko ojczyzny i polegałyby na swojej własnej, narodowej logistyce, rozmieszczonej w niewielkiej odległości od pola bitwy. Współczesne siły zbrojne NATO mają być ruchliwe i nastawione proaktywnie oraz muszą zachowywać zdolności manewrowe w warunkach bojowych, w których brak jasno określonych linii frontu. Obecnie siły NATO są ponadto przygotowywane do rozmieszczenia i działania w dowolnym regionie świata.

Ogłoszona w kwietniu 1999 roku Inicjatywa Zdolności Obronnych (*Defence Capabilities Initiative* – DCI), czyli w tym samym czasie, gdy przyjmowano nową Koncepcję Strategiczną, była pierwszym znaczącym krokiem na drodze do udoskonalenia zdolności Sojuszu, w tym w zakresie mobilności strategicznej. Kolejnym etapem było przyjęcie w listopadzie 2002 roku Praskich Zobowiązań na rzecz Zdolności Obronnych (*Prague Capabilities Commitment* – PCC).

W kontekście dysponowania zdolnościami mobilności strategicznej podkreślić należy podjęcie przez NATO w październiku 2003 roku decyzji o powołaniu Sił Odpowiedzi NATO (*NATO Reaction Forces* – NRF). Po osiągnięciu w 2006 roku pełnych zdolności operacyjnych, siły te będą

---

<sup>2</sup> B. Szulc, *Misje pokojowe – podstawy teoretyczne działań*, AON, Warszawa, 1999, s. 7.

dysponowały wyspecjalizowanymi zdolnościami, jakie wynikają ze specyfiki takich elementów składowych, jak: jednostki lądowe w sile brygady, myśliwce, okręty, pojazdy lądowe, wsparcie bojowe oraz systemy łączności. Siły Odpowiedzi to nie tylko połączone siły szybkiego reagowania o zasięgu globalnym, przygotowane do realizowania pełnego spektrum misji. Mają one także pełnić rolę katalizatora zmian doskonalących siły Sojuszu, w tym w obszarze mobilności strategicznej.

Po szczycie w Stambule w czerwcu 2004 roku, można formułować pytania dotyczące postępów Sojuszu w zakresie rozwijania zdolności, które odpowiadałyby zarówno obecnym, jak i przyszłym zobowiązaniom Sojuszu, a także o postępy odnośnie udostępniania tych zdolności. Sojusz jako jedyna organizacja międzynarodowa, wydaje się zdolny do organizowania operacji wojskowych, angażujących wiele państw, wymagających jednocześnie mobilności strategicznej. NATO jest w stanie w odpowiednim czasie dostarczyć właściwe siły, wyposażone w stosowne zdolności, właściwe do osiągania celów operacyjnych. Stała ewolucja założeń operacji Sojuszu wywołuje jednak pytania dotyczące adekwatności sił i potencjałów wykorzystywanych do prowadzenia tych operacji.

Jak twierdzi Adam Kobieracki, Asystent Sekretarza Generalnego w Pionie ds. Operacji NATO: *„Geograficzny zasięg operacji Sojuszu jest prawdopodobnie najlepszą ilustracją zmian, jakie zaszły w NATO od Szczytu Praskiego. Obecnie, poza kontynuowaniem operacji zarządzania kryzysowego w byłej Jugosławii – w Bośni i Hercegowinie oraz Kosowie – Sojusz prowadzi intensywne operacje na Morzu Śródziemnym i w Afganistanie oraz wspomaga działania wielonarodowej dywizji kierowanej przez Polskę, zmierzające do zapewniania bezpieczeństwa w jednym z sektorów sił stabilizacyjnych w Iraku. Choć aktualna lista operacji kierowanych przez NATO już robi duże wrażenie, coraz bardziej narastają naciski, aby Sojusz podjął się kolejnych wyzwań. Pod wieloma względami, Sojusz stał się ofiarą swojego własnego*

sukcesu, a efektem tego jest fakt, że analitycy bezpieczeństwa, a nawet Sekretarz Generalny ONZ Kofi Annan, coraz częściej spoglądają w stronę Sojuszu, oczekując od niego pomocy w rozwiązywaniu wielu bardziej złożonych problemów świata. Istnieją jednak obiektywne ograniczenia zaangażowania operacyjnego Sojuszu. Jeżeli NATO ma się stać skutecznym menedżerem bezpieczeństwa, wyposażonym z siły szybkiego reagowania i działającym na skalę światową – pod warunkiem, że wszyscy Sojusznicy zaakceptują taką perspektywę – konieczne jest sprostanie wyraźnym brakom w dziedzinie zdolności<sup>3</sup>. Wydaje się, że w znacznym stopniu odnosi się to do mobilności strategicznej sił zbrojnych państw Sojuszu.

Problematyka mobilności strategicznej doceniana jest także w Unii Europejskiej, co znalazło odzwierciedlenie w przyjętej na szczycie Unii Europejskiej w Brukseli w grudniu 2003 roku Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa. Strategia ta stanowi podstawowy dokument programowy UE w zakresie bezpieczeństwa i jest wynikiem jej dążeń do odgrywania większej roli w sferze polityki bezpieczeństwa. Unia Europejska zamierza do 2010 roku dysponować siłami szybkiej odpowiedzi w celu realizacji pełnego spektrum misji petersberskich<sup>4</sup>. Koncepcja Grup Bojowych (*EU Battlegroups Concept*) zakłada utworzenie sił, stanowiących trzon sił szybkiej odpowiedzi UE i działających na podstawie mandatu ONZ (głównie na zasadach rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych). Ze względu na szczegółowe i ambitne parametry wojskowe, Koncepcja ta jest istotną deklaracją polityczną o potencjale transformacyjnym, podobnym do koncepcji Sił Odpowiedzi NATO.

---

<sup>3</sup> A. Kobieracki, *Ewolucja operacji NATO*, „NATO Review” 2004, nr 2.

<sup>4</sup> Operacje reagowania kryzysowego, przy prowadzeniu których Unia może użyć środków wojskowych i cywilnych, obejmujące: wspólne działania rozbrojeniowe, misje humanitarne i ratunkowe, misje wojskowego doradztwa i wsparcia, misje zapobiegania konfliktom i utrzymywania pokoju oraz misje zbrojne służące zarządzaniu kryzysami, w tym przywracaniu pokoju i stabilizacji sytuacji po konfliktach.

W odniesieniu do Polski można wyrazić przekonanie, że członkostwo w NATO, Unii Europejskiej oraz „koalicji antyterrorystycznej” wymusza posiadanie sił zdolnych nie tylko do prowadzenia działań na obszarze własnego kraju, ale przygotowanych także do operacji w odległych rejonach globu.

Biorąc pod uwagę znaczenie przedstawionej problematyki, niniejsza praca badawcza poświęcona została problematyce mobilności strategicznej, a zwłaszcza jej roli i miejscu w prowadzeniu działań połączonych. Problemem o zasadniczym znaczeniu dla procesu badań było zdefiniowanie podstawowych pojęć związanych z mobilnością sił zbrojnych oraz przedstawienie teoretycznych aspektów jej implementacji w Siłach Zbrojnych RP. Konieczność szybkiego reagowania na zagrożenia dla bezpieczeństwa Sojuszu Północnoatlantyckiego w miejscach ich powstawania, a więc z reguły w regionach odległych od tradycyjnego obszaru odpowiedzialności NATO, wymaga od sił zbrojnych dużej ruchliwości umożliwiającej ich użycie w odległych regionach kryzysowych. Z uwagi na główny problem badawczy niniejszego opracowania podstawowe znaczenie ma określenie istoty **mobilności strategicznej**, a więc zdolności do szybkiego i efektywnego przemieszczania sił i związanego z nimi wsparcia logistycznego na duże odległości. Przemieszczenia takie mogą mieć miejsce między teatrami (obszarami) działań (*inter theatre*), między regionami (*inter regional*) lub między obszarami odpowiedzialności NATO. Tak więc mobilność strategiczna w rozumieniu zespołu autorskiego to zdolność do przerzutu sił z rejonów ich dyslokacji do odległych rejonów planowanych operacji, to możliwość użycia sił w odległych regionach świata. Zespół autorski uznał przy tym, że pojęcia tego nie należy utożsamiać wyłącznie ze zdolnością do przerzutu sił w rejon prowadzenia operacji. Mobilność strategiczna nie jest celem samym w sobie. Związana jest ona z reguły z trzema podstawowymi elementami stanowiącymi o możliwości projekcji w dowolny region, w dowolnym czasie sił odpowiednich do zamierzonych działań. Tak więc w rozumieniu Autorów mobilność

strategiczna postrzegana jest znacznie szerzej. Stanowi ona bowiem także narzędzie polityki, sposób osiągania celu strategicznego. Można zatem przyjąć, że mobilność strategiczna wiąże się z problemem optymalizacji użycia sił zbrojnych w czasie i przestrzeni. **Przemieszczenie** natomiast to proces pokonywania przestrzeni przez wojska i sprzęt z reguły bez zachowania gotowości bojowej. Personel i sprzęt mogą być przy tym przetrzucane oddzielnie. Z kolei **przemieszczenie strategiczne** to transportowanie kontyngentów sił zbrojnych między regionami w celach strategicznych. Natomiast **mobilność operacyjną** można zdefiniować jako zdolność do szybkiej zmiany regionu lub kierunku głównego wysiłku (punktu ciężkości) oraz wykonywania głębokich manewrów na obszarze operacji. Z uwagi na główny obszar zainteresowania niniejszego opracowania nie będzie ona przedmiotem szerszych rozważań.

**Celem procesu badawczego**, którego wyniki zawiera niniejsze opracowanie, było określenie - m.in. na podstawie pogłębionej analizy piśmiennictwa - istoty mobilności strategicznej, wypracowanie naukowych kryteriów jej identyfikacji oraz sprecyzowanie potrzeb i możliwości jej optymalizacji w odniesieniu do Sił Zbrojnych RP.

**Główny problem badawczy** zawierał się w poszukiwaniu odpowiedzi na pytanie: *Na czym polega istota mobilności strategicznej i jakie czynniki mogą wpływać na jej optymalizację w SZ RP?*

Tak określony problem badawczy, poprzez swoją wielowątkowość, wymagał przedstawienia go w formie szczegółowych pytań, mających zasadnicze znaczenie dla istoty podjętej tematyki. Problemy szczegółowe sformułowano w następujący sposób:

1. W jakim zakresie dokumenty normatywne, zarówno organizacji międzynarodowych, jak i pojedynczych krajów opisują problematykę mobilności strategicznej i co jest pod tym pojęciem rozumiane?

2. Jak ewolucja wyzwań bezpieczeństwa wpływa na strategiczną mobilność sił zbrojnych?
3. Jak postrzegana jest mobilność strategiczna w teorii i praktyce wielonarodowych i narodowych działań połączonych?
4. Jakie są podstawy założenia mobilności strategicznej sił połączonych w wymiarze narodowym i wielonarodowym?
5. Które rodzaje transportu (działań) determinują mobilność strategiczną?
6. Jakie warunki należy spełnić, aby możliwe było zapewnienie mobilności strategicznej Sił Zbrojnych RP?

W początkowym okresie badań zespół przyjął następującą **hipotezę roboczą**: Przypuszcza się, że w warunkach obecnego etapu przebiegu procesów globalizacji i rewolucji informacyjnej, zrozumianych jako najważniejsze trendy rozwojowe współczesnego świata, skuteczność działań sił zbrojnych w znanej mierze determinowana jest ich mobilnością strategiczną. Strategiczne przemieszczanie wojsk odbywa się przede wszystkim transportem morskim. Transport środkami powietrznymi może spełniać w zasadzie tylko uzupełniającą rolę. Może on być decydujący w sytuacjach, w których z powodów politycznych lub operacyjnych szybkie podjęcie działań ma rozstrzygające znaczenie, a transport morski nie może zapewnić wystarczająco szybkiego przerzutu sił. Przed problemami przerzutu sił na duże odległości staje także Wojsko Polskie, które w obecnych uwarunkowaniach nie jest w stanie samodzielnie osiągnąć niezbędnych zdolności w tym zakresie. Oprócz narodowych przedsięwzięć strukturalnych i modernizacyjnych wskazane jest także uzyskanie zdolności pozwalających na sprawny i bezpieczny przerzut wojsk poprzez tworzenie wielonarodowych struktur logistycznych i wsparcia na potrzeby sił wysyłanych w rejony odległe od obszaru traktatowego Sojuszu.

**Weryfikacja hipotezy roboczej** wymagała wykonania szeregu kroków badawczych, m.in. dokonania przeglądu kontekstu strategicznego w założonym

horyzoncie czasowym (do 2015 roku), a w nim – wykazanie istoty mobilności strategicznej w nowych uwarunkowaniach bezpieczeństwa; wypracowanie założeń oraz ustalenie zasad rządzących sferą mobilności strategicznej na podstawie działań podejmowanych przez organizacje międzynarodowe oraz przykładowe państwa, a także zbadanie koncepcyjnych podstaw mobilności strategicznej dla przyszłych działań sił zbrojnych oraz wskazanie czynników istotnych dla implementacji tych zasad w SZ RP.

Dla osiągnięcia celu badań, a zwłaszcza udzielenia odpowiedzi na przyjęty problem badawczy, a więc wykonania zadań badawczych, dokonano wielu analiz, syntez i ocen dotyczących mobilności strategicznej na podstawie dostępnych publikacji, wniosków z badań zagranicznych instytutów i organizacji naukowych, w tym zwłaszcza państw NATO oraz Unii Europejskiej.

Cennym i ważnym źródłem wiedzy był osobisty udział Autorów studium w pracach gremiów NATO i Unii Europejskiej, podejmujących problematykę mobilności strategicznej, a także w konferencjach naukowych i seminariach. Przykład stanowią między innymi:

- warsztaty Grupy Roboczej ds. Uniwersalnych Programów Kształcenia (*Working Group on Curriculum Development – WGCD*) w dniach 29 marca – 2 kwietnia 2003 roku w Centrum Polityki Bezpieczeństwa – Genewa (*Geneva Centre for Security Policy*) oraz w dniach 7–10 września 2003 roku w Akademii Obrony Narodowej Łotwy, na których jednym z tematów obrad były zagadnienia mobilności strategicznej;
- warsztaty Grupy Roboczej ds. Ochrony Krytycznej Infrastruktury (*Critical Infrastructure Protection Working Group Meeting*), zorganizowane w dniach 3–4 grudnia 2003 roku w Akademii Obrony NATO;
- konferencja na temat: *Operacja „Iracka Wolność”*, zorganizowana w Akademii Obrony Narodowej w grudniu 2003 roku;

- konferencja na temat: *Trudna Stabilizacja*, zorganizowana w Akademii Obrony Narodowej w maju 2004 roku;
- konferencja na temat: *Irak 2004 – ku normalności*, zorganizowana w Akademii Obrony Narodowej w październiku 2004 roku;
- seminarium poświęcone powołaniu Europejskiego Kolegium Bezpieczeństwa i Obrony, zorganizowane w dniach 11–13 lutego 2004 roku w Instytucie Wyższych Studiów Obrony Narodowej w Paryżu;
- kurs pilotażowy Europejskiego Kolegium Bezpieczeństwa i Obrony, organizowany w pięciu zjazdach (modułach) w okresie od września 2004 do marca 2005 roku (do czasu zakończenia opracowywania niniejszego studium odbyły się dwa zjazdy).

Wyniki poczynań zespołu autorskiego zostały przedstawione w niniejszym studium, które składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów, zakończenia, bibliografii oraz załączników.

**Rozdział pierwszy** wyjaśnia współczesne rozumienie mobilności strategicznej ujmując to pojęcie w świetle dokumentów doktrynalnych. W rozdziale tym zamieszczone są rozważania nad różnymi definicjami pojęć: mobilność, mobilność operacyjna, mobilność taktyczna oraz na temat mobilności jako kluczowej cechy logistyki. Rozdział kończy definicja mobilności strategicznej, przyjęta na potrzeby niniejszego studium.

**W rozdziale drugim** omówiono potrzeby w zakresie strategicznej mobilności sił zbrojnych w kontekście współczesnych wyzwań dla bezpieczeństwa. W części pierwszej rozdziału przedstawiono zmiany charakteru wyzwań dla bezpieczeństwa, a drugiej zaś potrzeby w zakresie strategicznej mobilności sił zbrojnych.

**Rozdział trzeci** podejmuje zagadnienia mobilności strategicznej sił zbrojnych w teorii i praktyce działań połączonych Sojuszu Północnoatlantyckiego, Unii Europejskiej oraz następujących państw: Stanów Zjednoczonych, Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii i Federacji Rosyjskiej.

**Rozdział czwarty** jest poświęcony głównym założeniom strategicznej mobilności narodowych i wielonarodowych połączonych sił zbrojnych. Zawiera podstawy teoretyczne mobilności strategicznej w nauce o bezpieczeństwie oraz założenia teorii zarządzania mobilnością strategiczną w strukturach wielonarodowych.

**W rozdziale piątym** przedstawiono wpływ transportu morskiego i powietrznego na mobilność sił zbrojnych. Stąd też przedstawione w nim zostały środki okrętowe, tendencje rozwojowe okrętów desantowych oraz wybrane zagadnienia cywilnego wojskowego transportu morskiego. W rozdziale przedstawiono ponadto potrzeby i możliwości transportowe sił zbrojnych w zakresie transportu morskiego i powietrznego oraz mobilność sił specjalnych.

Praca jest przeznaczona dla nauczycieli akademickich i studentów, zajmujących się problematyką operacji wojskowych Sojuszu. Zawarte w niej rozważania są wynikami badań i w zasadzie odzwierciedlają poglądy autorów. Niektóre partie materiału mają charakter normatywny, co zaznaczono w tekście.

## R o z d z i a ł 1

### **MOBILNOŚĆ STRATEGICZNA W DOKUMENTACH NORMATYWNYCH ORAZ STRATEGII DZIAŁANIA NARODOWYCH I WIELONARODOWYCH SIŁ ZBROJNYCH**

Mobilność w skali strategicznej, operacyjnej i taktycznej jest parametrem, który można wyrazić we wskaźnikach czasowych, przestrzennych oraz skuteczności działania. Wiąże się bezpośrednio z formułowaniem odpowiedzi na m.in. takie pytania dotyczące sił, jak:

- w jakim czasie wejdą one do działań?
- jak szybko i w jakim zakresie mogą reagować na zmieniającą się sytuację?
- jakimi środkami (z uwagi na ich dostępność) są w stanie oddziaływać na przeciwnika w określonym miejscu i czasie?
- czy są w stanie uzyskać zaskoczenie?
- czy są zdolne do tworzenia przewagi w nakazanym miejscu i czasie, nawet przy liczebnej przewadze przeciwnika?
- czy w niesprzyjających warunkach są zdolne do unikania kontaktu z przeciwnikiem?

Kwestia ta znajduje coraz szersze odzwierciedlenie w dokumentach o charakterze doktrynalnym państw NATO, czego przykład stanowić może *Strategia bezpieczeństwa RP z 2003 roku*<sup>5</sup>. Według jej zapisów, elastyczność reagowania jest ściśle powiązana z mobilnością, uzyskiwaną poprzez odpowiednie wyposażenie wojsk w środki transportu lądowego, morskiego

---

<sup>5</sup> Zob.: *Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 22 lipca 2003 r.*, źródło – internet, portal MSZ RP, [www.msz.gov.pl](http://www.msz.gov.pl).

i powietrznego<sup>6</sup>, jak również utrzymanie i rozwój niezbędnej infrastruktury na potencjalnym teatrze działań.

Ze wstępnej analizy piśmiennictwa wynikało, że rozumienie pojęcia „mobilności strategicznej”, czy nawet samej „mobilności” jest nie tylko zróżnicowane, ale także niejednoznaczne. Dla uporządkowania pewnego nieładu pojęciowego konieczne wydało się znalezienie odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy istnieje definicja mobilności strategicznej, którą można by przyjąć jako w pełni ujmującą istotę zjawiska?
- W jakim zakresie dokumenty normatywne, zarówno organizacji międzynarodowych jak i pojedynczych krajów opisują problematykę mobilności strategicznej i co jest pod tym pojęciem rozumiane?
- Czy z mobilnością strategiczną wiążą się inne pojęcia, jeśli tak, to jakie można wydobyc wnioski dotyczące ich wzajemnych relacji znaczeniowych?
- W jakim obszarze kompetencyjnym NATO można umieścić realizację zadań mających związek z mobilnością strategiczną?

## **1.1. Mobilność strategiczna w dokumentach normatywnych**

Interesujących materiałów do rozważań dostarcza anglojęzyczny, akademicki słownik naukowo-techniczny, definiujący mobilność strategiczną jako: *„Zdolność do przerzutu i utrzymania sił wojskowych w skali światowej dla*

---

<sup>6</sup> W NATO pod pojęciem sił i środków transportu powietrznego rozumiane są statki powietrzne, personel latający, techniczny i zabezpieczenia, sprzęt i wyposażenie niezbędne do zabezpieczenia działań statków powietrznych oraz środki dowodzenia i łączności. (*ATP-53(A) NATO Air Transport Policies and Procedures*).

wspierania strategii narodowej; w szczególnych warunkach zaś to zdolność sił do przemieszczania się w gotowości do podjęcia walki z siłami przeciwnika”<sup>7</sup>.

Według definicji stosowanej w Unii Zachodnioeuropejskiej „Przemieszczanie może być prowadzone między teatrami, między regionami (interegionalnie), lub poza rejonem odpowiedzialności Unii Europejskiej”<sup>8</sup>. W publikacjach Unii Zachodnioeuropejskiej (UZE) oraz Unii Europejskiej (UE) odnoszących się do Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony mobilność strategiczna jest odróżniana od mobilności taktycznej. Pierwsze z pojęć dotyczy transportu na dużą odległość lub przerzutu realizowanego między teatrami działań.

W tym kontekście pojawiają się trudności w odniesieniu do precyzyjnego rozumienia mobilności. Przykład mogą stanowić operacje prowadzone pod flagą Unii Europejskiej na obszarze południowo-wschodniej Europy. Pomimo że odległość, na jaką należy dokonać przerzutu sił i środków, nie jest duża i wiąże się z użyciem samolotów transportowych lotnictwa taktycznego, to biorąc jednak pod uwagę, że przerzut jest realizowany **do rejonu operacji**, a nie w **obrębie rejonu**, przerzut spełnia kryteria mobilności strategicznej.

Próba zdefiniowania pojęcia mobilności strategicznej w odniesieniu do Sojuszu Północnoatlantyckiego również napotyka na trudności. Dotychczas pojęcie mobilność strategiczna, nie występuje w oficjalnym *Słowniku terminów i definicji NATO AAP-6*. Zawiera on jedynie hasło „mobilność”, które oznacza: „Właściwość lub możliwość wojsk do przemieszczania się z miejsca na miejsce

---

<sup>7</sup> *Academic Press Dictionary of Science and Technology*, Harcourt, wersja internetowa, [www.harcourt.com/dictionary/def/9/8/9/1/9891300.html](http://www.harcourt.com/dictionary/def/9/8/9/1/9891300.html), dostęp 2004-10-07.

<sup>8</sup> *Assembly of Western European Union (WEU), The Interim European Security and Defence Assembly, European Strategic Lift Capabilities – Reply to the Annual Report of the Council, Report submitted on behalf of the Defence Committee by Mr Wilkinson, Rapporteur, Document A/1757*, Paris, Assembly of WEU, 5 December 2001, s. 4 [w:] K. Vlachos-Dengler, *Getting there...*, wyd. cyt., s. 7

przy zachowaniu zdolności do wykonania ich podstawowego zadania”<sup>9</sup>. Z kolei w kilku roboczych dokumentach, Komitet Wojskowy NATO używa określenia mobilności strategicznej rozumianej jako zdolność do przemieszczania sił oraz związanego z nimi wsparcia logistycznego efektywnie i w nakazanym czasie, w skali kontynentalnej i międzykontynentalnej<sup>10</sup>.

Odniesienie do mobilności zostało zamieszczone w *Informatorze o NATO (NATO Handbook)*<sup>11</sup>. Stwierdzono tam, że skuteczne i punktualne przemieszczanie sił stanowi warunek wszystkich operacji wojskowych. Dlatego zasadniczym wymogiem skutecznego działania jest zapewnienie **mobilności strategicznej** wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu poprzez adekwatne środki zdolności przerzutu, transportu, wyposażenia oraz infrastruktury. Obejmuje również możliwe wykorzystanie zasobów cywilnych oraz może obejmować takie elementy, jak przerzut, składowanie oraz przemieszczanie dużych ilości materiałów i wyposażenia. Z tego tytułu planowanie oraz ocena zdolności i możliwości może być istotnym warunkiem osiągnięcia zróżnicowanych celów politycznych i wojskowych.

Pojęcie mobilności strategicznej funkcjonuje w kręgach logistycznych Sojuszu Północnoatlantyckiego. Pojawia się w dokumencie doktrynalnym MC 319/1 dotyczącym zasad i polityki logistycznej NATO (*NATO Principles and Policies for Logistics*, Edition 2000)<sup>12</sup>, w brzmieniu „Zdolność do przemieszczenia sił oraz związanej z nimi logistyki na duże odległości, w sposób efektywny i w określonych ramach czasowych. Może to dotyczyć stref między obszarami odpowiedzialności, między regionami lub poza rejon

---

<sup>9</sup> *Mobility. A quality or capability of military forces which permits them to move from place to place while retaining the ability to fulfill their primary mission* – AAP-6 (2001) PL Słownik terminów i definicji NATO.

<sup>10</sup> Np. dokument roboczy *NATO Military Committee Paper no. 319* [w:] K. Vlachos-Dengler, *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, Institute for Strategic Studies, Occasional Paper no 38, November 2002, s. 7.

<sup>11</sup> Na podstawie *NATO Handbook*, wydanie internetowe, [www.nato.int/docu/handbook/2001/hb080201.htm](http://www.nato.int/docu/handbook/2001/hb080201.htm), dostęp 2004-10-08.

<sup>12</sup> *MC 319/1 NATO Principles and Policies for Logistics*, Edition 2000.

odpowiedzialności NATO”<sup>13</sup>. Określenia takie znajduje się też w dokumentach: *Zasady i polityka NATO w obszarze przemieszczenia i transportu* (MC 336/2, *NATO Principles and Policies for Movement and Transportation – M&T*), NATO MC 55/4 (wersja końcowa), *Polityka NATO w zakresie gotowości logistycznej oraz utrzymywania się w rejonie* (*NATO Logistic Readiness and Sustainability Policy*) oraz w dokumencie doktrynalnym *Operacje połączone* (*ATP 3.2 Land Operations*).

Analiza opracowań doktrynalnych NATO pozwala na sformułowanie wniosku, że obszar mobilności strategicznej podlega kompetencjom Grupy Doradczej ds. Przemieszczania i Transportu (*Movement and Transportation Advisory Group – MAG*), będącej podgrupą Konferencji Naczelných Logistyków NATO (*Senior NATO Logistician’s Conference – SNLC*). Komórka ta została powołana dla stymulowania wspólnego podejścia do kwestii zarządzania przemieszczaniem, transportem oraz sprawami mobilności z pozycji agencji wojskowych i cywilnych oraz między NATO, a państwami członkowskimi.

30 czerwca 2003 roku podjęto formalne działania proceduralne<sup>14</sup> nad propozycją włączenia do słownika AAP-6 definicji zamieszczonej we wspomnianych dokumentach normatywnych. Inicjatorem działań była wspomniana już Konferencja Naczelných Logistyków NATO.

Według autorów propozycji określenie to ma ścisły związek z koncepcją strategiczną NATO, poziomem zakładanych możliwości Sojuszu i rezultatami szczytu w Pradze w 2002 roku. Ponadto jest wykorzystywane dla potrzeb planowania obronnego.

---

<sup>13</sup> *The capability to move forces and their associated logistics in timely and effective manner over a long distances. This could be between JOAs (inter-JOA), between regions (interregional), or beyond NATO’s Area of Responsibility.*

<sup>14</sup> Na podstawie: *Proposal (PL) No 1599-007 – Strategic mobility, NATO unclassified (releasable for internet transmission)*, <http://doctrine.army.mil/NATO%20Terminology/1599-007%20STRATEGIC%20MOBILITY.doc>, dostęp 2004-10-08.

W toku dyskusji i komentarzy nad propozycją definicji najważniejsze poprawki zaproponowała strona francuska, belgijska, amerykańska, kanadyjska oraz SHAPE. Francja, uznając potrzebę zdefiniowania terminu, akceptując definicję zamieszczoną w dokumentach MC 336/2 oraz MC 55/3, zaproponowała 10 października 2003 roku jeszcze dwie definicje dodatkowe, które ze względu na swój ogólniejszy charakter mogłyby zostać zaakceptowane zarówno przez NATO jak Unię Europejską.

Według pierwszej propozycji „mobilność strategiczna” w wariantcie numer dwa to: *”Cechy i zdolności sił, umożliwiające im szybkie przemieszczenie z miejsc dyslokacji (lub teatru operacji) do teatru operacji, przy wykorzystaniu środków własnych względnie dzięki zewnętrznym środkom wzmocnienia (powietrznym, morskim, lądowym). Zdolność do bezpiecznego transportu, rozwinięcia i powrotu wszystkich typów niezbędnych sił operacyjnych wymaganych dla prowadzenia operacji poza terytorium narodowym, tak jak zostało to określone przez rząd”<sup>15</sup>.*

Z kolei dla zapewnienia spójności doktrynalnej, Francja zaproponowała dodatkowo definicję „mobilności taktycznej” w brzmieniu: *„Cechy i zdolności sił umożliwiające im przemieszczenie się z jednego punktu do drugiego na polu walki, jednocześnie zachowując zdolności do realizacji zadań”<sup>16</sup>.*

Strona belgijska zaproponowała 13 października 2003 roku definicję: *„Mobilność strategiczna to zdolność do przemieszczenia na duże odległości sił oraz związanej z nimi logistyki w wymaganym czasie i w efektywny sposób. Może*

---

<sup>15</sup> *Qualities or capabilities of forces, enabling them to be rapidly moved from their stationing area (or theater of operations) into a theater of operations, either with their own ones, or owing to the reinforcement of external assets (air, navy, surface). Capacity to safely transport, deploy and repatriate all types of necessary operational forces, required for the conduct of operations outside the national territory, as prescribed by the government.*

<sup>16</sup> *Qualities or capabilities of the forces enabling them to move from one point to the next on the battlefield, while simultaneously preserving their ability to carry out missions.*

*być między teatrami, między regionami lub poza rejonem odpowiedzialności NATO*<sup>17</sup>.

16 października 2003 roku komentarz w sprawie definicji wydało również Naczelne Dowództwo PSZ w Europie (SHAPE). Stwierdza się w nim, że z propozycją definicji wiąże się wiele problemów. Słowo „logistyka” jest używane niezgodnie z definicją zamieszczoną w słowniku AAP-6. Ponadto druga część zawiera zagadnienia doktrynalne, które ze swej natury nie mogą znajdować się w AAP-6, a także skróty również niedozwolone w AAP-6. Z tego tytułu SHAPE zaproponował definicję: *„Zdolność do przemieszczania sił i związanego z nimi wsparcia logistycznego na duże odległości, w punktualny i efektywny sposób. Por. również mobilność”*<sup>18</sup>.

Również 16 października 2003 roku, strona kanadyjska aprobując generalnie definicją zaproponowaną przez Konferencję Naczelnych Logistyków NATO, zaproponowała następujące brzmienie: *„Zdolność do przemieszczania sił i związanej z nimi logistyki między połączonymi obszarami operacji lub regionami w skali globalnej, w wymaganym czasie i efektywnie na czas prowadzenia operacji”*<sup>19</sup>. W uzasadnieniu stwierdzono, że mobilność strategiczna musi być zachowana przez cały czas trwania operacji, a NATO w coraz większym stopniu zajmuje się operacjami mogącymi mieć miejsce w dowolnym miejscu kuli ziemskiej. Dlatego ważnego znaczenia nabiera fragment „w skali globalnej”.

Na listopadowej konferencji państw francuskojęzycznych (*French Speaking Nation – FSN*), rozważając propozycję przedstawioną przez Konferencję

---

<sup>17</sup> *Strategic mobility is the capacity to move forces and their associated logistics in a timely and effective manner over long distances. This could be between theatres (inter-theatre), between regions (inter-regional), or beyond NATO's Area of Responsibility.*

<sup>18</sup> *The capacity to move forces and their associated logistics support in a timely and effective manner over long distances. See also mobility.*

<sup>19</sup> *The capacity to move forces and their associated logistics between joint operations areas or regions on a global scale, in a timely and effective manner for the duration of an operation.*

Naczelnym Logistycznym NATO, zasugerowano skierowanie uwagi na inne hasła AAP-6, takie jak „mobilność” (*mobility*), „przerzut” (*deployment*), „rozwiniecie” (*redeployment*) oraz na koncepcje „przerzutu” (*deployability*) i „mobilności” (*mobility*) zamieszczone w dokumencie MC 400/2. Jednocześnie FSN zasugerował Konferencji Naczelnym Logistycznym NATO ponowne rozważenie propozycji w świetle wspomnianych dokumentów.

Kolejne elementy dyskusji nad definicją mobilności strategicznej jako hasła w słowniku AAP to stanowisko strony amerykańskiej oraz kanadyjskiej. 26 lutego 2004 roku USA stwierdziły, że oczekują stanowisk Konferencji Naczelnym Logistycznym NATO oraz Grupy Roboczej ds. Doktryny Sojuszniczych Operacji Połączonych (*Allied Joint Operations Doctrine Working Group*), którym to gremiom została przedłożona pod rozważenie przedmiotowa definicja. Jednocześnie strona amerykańska zaproponowała brzmienie: „*Zdolność od przetrzutu, utrzymania i rozwiniecia sił wojskowych na duże odległości, w wymaganym czasie i w sposób efektywny. Może dotyczyć regionów lub poza obszar odpowiedzialności NATO*”<sup>20</sup>.

Komentarz strony kanadyjskiej z 27 lutego 2004 roku ograniczył się do stwierdzenia, że oczekuje ona stanowisk Konferencji Naczelnym Logistycznym NATO oraz Grupy Roboczej ds. Doktryny Sojuszniczych Operacji Połączonych.

Ostatnim elementem proceduralnym było spotkanie zorganizowane w marcu 2004 roku przez ESN (*English Speaking Nations – ESN*). W komunikacie z tego spotkania stwierdzono, że państwa anglojęzyczne, państwa francuskojęzyczne oraz pozostałe kraje uczestniczące nie wprowadziły zasadniczych zmian (dotyczyły one jedynie rozwiniecia skrótów oraz skreślenia tekstów w nawiasach) do propozycji Konferencji Naczelnym Logistycznym NATO, dlatego rekomenduje się, aby skorygowana definicja „mobilności strategicznej”

---

<sup>20</sup> *The capacity to deploy, sustain and redeploy military forces in a timely and effective manner over a long distances. This could be between regions (inter-regional), or beyond NATO's Area of Responsibility.*

została zawarta w AAP-6, w brzmieniu: „*Zdolność do przemieszczania sił oraz związanej z nimi logistyki na duże odległości, w wymaganym czasie i w sposób efektywny. Może odnosić się do połączonych rejonów operacji, do regionów lub wykraczać poza obszar odpowiedzialności NATO*”<sup>21</sup>. Takie stanowisko zostało oficjalnie przedstawione Konferencji Naczelnym Logistyków NATO, jako organowi formalnie zgłaszającemu nowe pojęcie do słownika AAP-6.

Należy odnotować, że określenie „mobilność strategiczna” nie zostaje też ani razu użyte w oficjalnych dokumentach niemieckich wiążących się z prowadzoną obecnie reformą Bundeswehry. W tym przypadku mowa jest również jedynie o „mobilności”. Szerzej problematyka ta zostanie omówiona w rozdziale trzecim.

W amerykańskich dokumentach normatywnych problematyce mobilności strategicznej poświęcono szczególną uwagę. Słownik amerykańskiego Departamentu Obrony zawiera pojęcie „mobilności strategicznej” rozumianej jako: „*Zdolność do przerzutu i utrzymywania sił wojskowych w skali globalnej dla wspierania strategii narodowej*”<sup>22</sup>. Ponadto w literaturze amerykańskiej używane jest określenie „przerzut strategiczny” (*Strategic Lift*) jako tożsame z mobilnością strategiczną<sup>23</sup>. Temat ten podejmują liczne opracowania o charakterze prognostycznym i doktrynalnym<sup>24</sup>. Szerzej problematyka ta zostanie omówiona również w rozdziale trzecim.

Podobną oceną można przedstawić w odniesieniu do podejścia rosyjskiego, według którego mobilność strategiczna to jedna z pięciu podstawowych cech

---

<sup>21</sup> *The capacity to move forces and their associated logistics in a timely and effective manner over a long distances. This could be between joint operations areas, between regions, or beyond NATO's Area of Responsibility.*

<sup>22</sup> *Strategic mobility. The capability to deploy and sustain military forces worldwide in support of national strategy*, [www.dtic/mil/doctrine/doddict/data/s/05079.html](http://www.dtic/mil/doctrine/doddict/data/s/05079.html), dostęp 2004-10-08.

<sup>23</sup> Na przykład: J. O'Neill, *Moving US Forces: Options for Strategic Mobility*, The Congress for the United States Congressional Budget Office, 1997.

<sup>24</sup> Na przykład: *Raport Czteroletniego Przeglądu Obronnego (Quadrennial Defence Review – QDR), Strategia Bezpieczeństwa Narodowego USA (National Security Strategy), Wspólna Wizja '2010 (Joint Vision '2010) oraz Wspólna Wizja '2020 (Joint Vision '2020).*

przyszłych sił zbrojnych Federacji Rosyjskiej. Szerzej problematyka ta zostanie omówiona także w rozdziale trzecim.

Z pojęciem mobilności strategicznej wiążą się dwa określenia zawarte w opracowaniu Sztabu Generalnego WP nt.: „*Standardy NATO dla sił zbrojnych RP*”, które ma na celu przedstawienie ogólnych wymagań i norm, jaki muszą spełniać jednostki Wojska Polskiego (dowództwa i sztaby, pododdziały i specjaliści) zaliczane do najwyższej zdolności bojowej. Ponadto wdrożenie norm winno ukierunkować szkolenie wojsk oraz pozwolić na osiągnięcie wyższej zdolności operacyjnej i zdolności bojowej do współdziałania z siłami zbrojnymi Sojuszu. Definicje te stanowią uzupełnienie określeń podanych w słowniku AAP-6. Pierwsza odnosi się do strategicznego przerzutu (*Strategic Deployment*), definiowanego jako: „*Przemieszczenie sił wojskowych przez Atlantyk lub pomiędzy regionami w Europie*”<sup>25</sup>. Z kolei przerzut operacyjny (*Operational Deployment*) jest rozumiane jako: „*Przemieszczenie sił regionalnych oraz rezerw operacyjnych w celu ich skoncentrowania na kierunku głównego zagrożenia przez nieprzyjaciela i w celu utworzenia rezerw strategicznych*”<sup>26</sup>.

## 1.2. Mobilność w dokumentach doktrynalnych NATO

W *Słowniku terminów i definicji NATO AAP-6* pojęcie „mobilność”, oznacza: „*właściwość lub możliwość wojsk do przemieszczania się z miejsca na miejsce przy zachowaniu zdolności do wykonania ich podstawowego zadania*”<sup>27</sup>. Z kolei w doktrynie operacji połączonych AJP-01, z rozważaną problematyką ma związek elastyczność, która wymaga **mobilności fizycznej** pozwalającej

---

<sup>25</sup> *Standardy NATO dla Sił Zbrojnych RP*, Sztab Generalny WP, Generalny Zarząd Planowania Strategicznego – P5, Warszawa 2001, s. 73.

<sup>26</sup> Tamże, s. 72.

<sup>27</sup> *Mobility. A quality or capability of military forces which permits them to move from place to place while retaining the ability to fulfill their primary mission* – AAP-6 (2001) PL *Słownik terminów i definicji NATO*.

siłom na szybką koncentrację w określonym czasie i miejscu<sup>28</sup>. Określenie mobilność pojawia się w rozdziałach tego dokumentu dotyczących sił morskich, które mają posiadać następujące cechy: „gotowość, elastyczność, samowystarczalność, **mobilność** i równowagę. Siły morskie mogą być użyte do wsparcia państw sojuszniczych oraz zaprzyjaźnionych, odstraszania przed agresją, oddziaływania na sytuacje niestabilne lub odpowiedzi na agresję”<sup>29</sup>.

W odniesieniu do sił morskich stwierdza się, że: ”wraz z ich **strategiczną i taktyczną mobilnością**, posiadają zdolność do pasywnego monitorowania sytuacji, pozostawania na pozycjach nieprzerwanie przez długi okres czasu, natychmiastowej reakcji na sytuacje kryzysowe i z upoważnienia władz – podjęcia działań bojowych. Duża mobilność umożliwia siłom morskim szybką reakcję spoza linii horyzontu, zza której mogą, w razie potrzeby selektywnie wylaniać się, stając się zagrożeniem dla przeciwnika. Jeżeli zabiegi dyplomatyczne, polityczne czy też ekonomiczne przyniosą rezultaty w stabilizacji sytuacji, siły morskie bez konieczności wspierania przez nie dalszych działań na lądzie mogą być szybko wycofane. Siły morskie potrafią również reagować na symptomy nierozstrzygniętego kryzysu, poprzez zdolność do szybkiej relokacji z jednego końca rejonu operacji na drugi, lub nawet z jednego rejonu strategicznego do drugiego, gdyż są zazwyczaj niezależne od stacjonarnej logistyki. W sytuacji bojowej, zdolność sił marynarki wojennej do manewrowania zapewnia dowódcom marynarki znaczną przewagę taktyczną i operacyjną”<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Flexibility also demands physical mobility to allow forces to concentrate quickly at decisive times and places, AJP-01 (b), s. 2-5.

<sup>29</sup> Maritime forces possess the following characteristics: readiness, flexibility, self-sustainment, mobility and poise. Maritime forces may be used to support allies and friends, deter aggression, influence unstable situations or respond to aggression, AJP-01(B), s. 5-2.

<sup>30</sup> Maritime forces, with their strategic and tactical mobility, have the ability to monitor a situation passively, remain poised on station for a sustained period, respond to a crisis rapidly and maneuver in combat with authority. Mobility enables maritime forces to respond from over the horizon, becoming selectively visible and threatening to adversaries as the situation requires. If diplomatic, political or economic measures succeed in stabilizing

Ponadto: „Osiągnięty przez siły morskie stopień samowystarczalności uzależniony będzie od charakteru operacji oraz użytych w niej, przez państwa partycypujące, typów jednostek pływających. Marynarki wojenne państw NATO, wraz z ich możliwościami do prowadzenia uzupełnienia zapasów na morzu, są zdolne do działań na odległych akwenach bez konieczności posiadania istotnych struktur zaopatrzenia typu lądowego przez okres niemalże nieograniczony. Siły morskie posiadają niezbędne dla dowodzenia możliwości, które w połączeniu z elastycznością mogą być użyte do wielu zadań, a wraz z **mobilnością** – tam gdzie są potrzebne”<sup>31</sup>.

W odniesieniu do sił lądowych, w dokumencie zawarte są stwierdzenia, że: „Optymalnie nadają się one do zajęcia i utrzymania terenu oraz powinny posiadać zdolność do skutecznego manewru by pokonać przeciwnika. Wymaga to miejscowej koncentracji sił i rezerw, by osiągnąć lokalną przewagę w decydującym czasie i miejscu. Aby zapewnić te rozstrzygające zdolności, podstawą komponentu lądowego sił połączonych powinny być siły pancerne, zmechanizowane i lotnictwa bojowego, które charakteryzuje wysoki poziom siły uderzeniowej, zdolność do manewrowania, przetrwania, stabilności i **mobilności**. Co więcej, powinny zawierać elastyczną, zdolną do współdziałania i kompatybilną infrastrukturę CIS, wsparcie bojowe i służby zabezpieczenia

---

*a situation, maritime forces can quickly be withdrawn without further action ashore. Maritime forces can also respond to indications of pending crises by relocating rapidly from one end of a JOA to another or from one strategic area to another, usually independent of fixed logistics. In combat, the ability to maneuver maritime forces quickly provides maritime commanders with a significant tactical and operational advantage. AJP-01(B), s. 5-3.*

<sup>31</sup> *Self-sustainment. The degree of self-sustainment achieved by maritime forces will be determined by the nature of the operation and the types of units committed by the participants. NATO navies, with their ability to conduct replenishment-at-sea, are capable of operating in forward areas without significant land-based supply structures almost indefinitely. Maritime forces have inherent Command and Control (C2) capabilities which can be used with flexibility for many tasks and with mobility where needed. AJP-01(B), s. 5-3.*

bojowego oraz zdolność przeciwdziałania i możliwości przeciwstawienia się działaniom ze strony przeciwnika”<sup>32</sup>.

Ponadto dokument stanowi, że w: „Operacjach nieliniowych, skupiają swoją uwagę głównie na wyznaczonych celach (np. zniszczenie sił przeciwnika lub opanowanie i kontrola nad ważnym obszarem czy centrami populacji), natomiast mniej na geograficznych relacjach w stosunku do innych zaprzyjaźnionych sił. Siły muszą charakteryzować się **mobilnością** w celu zapewnienia ich zmasowania, przed dojściem do decydującego punktu z rozproszenia bez utraty siły bojowej, i ponownego rozproszenia po wykonaniu zadania. Zabezpieczenie logistyczne oraz podtrzymanie operacji jest znacznie bardziej trudne w operacjach nieliniowych”<sup>33</sup>.

Z kolei w odniesieniu do sił powietrznych stwierdza się, że: „Użycie siły lotniczej może szybko ulec eskalacji lub deeskalacji. Niemniej jednak, efektywne użycie lotnictwa uwarunkowane jest wieloma czynnikami, pośród których nie mniej ważne są zdolności i cechy samych środków lotniczych. W oparciu o ich szybkość i zasięg, środki powietrzne są zdolne szybko zapewnić użycie precyzyjnych środków walki oraz obecność wojskową w dowolnym punkcie na

---

<sup>32</sup> Land forces are optimized to seize and hold terrain and should possess the capability to maneuver effectively to defeat the adversary. This requires the concentration of in-place forces and the reserves to achieve local superiority at a decisive time and place. To provide these decisive capabilities, the basic land component of a joint force should contain armored, mechanized and combat aviation forces which are characterized by high levels of combat power, maneuver, survivability, sustainment and mobility. Furthermore, the component should include a flexible and interoperable CIS infrastructure, combat support and combat service support and a capability to deny maneuver to the adversary. Land force maneuver elements are often reliant upon air and/or maritime support. AJP-01 (B), str. 6-1.

<sup>33</sup> In non-linear operations, land forces tend to focus on assigned objectives (e.g. destroying an opposing force or seizing and controlling critical terrain or population centres) and less on their geographic relationship to other friendly forces. The force must have the mobility to mass at the decisive point from dispersed locations with superior combat power and rapidly disperse again. Logistic support and sustainment of operations is considerably more difficult in non-linear operations. AJP 01 (B), s. 6-6.

świecie. Ponadto, elastyczność, **mobilność** i reakcja sił powietrznych pozwala na element zaskoczenia w całym spektrum konfliktu”<sup>34</sup>.

W dokumencie stwierdza się, że: „operacje transportu powietrznego, zarówno strategiczne i taktyczne, zapewniają szybkość, elastyczność i **mobilność**, która pozwala komponentom sił połączonych na błyskawiczne rozwinięcie, utrzymanie czy też ewakuację. Dostępność wystarczającego i sprawnego transportu powietrznego będzie istotna dla planów dowódcy sił połączonych JFC”<sup>35</sup>.

W dokumencie doktrynalnym ATP 3.2, dotyczącym działań lądowych poziomu taktycznego<sup>36</sup> jest przedstawione pojęcie **mobilności operacyjnej** jako: „zdolności do szybkiego i skutecznego przemieszczenia sił i ich logistycznego wsparcia pomiędzy regionami (wewnątrz regionu). Obejmuje również zdolność do koncentracji regionalnych sił przeciw głównemu uderzeniu przeciwnika, i do ześrodkowania odwodów operacyjnych”<sup>37</sup>. Natomiast **mobilność taktyczna** jest: „cechą lub zdolnością do koncentracji miejscowych sił w regionie (in-place forces), aż do poziomu dywizji, przeciwko lokalnemu uderzeniu przeciwnika, i do ześrodkowania odwodów taktycznych”<sup>38</sup>.

---

<sup>34</sup> The use of air power may be rapidly escalated or de-escalated in any kind of conflict. However, the effective use of air power is conditioned by many factors, not the least of which are the capabilities and attributes of the air assets themselves. By virtue of their speed and range, air assets are capable of rapidly delivering precision combat power and presence anywhere in the world. Furthermore, the flexibility, mobility and responsiveness of air power allow for the element of surprise across the spectrum of conflict. AJP-01 (B), s. 7-1.

<sup>35</sup> Air Transport operations, both strategic and tactical provide the speed, flexibility and mobility which allows the components of a joint force to be rapidly deployed, re-deployed, sustained or evacuated. The availability of sufficient air transport will be of considerable importance to the JFC's plans, AJP-01-01 (B), s. 7-5.

<sup>36</sup> Allied Tactical Operation (ATP) 3.2. Land Operations, March 2001.

<sup>37</sup> Operational mobility is the capability to move forces and their associated logistic support quickly and effectively within a region (intra-regional). It also embraces the capability to concentrate regional forces against the major enemy thrust and to counter-concentrate operational reserves, ATP 3.2, s. 1-3.

<sup>38</sup> Tactical mobility is the quality or capability to concentrate regional in-place forces up to division level against the major local enemy thrust and to counter concentrate tactical reserves. ATP 3.2. s 3-2.

We wspomnianym dokumencie wymienia się dwa sposoby transportu istotne dla prowadzenia operacji wojskowych, rozróżnione ze względu na środowisko: lotniczy oraz lądowo–morski. Transport lotniczy obejmuje wykorzystanie środków samolotowych i śmigłowcowych. Transport lądowo–morski obejmuje: morze, drogi, kolej i wodny transport śródlądowy. Zastosowanie sposobu transportu zależy od realnych warunków geograficznych oraz stopnia rozwoju dostępnej infrastruktury. Wybór sposobu transportu dla konkretnej misji, niezależnie od poziomu wojny, wymaga rozważenia pewnych kryteriów. Kryteria są zasadniczym wymogiem, dotyczącym: daty dostawy, typu ładunku, szczególnych ograniczeń (zastrzeżeń), ekonomii i wydajności, dostępnych zasobów i bezpieczeństwa. Na wybór trybu transportu wpłynąć może także typ zaangażowania wojskowego. Wielonarodowe podejście i wielość form stanowią o elastyczności systemu transportu, czyniąc go bardziej odpowiednim do zmieniających się sytuacji.

Kolejnym pojęciem wiążącym się z problematyką mobilności jest intermodalność (*Intermodality*) jako podatność do przechodzenia od jednego sposobu do drugiego, przy minimalnej potrzebie dodatkowych działań z zakresu obsługi. Dotyczy na przykład przesyłania kontenerów, opakowań, lub innych działań sfery obsługi. W odniesieniu do **transportu powietrznego** stwierdza się, że jest on elastycznym i istotnym elementem ogólnego systemu. Środki samolotowe służą przerzutowi (przemieszczaniu) personelu, wyposażeniu oraz zapasy do, z oraz wewnątrz teatru (obszaru) operacji. Śmigłowce stanowią bardziej elastyczny sposób transportu wewnątrz teatru (obszaru) operacji.

Podstawowym elementem systemu jest **transport morski** służący przewozowi podstawowego wyposażenia i zapasów. Zapewnia możliwość ekonomicznego przemieszczenia towaru o dużych gabarytach, na duże odległości. Transport morski jest z drugiej strony powolny i ograniczony przez właściwości urządzeń portowych.

Kluczowym elementem, w zintegrowanym systemie jest **transport drogowy**. Zapewnia on połączenie między zaopatrywanymi jednostkami, głównymi portami lotniczymi i morskimi, centrami zaopatrzenia oraz terminalami kolejowymi i wodno-śródlądowymi. Gwarantuje zdolność przeładunku między innymi sposobami transportu. **Transport kolejowy** jest najważniejszą formą śródlądową zapewniającą trwały przepływ ogromnej ilości wyposażenia na duże odległości. Jest on elastyczny i ekonomiczny. Transport kolejowy jest ograniczony trakcją oraz kwestiami pozwoleń na przekraczanie granic.

**Transport wodny śródlądowy** jest również jednym ze sposobów transportu śródlądowego służącego do trwałego przepływu dużych ilości wyposażenia oraz zaopatrywania na duże odległości. Jest to forma ekonomiczna. Śródlądowy transport wodny jest ograniczony przez stałość tras oraz stosunkową powolność.

Państwa członkowskie oraz NATO kolektywnie odpowiadają za wsparcie operacji NATO w aspekcie przemieszczenia oraz transportu. W odniesieniu do **odpowiedzialności NATO** omawiany dokument stwierdza, że dowódcy NATO są odpowiedzialni za inicjowanie, określenie priorytetów, koordynację i rozwinięcie sił w fazie poprzedzającej konflikt, transport zaopatrzenia (uzupełnianie zapasów) oraz przegrupowanie poszczególnych sił. Powinno to odbywać się w warunkach kooperacji z państwami.

W odniesieniu do **odpowiedzialności państw (narodowej)**, państwa wysyłające odpowiadają za rozmieszczenie, utrzymanie oraz przegrupowanie sił narodowych. Są odpowiedzialne także za planowanie oraz kontrolę przemieszczenia sił narodowych, narodowych komponentów sił wielonarodowych oraz tam, gdzie państwo wyraziło zgodę na dowodzenie wielonarodowym sztabem wojskowym, jako państwo wiodące. Zasada ta musi być postrzegana w kontekście konieczności współpracy, koordynacji, może obejmować dwustronne oraz/lub wielostronne porozumienia o współpracy.

Państwo gospodarz posiada najwyższe kompetencje w zakresie przemieszczania na jego terytorium.

### **1.3. Mobilność jako kluczowa kompetencja logistyki**

Z szeroko pojętą mobilnością wiążą się zagadnienia logistyki, która, zgodnie z Koncepcją Strategiczną Sojuszu<sup>39</sup>, powinna być tak samo mobilna, jak zabezpieczane przez nią wojska. Potencjał logistyczny powinien odpowiadać ściśle stopniowi rozwinięcia i gotowości bojowej zabezpieczanych wojsk. Ponadto logistyka powinna zapewnić możliwość prowadzenia długotrwałych operacji w każdych warunkach, we wszystkich strefach klimatycznych i poza własnym terytorium oraz przy braku lub ograniczonym wsparciu ze strony kraju przyjmującego. Logistyka powinna spełniać takie kryteria, jak:

- **elastyczność** – jednostki zabezpieczenia logistycznego muszą być mobilne i elastyczne w takim stopniu, jak wojska operacyjne;
- **mobilność strategiczna i zdolność do przemieszczania oraz transportu** – dla zapewnienia wymaganego poziomu elastyczności opcji operacyjnego użycia wojsk, poszczególne państwa Sojuszu muszą zapewnić odpowiednie warunki do strategicznych przegrupowań i transportu wojsk. Właściwe planowanie zapewni zdolność do reagowania w każdej sytuacji. Środki transportu w połączeniu z odpowiednią infrastrukturą (porty, lotniska, drogi itp.) przy właściwym planowaniu w układzie cywilno wojskowym oraz sprawna organizacja kierowania ruchem zapewni zdolność wojsk do rozwijania, prowadzenia operacji i opuszczania rejonu operacji.

Podstawowe wymagania dotyczące mobilności w odniesieniu do funkcjonowania podsystemu transportowego i ruchu wojsk są określone w wymienionych już publikacjach MC-336/1, MC-319/2, a ponadto

---

<sup>39</sup> MC 400/2, NATO Strategic Concept.

w Inicjatywie Zdolności Obronnych. W odniesieniu do sił zbrojnych Polski są to również Cele Sił Zbrojnych RP – EG 4004, EG 4050, EG 4100, TG 4134, TG 4150<sup>40</sup>. Problematyka ta została szczegółowo omówiona w rozdziale szóstym.

Przedstawione dokumenty stanowią podstawę do planowania przemieszczenia i transportu wojsk w ramach wspólnych operacji oraz precyzują między innymi następujące wymogi:

1. Planowanie i realizacja przemieszczenia w ramach prowadzonych operacji wojskowych powinny odbywać się z wykorzystaniem różnych rodzajów środków transportowych tak wojskowych, jak i cywilnych.
2. Państwa powinny zagwarantować gotowość i dostęp (na zasadach komercyjnych) do cywilnych i wojskowych zasobów transportowych, w celu zapewnienia realizacji zadań na rzecz sił zbrojnych w czasie pokoju, kryzysu i wojny.
3. Wykorzystanie cywilnych i wojskowych zasobów transportowych, przewidywanych do przemieszczania wojsk powinno być koordynowane na właściwym szczeblu dowodzenia oraz musi odpowiadać priorytetom ustalonym przez odpowiednich dowódców.
4. Państwo powinno przygotować i posiadać odpowiednie przepisy prawne, umożliwiające użycie środków transportowych, głównie morskich i powietrznych do przerzutu strategicznego, a także zagwarantować na ten cel niezbędne środki finansowe.
5. W przypadku braku dostępności własnych środków transportowych oraz cywilnych, państwa powinny przygotować odpowiednie porozumienia dwu- lub wielostronne<sup>41</sup>.

---

<sup>40</sup> Tamże, s. 27.

<sup>41</sup> Tamże, s. 27.

\* \* \*

Odnosząc się do pytań sformułowanych we wstępie rozdziału należy ocenić, że **nie istnieje jednoznaczna definicja mobilności strategicznej**, którą można by przyjąć jako w pełni ujmującą istotę zjawiska. Ponadto dokumenty normatywne, zarówno organizacji międzynarodowych, jak i poszczególnych krajów, opisują problematykę mobilności strategicznej niejednoznacznie, a pojęcie to nakłada się na inne takie, jak: mobilność, mobilność strategiczna, mobilność taktyczna. W niektórych państwach Sojuszu pojęcie takie nie występuje. W odniesieniu obszaru kompetencyjnego NATO zapewnienie mobilności strategicznej zdaje się pozostawać domeną logistyki, co stanowi istotną różnicę z praktyką Sił Zbrojnych RP.

W podsumowaniu rozważań niniejszego rozdziału, dla jasności rozważań przedstawionych w kolejnych rozdziałach, wskazane wydaje się wyjaśnienie podstawowych pojęć związanych z mobilnością wojsk. I tak, mobilność strategiczna będzie rozumiana jako: **zdolność oraz przemieszczanie sił i związanego z nimi wsparcia logistycznego na duże odległości, w nakazanym czasie**. Istotą tak postrzeganej mobilności strategicznej staje się nie tylko zdolność do przerzutu sił z regionów ich dyslokacji do odległych rejonów planowanych operacji, lecz także możliwość, czy też zdolność użycia sił zbrojnych w odległych regionach świata. Mobilność strategiczna jest bowiem nierozdzielnie związana z trzema podstawowymi elementami stanowiącymi o możliwości projekcji sił w dowolny rejon świata, w dowolnym czasie. Te trzy elementy, tworzące swoistą triadę mobilności strategicznej, to zdolność do przerzutu sił drogą powietrzną i drogą morską oraz zdolność do utworzenia i utrzymania baz w rejonach potencjalnych konfliktów.

W miarę jednoznacznego określenia wymagają też takie pojęcia, jak: przemieszczanie oraz mobilność operacyjna, które mogą stanowić warunki mobilności strategicznej lub też jej część składową. Otóż ogólne pojęcie

przemieszczanie oznacza proces pokonywania przestrzeni przez wojsko i sprzęt z reguły bez zachowania zdolności bojowej. Personel i sprzęt mogą być przy tym przerzucone oddzielnie. Przemieszczanie strategiczne w tym kontekście to transportowanie (przerzut) kontyngentów sił zbrojnych między regionami w celach strategicznych.

Należy tu jednoznacznie podkreślić, że mobilność strategiczna zdecydowanie różni się od mobilności operacyjnej, ograniczonej do jednego regionu. Mobilność operacyjną można zdefiniować jako zdolność do szybkiej zmiany rejonu lub kierunku głównego wysiłku (punktu ciężkości) oraz wykonywanie głębokich manewrów na obszarze operacji. Mobilność operacyjna jest warunkiem taktycznej skuteczności ograniczonych sił na rozległym obszarze.

Praktyka Sojuszu, jak i doświadczenia państw posiadających interesy globalne wskazuje, że strategiczne przemieszczanie wojsk realizowane jest przede wszystkim drogą morską. Transport personelu i sprzętu środkami powietrznymi spełnia tu tylko uzupełniającą funkcję. W sytuacjach, w których z powodów politycznych lub operacyjnych szybkie podjęcie działań ma rozstrzygające znaczenie, a transport morski nie może zapewnić wystraszająco szybkiego przerzutu sił, transport drogą powietrzną może odgrywać decydującą rolę.

## R o z d z i a ł 2

### POTRZEBY W ZAKRESIE STRATEGICZNEJ MOBILNOŚCI SIŁ ZBROJNYCH W KONTEKŚCIE WSPÓŁCZESNYCH WYZWAŃ DLA BEZPIECZEŃSTWA

W niniejszym rozdziale podjęta została kwestia zależności pomiędzy współczesnymi wyzwaniami dla bezpieczeństwa a strategiczną mobilnością sił zbrojnych. Założono, że wyzwania dla bezpieczeństwa, ograniczone w tym przypadku do zagrożeń bezpieczeństwa państwa, sojuszu lub koalicji potencjalnie wymagających użycia siły militarnej, implikują potrzebę posiadania **mobilności strategicznej**, rozumianej jako określona cecha<sup>42</sup> – zdolność do efektywnego przemieszczenia na odległe teatry (między teatrami) sił zbrojnych, ich oddziaływania oraz wsparcia logistycznego w skali strategicznej. Przy czym ogólne kryterium „skala strategiczna” odnosi się w tym przypadku do jakości i liczebności sił zbrojnych; czasu przemieszczenia i utrzymania (wsparcia) wojsk w rejonie operacji oraz odległości, na którą siły są przemieszczane.

W dociekaniach badawczych poszukiwano odpowiedzi na dwa zasadnicze pytania:

1. W jakim zakresie ewolucja zmian wyzwań bezpieczeństwa wpływa na strategiczną mobilność sił zbrojnych?

---

<sup>42</sup> Kategorię **cechy** przyjęto za: L. Krzyżanowskim, *O podstawach kierowania organizacjami inaczej: paradygmaty, modele, metafory, filozofia, metodologia, dylematy, trendy*, PWN, Warszawa 1999, s. 173, który określa ją jako: „to, co orzeka się o przedmiocie, odpowiadając na pytanie jaki on jest” (ze względu na stosunek do innych przedmiotów i jakie są jego realne jakości). Według powyższej definicji **cechą względną sił zbrojnych** nazywamy jakąkolwiek ich jakość (np. interoperacyjność, wymienialność, kompatybilność, spełnianie norm, zdolność adaptacji do zmieniającej się sytuacji operacyjnej, zdolność precyzyjnego i skutecznego rażenia przeciwnika, przewagę systemów dowodzenia, łączności itp.) orzeczoną ze względu na ich stosunek do innych przedmiotów (np. potencjalny przeciwnik, sojusznik, komponent narodowy, koalicja, sojusz, organizacje pozarządowe itp.). Natomiast za **własność** (cechę własną) sił zbrojnych uznano jakąkolwiek przysługującą im jakość realną, niezależnie od ich aktualnych stosunków z innymi przedmiotami, stwierdzoną w drodze aktu poznawczego (np. struktura, dyslokacja, **mobilność**, zdolności operacyjne itp.).

2. Jakie są potrzeby w zakresie strategicznej mobilności, adekwatne do zmiany charakteru zadań realizowanych przez współczesne i przyszłe siły zbrojne?

### **2.1. Zmiana wyzwań dla bezpieczeństwa**

W okresie ostatnich lat XX i kilku pierwszych XXI w. można było zaobserwować, w odniesieniu do sił zbrojnych niektórych państw europejskich (w tym Polski), swoisty paradoks „falowania” mobilności strategicznej. Po rozpadzie Układu Warszawskiego (UW) w Europie Środkowej robiono prawie „wszystko”, aby mobilność sił zbrojnych zmniejszyć a obecnie czyni się wiele, aby ją ponownie zwiększać. Przykładowo, w państwach byłego UW „w spadku” po okresie zimnej wojny pozostały ofensywne siły zbrojne, mobilne w skali operacyjnej. Dysponowały one tzw. „pięścią pancerną” składającą się z dywizji pancernych i zmechanizowanych, lotnictwem uderzeniowym zdolnym do częstego manewru lotniskowego (realizowanego w myśl zasady „tyły przodem” dzięki mobilnej logistyce w postaci tzw. „rzutów zabezpieczenia naziemnego”) oraz przystosowanymi do przemieszczenia systemami dowodzenia i rozpoznania. W okresie tzw. samodzielności obronnej te same siły zbrojne zmieniały stopniowo swój charakter. Pojawiły się wysoce „stacjonarne” jednostki wojsk lądowych (bez środków zabezpieczenia umożliwiających działania ofensywne na większą skalę) i równie stacjonarne lotnictwo, przeznaczone głównie do obrony własnego terytorium („przywiązane” do baz, głównie z uwagi na brak interoperacyjności). Tymczasem kiedy w byłych państwach członkowskich UW ograniczano strategiczną mobilność sił zbrojnych, w NATO następowały zmiany ukierunkowane na jej zwiększenie. Rozwijana była (kontynuowana do chwili obecnej – już z udziałem nowych członków) koncepcja sił zbrojnych, składających się z wojsk mobilnych – ograniczonych liczebnie i zdolnych do działań w oddaleniu od własnych baz –

wchodzących w skład tzw. sił reagowania, sił odpowiedzi itp. oraz jednostek sił głównych przeznaczonych do obrony własnego terytorium, od których nie wymaga się posiadania szczególnych zdolności do szybkiego przemieszczania się na znaczne odległości, w krótkim czasie. Ta permanentna, z pozoru niekonsekwentna karuzela zmian charakteru sił zbrojnych, z wysoce mobilnego na stacjonarny a ostatnio – częściowo mobilny, daje się jednak wyjaśnić poprzez analizę zmiany środowiska bezpieczeństwa oraz ewolucję wyzwań dla tegoż bezpieczeństwa.

Wraz z zanikiem przeciwstawnych bloków militarnych główne zagrożenie dla pokoju światowego stanowiła możliwość rozprzestrzeniania się konfliktów lokalnych. W Europie dokonała się ewolucja od poważnych zagrożeń niskiej intensywności w warunkach dużej stabilności środowiska międzynarodowego do mniejszych zagrożeń militarnych o wysokiej intensywności w warunkach małej stabilizacji środowiska. W tej sytuacji niedopuszczenie do eskalacji konfliktów miało kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa regionów, a nawet obszaru euroatlantyckiego. Skuteczne przeciwstawienie się kryzysom wymagało sprawnego funkcjonowania organizacji międzynarodowych, dysponujących odpowiednimi do potrzeb środkami wywierania presji na zwaśnione strony oraz instytucjonalnymi instrumentami ograniczającymi możliwość wybuchu niespodziewanego konfliktu.

Zmiana zagrożeń bezpieczeństwa w omawianym okresie wiązała się z upadkiem ładu dwubiegunowego i towarzyszącym mu obniżeniem prawdopodobieństwa wystąpienia w obszarze euroatlantyckim bezpośredniej konfrontacji militarnej na wielką skalę. Wzrosło natomiast prawdopodobieństwo wystąpienia lokalnych konfliktów na tle narodowościowo-etnicznym. Wśród zagrożeń bezpieczeństwa militarnego największe obawy budziły: niekontrolowane rozprzestrzenianie się broni masowego rażenia, nadmierna koncentracja wojsk w niektórych rejonach przygranicznych (np. Okręg Kaliningradzki) czy nieprzestrzeganie zobowiązań w zakresie kontroli zbrojeń.

Spadek bezpieczeństwa politycznego związany był z brakiem wewnętrznej stabilności państw, które uzyskały suwerenność, zachwianiem mechanizmów współpracy, przetrwaniem mentalności zimnowojennej oraz próbami stworzenia nowych stref wpływów i linii podziałów. W obszarze euroatlantyckim w latach pięćdziesiątych XX w. i na początku obecnego stulecia nastąpiły zatem istotne zmiany uwarunkowań bezpieczeństwa i obronności w sferze wyzwań i zagrożeń. Istotnie zmalało zagrożenie wybuchem konfliktu zbrojnego na wielką skalę. Wzrosło natomiast zagrożenie związane z napięciami i niestabilnością wywoływanymi przez: terroryzm międzynarodowy i proliferację broni masowego rażenia, nieprzewidywalną politykę reżimów autorytarnych, pogłębiającą się polaryzacją poziomu rozwoju i życia między krajami bogatymi i biednymi, zapóźnienia rozwojowe, ubóstwo, niekontrolowane migracje i napięcia etniczne. W związku z tym, zdecydowanie wzrosło zagrożenie wystąpienia trudnych do przewidzenia rozproszonych po całym obszarze euroatlantyckim konfliktów lokalnych. Stąd, zdecydowanie wzrasta potrzeba posiadania skutecznych i elastycznych narzędzi reagowania na niespodziewane i rozproszone zagrożenia dla bezpieczeństwa.

## **2.2. Potrzeby w zakresie strategicznej mobilności sił zbrojnych**

Analiza dokumentów opracowanych przez państwa i organizacje bezpieczeństwa zbiorowego (OBWE, NATO, UE) wskazuje, że dostrzegły one zmienione uwarunkowania bezpieczeństwa. Zmiana zagrożeń wpłynęła na stopniowe przewartościowanie (zmianę<sup>43</sup>) funkcji i zdolności operacyjnych sił zbrojnych, zarówno narodowych, jak i zrzeszonych w sojuszach lub doraźnych koalicjach. Wojska przygotowywane były w większym stopniu do działań

---

<sup>43</sup> **Zmiana** jest różnicą między stanem organizacji w danym momencie i jej stanem w innym momencie. Stan wyznaczany jest przez ogół cech (cech względnych i własności) przysługujących organizacji (siłom zbrojnym) w danym momencie. (Za: P. Sztompka, *Socjologia*, Warszawa 2002, s. 437–438.)

mających na celu niedopuszczenie do powstania konfliktów, ograniczenia ich zasięgu lub ich rozwiązywania w ramach operacji reagowania kryzysowego niż do użycia w tradycyjnych działaniach zbrojnych.

W nurcie OBWE oddziaływanie reżimu CFE (Traktatu o konwencjonalnych siłach zbrojnych w Europie) było ukierunkowane na ustanowienie równowagi konwencjonalnych sił zbrojnych na niższych poziomach oraz eliminowanie zdolności do dokonania niespodziewanej agresji na dużą skalę poprzez redukcję uzbrojenia ofensywnego oraz stanów liczebnych wojsk. Zmniejszenie stanu liczebnego wojsk, czołgów i artylerii oraz bojowych pojazdów opancerzonych wywołało cały szereg następstw. Po pierwsze redukcja wojsk i uzbrojenia doprowadziła do zmniejszenia liczby mobilnych ofensywnych jednostek wojsk lądowych. Wycofano z eksploatacji znaczne ilości sprzętu pomocniczego (sprzęt przeprawowy, ruchome warsztaty naprawy sprzętu wojskowego, mobilne systemy zabezpieczenia lotów itp.). Ograniczono liczbę mobilnych stanowisk dowodzenia we wszystkich rodzajach sił zbrojnych. Ograniczono ilość zapasów nienaruszalnych i liczbę lotnisk, zmniejszając tym samym mobilność sił powietrznych. Zmianie uległy między innymi cechy elementów funkcjonalnych kształtu strukturalno-funkcjonalnego sił zbrojnych takie, jak: dowodzenie, rażenie, gotowość bojowa, manewr, projekcja siły i logistyka. Reasumując, konsekwencją oddziaływania instytucji CFE była zmiana jakościowo-ilościowa oznaczająca ogólny spadek strategicznej mobilności sił zbrojnych, jak zdolność do prowadzenia działań ofensywnych.

Przedstawione w rozdziale 2.1 uwarunkowania bezpieczeństwa były powodem weryfikacji tradycyjnych zadań, przeznaczenia oraz zdolności bojowych sił zbrojnych NATO. Koncepcję strategiczną odpowiadającą nowym uwarunkowaniom przyjęto podczas szczytu NATO w Rzymie, 7–8 listopada

1991 roku<sup>44</sup>. Sojusz wyznaczył dla swoich sił zbrojnych, obok dotychczasowego szerokiego spektrum kolektywnych zadań obronnych wynikających z treści artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego, nowe zadania wykonywane poza terytoriami państw członkowskich, związane z uczestnictwem w procesie niedopuszczania do wybuchu konfliktu zbrojnego w Europie i jej otoczeniu, które obejmowały:

- zapobieganie kryzysom i sterowanie kryzysami;
- prowadzenie operacji pokojowych i akcji militarnych w ramach zapobiegania proliferacji broni masowego rażenia;
- przeciwdziałanie terroryzmowi państwowemu czy też agresji informacyjnej.

Z tak zarysowanych założeń koncepcji strategicznej wynikały między innymi wytyczne odnoszące się pośrednio lub bezpośrednio do strategicznej mobilności konwencjonalnych sił zbrojnych:

- posiadać zdolność do niezwłocznego spełniania różnych (interwencyjnych) funkcji w okresie pokoju i kryzysu w obszarze żywotnych interesów Sojuszu,
- być w gotowości do powstrzymywania ofensywy militarnej agresora, dokonanej na dowolne państwo sojusznicze, na najdalej wysuniętych rubieżach i skłonienia go do kapitulacji;
- zachować stany gotowości na poziomie wystarczającym do niezwłocznego wzmocnienia określonych rejonów i kierunków w sytuacji zagrożenia bezpośredniego i odpierania agresji oraz pokojowego nadzorowania wysuniętych rubieży (granic) NATO;
- dysponować wysoką mobilnością i zdolnością do równoczesnego niszczenia agresora na całej głębokości jego ugrupowania i terytorium.

---

<sup>44</sup> *The Alliance's Strategic Concept agreed by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council, Rome, November 7– 8, 1991.*

W koncepcji strategicznej NATO z 1991 r. wskazano zatem, na potrzebę posiadania przez siły zbrojne **mobilności** w ramach i pomiędzy regionami odpowiedzialności oraz – odpowiednich do charakteru przewidywanych działań – możliwości logistycznych, w tym transportowych.

Nowa strategia NATO uwzględniała zmianę uwarunkowań geostrategicznych i w związku z tym przedstawiała się na zagrożenia, jakie mogły się pojawić w wyniku nie zakończonej jeszcze wówczas transformacji byłych republik Związku Radzieckiego, destabilizacji w Europie Wschodniej, na Bliskim Wschodzie i w Afryce Północnej. W odróżnieniu do poprzednich zasad, nowa koncepcja zakładała istotne zwiększenie odpowiedzialności europejskich państw członkowskich za bezpieczeństwo Sojuszu.

Specjaliści wojskowi NATO zakładali, że obniżono liczebność sił zbrojnych będąca wynikiem ustaleń o zbrojeniach konwencjonalnych w Europie, nie pozwoli żadnemu potencjalnemu agresorowi na niespodziewane przejście do działań zaczepnych na szerokim froncie. Możliwość skutecznego przeciwstania się potencjalnemu przeciwnikowi zapewnić miała koncepcja przeciwkoncepcji strategicznej (*Counter – Concentration*)<sup>45</sup>. Koncepcja ta opierała się na założeniu, że potencjalny przeciwnik nie posiada możliwości prowadzenia szeroko zakrojonej ofensywy. Oznacza to, że nie byłoby możliwe jednoczesne zagrożenie strategiczne dwóch lub więcej regionów NATO. Nie będzie więc potrzeby rozdzielania sił do wszystkich regionów, można je będzie użyć tylko w zagrożonym regionie.

Ogólnie rzecz ujmując, zasada przeciwkoncepcji strategicznej polega na zgromadzeniu w odpowiednim czasie w zagrożonym regionie sił niezbędnych do skutecznej obrony. Wymaga ona użycia wszystkich kategorii sił zbrojnych, a więc w ówczesnych uwarunkowaniach – sił szybkiego reagowania, głównych sił obrony oraz sił wzmocnienia z powodu różnego czasu osiągnięcia przez te siły

---

<sup>45</sup> P. Kraska, *Schild und Schwert – Gedanken zum Zusammenhang von Gegenkonzentration, Defensive und Offensive*, "Truppenpraxis/Wehrausbildung" 1995, nr 6, s. 3.

gotowości operacyjnej, mogły one być używane stopniowo. W koncepcji tej zakładano, że w razie przekształcenia się potencjalnego ryzyka w konkretne zagrożenia regionu, można będzie do niego stosunkowo szybko przetrzucić siły reagowania w pozostałych regionów. Jednocześnie stopniowo rozwijać się będą główne siły obrony stacjonujące w zagrożonym regionie i tworzące rdzeń jego obrony. Stopniowo, jako wzmocnienie, do zagrożonego regionu spływać miały kontyngenty wojsk przetrzucane przez Atlantyck. W razie konieczności do zagrożonego regionu przetrzucać także miano siły obrony z sąsiednich niezagrażonych regionów. Przemieszczanie różnych kategorii sił rozpocząć się miało po pojawieniu się oznak kryzysu, kontynuowanie wraz z narastaniem zagrożenia i powinno zostać zakończone przed rozpoczęciem działań zbrojnych.

Skuteczna realizacja przeciwkoncentracji strategicznej wymagała osiągnięcia znacznej ruchliwości przez wszystkie kategorie sił zbrojnych, wyrażającej się w strukturalnej zdolności do przemieszczania na duże odległości i możliwości szybkiego podjęcia działań w dowolnym obszarze. Podczas opracowywania zasad przeciwkoncentracji strategicznej uwzględniono doświadczenia z wojny w Zatoce Perskiej. Przez ponad czterdzieści lat swego istnienia Sojusz Północnoatlantycki nie musiał sprawdzać założeń swojej strategii w warunkach działań wojennych. Konflikt w rejonie Zatoki Perskiej był swego rodzaju próbą ogniową NATO, w ramach której przeprowadzono wiele skutecznych akcji, jak przykładowo skoordynowane użycie samolotów wczesnego ostrzegania, przemieszczenie do Turcji sił interwencyjnych NATO (rzutu powietrznego), wzmocnienie systemu obrony powietrznej Turcji, skoordynowane działanie sił morskich NATO na Morzu Śródziemnym oraz szerokie stosowanie systemu alarmowego NATO i koordynacja transportu powietrznego. Zwraca się przy tym uwagę, że przetrzut wojsk w obszary przyległe do Zatoki Perskiej odbywało się w warunkach braku przeciwdziałania przeciwnika. Nie było więc strat i zakłóceń spowodowanych działaniami wojennymi.

Koncepcja strategiczna Sojuszu przyjęta na szczycie NATO w Rzymie stanowiła wyraz dostosowywania się Sojuszu do wyłaniającego się nowego wielobiegunowego systemu bezpieczeństwa. Dokonując procesu adaptacji do zmian w środowisku międzynarodowym, Sojusz skoncentrował się na trzech zasadniczych obszarach reform<sup>46</sup>. Pierwszy z nich dotyczył dostosowania politycznych i wojskowych struktur NATO do nowych misji, głównie reagowania w sytuacjach kryzysowych, co wymagało posiadania mobilnych i elastycznych w użyciu sił. Drugi obszar to rozszerzenie działań Sojuszu poza granice traktatowe w celu przeciwdziałania zagrożeniom dla bezpieczeństwa, a trzeci to osiągnięcie kolektywnej zdolności do obrony europejskich państw członkowskich w ramach Europejskiej Tożsamości w Dziedzinie Bezpieczeństwa i Obrony.

Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa znalazły również odzwierciedlenie w działaniach Unii Zachodnioeuropejskiej (UZE). 19 czerwca 1992 roku obradująca w Bonn Rada Ministrów UZE przyjęła Deklarację Petersberską, upoważniającą UZE do: „*stosowania środków zapobiegania konfliktom i opanowywania sytuacji kryzysowych, włączając w to działania podejmowane przez KBWE lub Radę Bezpieczeństwa ONZ*”<sup>47</sup>. Deklaracja petersberska (w rozdz. II, pkt 4) poszerzyła możliwości użycia wojsk UZE o misje wykraczając poza *casus foederis* art. 5 traktatu waszyngtońskiego i zmodyfikowanego traktatu brukselskiego (obrona kolektywna). Siły zbrojne UZE mogły być od tej chwili użyte do:

- zadań humanitarnych i ratowniczych;
- prowadzenia operacji pokojowych;

---

<sup>46</sup> Ch. Barry, *NATO's Combined Joint Task Forces in Theory and Practice*, “Survival” 1996, nr 38, s. 83.

<sup>47</sup> UZE a Europa Środkowa i Wschodnia, „Dokumenty”, z.1, s. 65–75.; *Déclaration de Petersberg du Conseil des Ministres de l'UEO*, 19 juin 1992, [w:] *Construction de l'architecture européenne de sécurité...*, wyd. cyt. s. 65–68.

- zadań bojowych przy opanowywaniu sytuacji kryzysowych, w tym przywracania pokoju<sup>48</sup>.

Unia Zachodnioeuropejska nie dysponowała w tym czasie pełnymi zdolnościami operacyjnymi (w tym mobilnością) koniecznymi do prowadzenia samodzielnie operacji typu „misje petersberskie”. Wobec tego zaapelowała w 1993 r. do NATO o zgodę na korzystanie z wspólnych zasobów i środków Sojuszu, w tym systemów dowodzenia i łączności<sup>49</sup>. NATO odpowiedziało na wniosek UZE pozytywnie, proponując w 1994 r. koncepcję CJTF. Koncepcję CJTF opracowano i wdrożono między innymi w celu:

- zapewnienia NATO i UE możliwości prowadzenia działań poza obszarem państw członkowskich obu organizacji,
- prowadzenia operacji połączonych reagowania kryzysowego (głównie operacji wsparcia pokoju) wspólnie z państwami partnerskimi (spoza NATO),
- umożliwienia Sojuszowi, zgodnie z zasadą „oddzielnych lecz nie rozdzielnych możliwości” wspieranie rozwoju Europejskiej Tożsamości w Dziedzinie Bezpieczeństwa i Obrony,
- szybkiego zorganizowania sił i ich użycia w zależności od wymogów sytuacji.

Koncepcja sojuszniczych połączonych sił zadaniowych umożliwić ma Sojuszowi realizację strategii wysuniętej obecności, co w szczególnej mierze dotyczy zadań pełnego spektrum misji Sojuszu. Prowadzenie działań wykraczających poza art. 5 Traktatu waszyngtońskiego wymagało dostosowania struktur dowodzenia i sił zbrojnych do potrzeb elastycznych reakcji

---

<sup>48</sup> *Déclaration de Petersberg du Conseil des Ministres de l'UEO*, Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité, Bruxelles/Brussels, 2003, [www.grip.org](http://www.grip.org)

<sup>49</sup> *Deklaracja Rady Ministrów UZE, Luksemburg, 22 listopada 1993 r.*, [w:] *UZE a Europa Środkowa i Wschodnia*, „Dokumenty”, z. 1, Warszawa 1993, s. 100. ([www.zbior.dokumentow.pl](http://www.zbior.dokumentow.pl)).

uzależnionych od rozwoju sytuacji. Szczególne znaczenie miało przy tym zapewnienie mobilności sił zbrojnych.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że w okresie konfrontacji Wschód – Zachód dowodzenie siłami NATO opierało się na stacjonarnych, rozbudowanych już w okresie pokoju, a więc nie mobilnych stanowiskach dowodzenia. Wynikało to z całkowitego nastawienia Sojuszu na prowadzenie działań obronnych na terytorium państw członkowskich. Natomiast w nowej sytuacji geopolitycznej do rozwiązywania kryzysów niezbędna stała się zdolność sił zbrojnych do rozwijania dowództw i sił w zależności od potrzeb sytuacji oraz prowadzenie działań wielonarodowymi siłami, także poza tradycyjnym obszarem traktatowym Sojuszu<sup>50</sup>. Dlatego też stracone stracone struktury dowodzenia są tak optymalizowane, aby przy zachowaniu zdolności obronnych Sojuszu, możliwe było także przemieszczanie tworzonych doraźnie dowództw w rejon kryzysu na obszarze NATO lub poza nim.

### **2.3. Potrzeby i sposoby zapewniania mobilności strategicznej w świetle ustaleń szczytów NATO w Waszyngtonie i Pradze**

W przyjętej na szczycie w Waszyngtonie w 1999 roku koncepcji Strategicznej NATO, uwypuklono zagrożenia stabilności środowiska obszaru euroatlantyckiego związane z niepewnością i niestabilnością zarówno wewnątrz, jak i wokół obszaru euroatlantyckiego oraz możliwością gwałtownego wystąpienia regionalnych kryzysów. W związku z tym NATO wezwało państwa członkowskie do uzyskiwania koniecznych operacyjnych zdolności wojskowych, w tym związanych ze zwiększeniem mobilności strategicznej, obejmujących skuteczne prowadzenie działań, przerzut i mobilność, przetrwanie

---

<sup>50</sup> MC 389/1 HC Policy on NATO's Combined Joint Task Force (CJTF), Capability, pkt 2.

w trudnych warunkach, utrzymanie sił przez określony czas w teatrze działań, wszechstronne zabezpieczenie logistyczne i bojowe.

Uzupełnieniem nowej koncepcji strategicznej NATO była Inicjatywa na Rzecz Zdolności Obronnych (*Defence Capabilities Initiative – DCI*)<sup>51</sup>, zgłoszona 24 kwietnia 1999 roku. przez USA. Składa się ona z wielu propozycji, wśród których najważniejsza wydaje się wspólna wizja operacyjna (*Common Operational Vision*), stanowiąca łącznik między sojuszniczą strategią a koniecznymi działaniami na rzecz adaptacji do niej zdolności obronnych NATO<sup>52</sup>.

Inicjatywa DCI wynikała z przekonania, iż nowe spektrum misji sojuszniczych (od obrony kolektywnej po operacje reagowania kryzysowego w obszarze euroatlantyckim) narzuca potrzebę dokonania przeglądu zdolności wojskowych NATO w obszarach o istotnym znaczeniu dla jego efektywności wojskowej, a także jakościową adaptację do nowych wyzwań bezpieczeństwa<sup>53</sup>.

Implementacja DCI przez państwa członkowskie NATO miała w założeniu skutkować między innymi:

- zwiększeniem zdolności rozwijania sił i ich mobilności (*deployability and mobility*),
- poprawą w zakresie ciągłości wsparcia działań i usprawnienia logistyki (*sustainability and logistics*),
- wzrostem skuteczności działań dzięki interoperacyjności oraz umiejętnością wykorzystania nowoczesnych technologii (*effective engagement*),

---

<sup>51</sup> *Inicjatywa zdolności obronnych*, Waszyngton, 23–24 kwietnia 1999 r. (*Defence Capabilities Initiative*, Washington D.C., 23–24 April 1999). Zbiór Dokumentów 1999, nr 1–2, M. Wrzostek (tłum.), [www.bbn.gov.pl](http://www.bbn.gov.pl).

<sup>52</sup> Zob.: *NATO, nowa strategia, nowi członkowie i nowe problemy*, [w:] *Rocznik strategiczny 1998/99; Przegląd sytuacji politycznej, gospodarczej i wojskowej w środowisku międzynarodowym Polski*, E. Halizak, R. Kuźniar, D. Popławski, H. Szlajfer (red. nauk.), Warszawa 1999, s. 88.

<sup>53</sup> Szerzej: Tamże.

- zwiększeniem żywotności i zdolnością ochrony sił i infrastruktury (*survivability of forces and infrastructure*)<sup>54</sup>.

W komunikacie z tego szczytu znalazły się sformułowania: *"W Waszyngtonie Szefowie Państw i Rządów krajów NATO podjęli decyzję o rozpoczęciu Inicjatywy Zdolności Obronnych. Jej zadaniem jest zwiększenie zdolności obronnych w celu zapewnienia skuteczności przyszłym operacjom wielonarodowym w zakresie pełnego spektrum misji Sojuszu w obecnym, jak i w przyszłym, przewidywalnym środowisku bezpieczeństwa, ze szczególnym ukierunkowaniem na zwiększenie interoperacyjności sił Sojuszu oraz, gdy jest to właściwe, między siłami Sojuszu oraz państw partnerskich"*<sup>55</sup>.

Jak stwierdził John Colston, asystent Sekretarza Generalnego NATO ds. polityki obronnej i planowania: *"Mimo pozytywnego wydźwięku, wysiłki podjęte od czasu szczytu waszyngtońskiego nie zapewniły wszystkich wymaganych zdolności. To zwróciło jeszcze większą uwagę na konieczności przekształcenia sił zbrojnych Sojuszu, czego odzwierciedleniem było wiele inicjatyw, które przyjęte zostały na Szczycie Praskim w listopadzie 2002 roku"*<sup>56</sup>.

Na szczycie tym zapoczątkowano wdrażanie szeroko zakrojonych zmian w sposobie funkcjonowania NATO. Jak stwierdził generał James J. Jonem: *"Proces transformacji, który został uruchomiony w Pradze, wyraża nową wizję Sojuszu oraz radykalne odejście od jego najważniejszego pierwotnego celu, jakim była obrona Europy Zachodniej przed zagrożeniem ze strony Związku Radzieckiego. Jako że współczesne zagrożenie różni się od tego, jakie stwarzane było przez olbrzymie konwencjonalne siły oraz potencjał nuklearny ZSRR, konieczna stała się restrukturyzacja sił wojskowych Sojuszu oraz przygotowanie ich do stawiania czoła niekonwencjonalnym i asymetrycznym zagrożeniom,*

---

<sup>54</sup> Tamże.

<sup>55</sup> Komunikat dot. *Inicjatywy Zdolności Obronnych*, przyjęty w trakcie szczytu NATO w Waszyngtonie, na podstawie strony internetowej [www.bbn.gov.pl](http://www.bbn.gov.pl).

<sup>56</sup> J. Colston, *Pogodzić zdolności ze zobowiązaniami*, „NATO Review”, Summer 2004, wydanie internetowe na stronie [www.nato.int/docu/review/2004/issue2](http://www.nato.int/docu/review/2004/issue2).

*przed którymi stoją państwa członkowskie Sojuszu. Przywołując słowa byłego Sekretarza Generalnego NATO, Lorda Robertsona: To nie jest zwyczajne funkcjonowanie – oto rodzi się nowe i zmodernizowane NATO, przygotowane na wyzwania nowego stulecia”<sup>57</sup>.*

Stąd też podjęte zostały trzy kluczowe inicjatywy zmierzające do transformacji wojskowego aspektu działalności Sojuszu: Praskie Zobowiązania w dziedzinie Zdolności, utworzenie Sił Odpowiedzi NATO oraz wdrożenie nowej natowskiej struktury dowodzenia. Uzgodniono również pakiet środków zmierzających do wzmocnienia zdolności Sojuszu w zwalczaniu terroryzmu, zaaprobowano zbiór inicjatyw dotyczących obrony przed użyciem broni nuklearnej, chemicznej i biologicznej. Podjęto konkretne, indywidualne zobowiązania do możliwie najszybszego udoskonalenia potencjałów narodowych w czterech kluczowych obszarach operacyjnych o podstawowym znaczeniu dla pełnego spektrum operacji Sojuszu. Są to: obrona przed atakami chemicznymi, biologicznymi, radiologicznymi oraz nuklearnymi; zapewnienie Sojuszowi przewagi w zakresie dowodzenia, łączności i informacji; poprawa interoperacyjności rozmieszczanych sił oraz kluczowe aspekty skuteczności bojowej; a także **zapewnienie mobilności strategicznej sił** oraz ich zdolności do przetrwania w warunkach bojowych.

Stworzono wiele wielonarodowych grup projektowych, które miały przyczynić się do udoskonalenia zdolności w obszarach, w których samodzielne uzyskanie byłoby trudne lub niemożliwe dla państw członkowskich. Przykładem są systemy obserwacji taktycznej pola walki z powietrza, transport strategiczny drogą morską, transport strategiczny ponadwymiarowych ładunków drogą lotniczą oraz tankowanie w powietrzu. Jak ocenia John Colston: „*Osiągnięto pewne znaczące sukcesy. Obejmują one między innymi powołanie przez NATO w grudniu 2003 roku wielonarodowego Batalionu Obrony Chemicznej,*

---

<sup>57</sup> J.J. Jones, *Przekształcanie struktury wojskowej NATO*, „NATO Review” 2004, nr 1, wydanie internetowe: <http://www.nato.int/docu/review/2004/issue1>.

*Biologicznej, Radiologicznej i Nuklearnej (CBRN); podpisanie przez dziewięciu ministrów obrony porozumienia, które ma zapewnić ich państwom zdolności transportu strategicznego drogą morską. To także osiągnięte w marcu 2004 roku porozumienie 13 państw, mające zapewnić korzystanie na podstawie kontraktu z usług samolotów transportowych AN-124<sup>58</sup>.*

W deklaracji szczytu NATO w Pradze (*Prague Summit Declaration*) z 21 listopada 2002<sup>59</sup> znalazły się zapisy świadczące o wspólnej woli reformowania NATO w kierunku poprawy strategicznej mobilności sił zbrojnych.

W dokumencie stwierdzono ponadto, że rola i wiarygodność Sojuszu będą zależeć od jego zdolności do skutecznego reagowania na pojawiające się nowe zagrożenia. Osiągnięciu tych zdolności mają służyć trzy zasadnicze inicjatywy: Praskie Zobowiązania na rzecz Zdolności Obronnych (PCC); nowa struktura dowodzenia Sojuszu, Siły Odpowiedzi NATO (NRF). Priorytety NATO przedstawiono na rysunku 2.1.

Podstawowe wymagania, rzutujące na zwiększenie mobilności strategicznej sił zbrojnych obejmowały zdolność reagowania na szerokie spektrum zagrożeń militarnych i niemilitarnych, stabilizację bezpieczeństwa poprzez odstraszenie militarne oraz zdolność odpowiedzi stosowną do charakteru, skali oraz miejsca zagrożeń. W praktyce oznaczało to posiadanie przez siły zbrojne państw NATO, związanej z mobilnością, możliwością szybkiej i skutecznej reakcji nie tylko na obszarze ich dyslokacji, ale nawet w odległych rejonach odpowiedzialności osiągniętej poprzez:

- zdolność do przerzutu na duże odległości,
- posiadanie lekkiego, mobilnego sprzętu,

---

<sup>58</sup> <sup>58</sup> J. Colston, *Pogodzić... wyd. cyt.*

<sup>59</sup> *Prague Summit Declaration Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Prague on 21 November 2002*, [www.bbn.gov](http://www.bbn.gov).

- zdolność do ciągłego zabezpieczenia wsparcia logistycznego na duże odległości.



Rys. 2.1. Priorytety NATO w deklaracji ze szczytu praskiego NATO

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie: *Prague Summit Declaration ...*, op. cit.

Podpisując Zobowiązania praskie w sprawie zdolności wojskowych państwa członkowskie Sojuszu zadeklarowały tym samym dążenie do rozwoju strategicznego transportu powietrznego i morskogo; uzupełniania paliwa w powietrzu oraz tworzenia mobilnych oddziałów wsparcia i służby zabezpieczenia bojowego<sup>60</sup>. Ogólne cele PCC przedstawiono na rysunku 2.2.

Zobowiązania PCC, w liczbie 408, przyjęte zostały przez kraje członkowskie NATO, natomiast celami szczegółowymi są:

- wyposażenie przeznaczonych do NATO sił zdolnych do przerzutu w indywidualne środki ochrony przed skażeniami;

---

<sup>60</sup> Tamże.

- sfinalizowanie fazy projektowania i rozwoju AGS tj. Sojuszniczego Systemu Obserwacji Obiektów Naziemnych z Powietrza (*Air Ground Surveillance* – AGS) przed końcem 2004 roku;
- pozyskanie pełnego zestawu utajnionych systemów dowodzenia, kontroli i łączności w strukturach NATO zdolnych do przerzutu;
- zwiększenie o 30% zapasów amunicji precyzyjnego rażenia (*Precision Guided Munitions* – PGMs),
- zwiększenie o ok. 25% zdolnych do przerzutu sił i środków wsparcia bojowego.

**PRZYSTOSOWANIE SOJUSZU  
DO NOWYCH ZAGROŻEŃ I WYZWAŃ**

**ZAPEWNIENIE WIARYGODNOŚCI  
NA ARENIE MIĘDZYNARODOWEJ**

**ZMNIEJSZENIE LUKI TECHNOLOGICZNEJ POMIĘDZY  
USA A POZOSTAŁYMI CZŁONKAMI SOJUSZU**

**ZWIĘKSZENIE STOPNIA INTEGRACJI CZŁONKÓW  
NATO**

Rys. 2.2. Ogólne cele PCC w świetle deklaracji ze szczytu praskiego NATO

**Źródło:** opracowanie własne na podstawie: *Prague summit...*, op. cit.

Planiści NATO zaproponowali cztery zróżnicowane formy angażowania się państw członkowskich w implementację zobowiązań: wspólne posiadanie i użytkowanie, specjalizację, podział zadań oraz wielonarodowy wysiłek

zwiększający zdolność Sojuszu. Przyjęty podział miał ułatwiać, stosownie do możliwości poszczególnych państw członkowskich, wybór odpowiednich form zaangażowania się w tą inicjatywę. Zobowiązania w dwóch pierwszych kategoriach są najbardziej oczekiwanymi formami zwiększania zdolności Sojuszu, jednak związane są z największymi nakładami finansowymi. Natomiast kategorie III i IV są alternatywą, dającą szansę na realizację podjętych zobowiązań wspólnie z innymi państwami.

Przedstawione wyżej podejście do wymagalnych zdolności sił zbrojnych wynika z charakteru zagrożeń, które mogą pojawiać się gwałtownie w różnych regionach świata i mogą być niebezpieczne dla bezpieczeństwa światowego. Sojusz Północnoatlantycki podejmuje więc działania nie tylko w warunkach bezpośredniego zagrożenia terytorium państw członkowskich, lecz także reaguje na zagrożenie pośrednie. Taki charakter działań wymaga utrzymywania sił zdolnych do szybkiego reagowania na sytuacje kryzysowe w różnych częściach świata. W szczególny sposób dotyczy to sił odpowiedzi. Warunkiem ich sprawnego i skutecznego działania jest zdolność do szybkiego przemieszczenia w rejon planowanej operacji. Pomóc w tym mają wspomniane wyżej Zobowiązania Praskie. W zakresie mobilności dotyczą one rozwoju strategicznego transportu powietrznego i morskiego oraz tworzenia mobilnych oddziałów wsparcia i zabezpieczenia bojowego. Przyjęcie zobowiązań oznacza, że państwa członkowskie powinny nie tylko rozwinąć ruchliwość taktyczną, lecz przede wszystkim operacyjną i strategiczną. Potrzeba ta uwypuklona została już podczas szczytu NATO w Waszyngtonie w 1999 r., co związane było głównie z realizacją zadań poza obszarem traktatowym NATO.

Przykładem nowego podejścia NATO do problematyki mobilności strategicznej jest również wdrażanie kolejnych dowództw korpusów jako Korpusów Szybkiego Reagowania (*NATO Rapid Deployable Corps*). Na przykład w grudniu 2002 roku Komitet Wojskowy NATO zatwierdził dowództwo 3. Korpusu (*3<sup>rd</sup> TU CORPS*), a 14 maja 2003 roku Rada

Północnoatlantycka formalnie wyznaczyła go do struktur sił NATO (*NATO Sforce Structure* – NFS) jako Dowództwo Korpusu Sił Wysokiej Gotowości (HRF HQ)<sup>61</sup>. Oznacza to, że korpus posiada niemal wszystkie możliwości natychmiastowego przemieszczenia się w rejon ewentualnie planowanej lub prowadzonej operacji drogą lądową, morską i powietrzną<sup>62</sup>.

Zgodnie z nową strukturą sił zbrojnych Sojuszu ogółem sześć dowództw sił lądowych poziomu korpusu zaliczone zostało do kategorii sił o wysokiej gotowości, a dwa do sił o niższej gotowości do użycia (*forces of lower readiness*). Ponadto do sił o wysokiej gotowości zaliczone zostały trzy dowództwa sił morskich odpowiadające poziomom dowództw korpusu sił lądowych<sup>63</sup>.

\* \* \*

Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa obszaru euroatlantyckiego wymagające strategicznej mobilności sił zbrojnych, obejmują możliwość wystąpienia rozproszonych trudnych do przewidzenia konfliktów lokalnych. Stąd, zdecydowanie wzrastają potrzeby posiadania przez siły zbrojne zdolności operacyjnych w zakresie mobilności strategicznej. Przeprowadzone analizy potencjalnych wyzwań dla bezpieczeństwa wskazują na potrzebę posiadania przez siły zbrojne zdolności do:

- odpowiedzi stosownej do charakteru, skali oraz miejsca zagrożeń,
- prowadzenia działań poza obszarem państw członkowskich NATO i UE,
- szybkiego przerzutu jednostek bojowych do rejonu operacji,
- ciągłego wsparcia logistycznego na duże odległości.

---

<sup>61</sup> Na podstawie „3<sup>rd</sup> TU CORPS Magazine” 2004, January, Issue 5.

<sup>62</sup> R. Przekiszewski, *Wyzwania nad Bosforem*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 47, s. 21–22.

<sup>63</sup> K.A. Diehl, *Operative Planung. Aufgaben des Befehlshaber, Führungsakademie der Bundeswehr*, Hamburg 2002, s. 27.

Zapewnienie powyższych zdolności wymaga posiadania przez siły zbrojne:

- wysokiej gotowości bojowej części sił przewidzianych do reagowania w pierwszej kolejności,
- odpowiedniej ilości i jakości środków transportu lądowego, morskiego i powietrznego,
- lekkiego, mobilnego sprzętu,
- interoperacyjności technicznej i proceduralnej,
- umiejętności wykorzystania nowoczesnych technologii,
- zabezpieczenia logistycznego i bojowego.

Formułując odpowiedź na zadane na wstępie rozdziału pytania można stwierdzić, że ewolucja zmian wyzwań bezpieczeństwa znacząco wpływa na strategiczną mobilność sił zbrojnych, natomiast potrzeby w jej zakresie, w odniesieniu do funkcjonowania NATO, są precyzyjnie określone w dokumentach o charakterze normatywnym. Należy również stwierdzić, że zawarte w strategii bezpieczeństwa narodowego RP z 22 lipca 2003 roku<sup>64</sup> priorytety zmian w Siłach Zbrojnych RP dotyczące mobilności strategicznej są zbieżne z wizją strategiczną NATO. Wskazują na potrzebę zapewnienia efektywności działań bojowych oraz osiągnięcie wymaganych standardów przez siły zdolne do przerzutu, a także zapewnienie adekwatnych możliwości przemieszczania jednostek bojowych oraz ciągłości wsparcia.

---

<sup>64</sup> Zob.: *Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 22 lipca 2003 r.*, źródło – Internet, portal MSZ RP, [www.msz.gov.pl](http://www.msz.gov.pl) (29.08.2003r.)

## R o z d z i a ł 3

### **MOBILNOŚĆ STRATEGICZNA SIŁ ZBROJNYCH W TEORII I PRAKTYCE DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH WYBRANYCH ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWYCH I PAŃSTW**

Konieczność reagowania na sytuacje kryzysowe w odległych rejonach skutkuje tworzeniem sił szybkiego reagowania. Dysponuje nimi Sojusz Północnoatlantycki, w trakcie organizacji znajdują się siły szybkiego reagowania Unii Europejskiej. Siły te wykorzystują przede wszystkim istniejące już i tworzone jednostki lekkie. Tendencja ta jest najbardziej widoczna w siłach zbrojnych Stanów Zjednoczonych, gdzie tworzone są pierwsze lekkie brygady wyposażone w kołowe transportery opancerzone, w całości dostosowane do transportu drogą powietrzną, na pokładach samolotów C-130. W dalszej perspektywie mają wejść do służby lekkie wozy bojowe opracowywane w ramach programu *Future Combat System* – FCS.

W świetle obecnych poglądów na przyszłe działania zbrojne rośnie też znaczenie operacji specjalnych. Zwłaszcza podczas działań w Afganistanie i Iraku siły te wykorzystywane były na niespotykaną dotąd skalę, prowadząc działania przeciwko wyselekcjonowanym celom. Były to operacje o charakterze przeciwpartyzanckim lub antyterrorystycznym, nieodpowiadające pojęciu klasycznych działań zbrojnych wojsk lądowych.

Przemiany zachodzące w siłach zbrojnych dotyczą również sił morskich i powietrznych, niosą konsekwencje dla mobilności strategicznej. Dlatego celem rozdziału jest przedstawienie podejścia do tej problematyki przez Sojusz Północnoatlantycki i Unię Europejską, a także następujące państwa: Stany Zjednoczone, Niemcy, Francja, Wielka Brytania i Rosja. Zamiarem jest poszukiwanie obszarów wspólnych oraz odmienności podejść do przedmiotowej

problematyki. W rozdziale będą poszukiwane odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jak zagadnienie mobilności strategicznej znajduje odzwierciedlenie w dokumentach doktrynalnych NATO, Unii Europejskiej oraz wybranych państw?
2. Jakie działania są podejmowane przez wspomniane organizacje i państwa w celu zwiększania mobilności strategicznej sił zbrojnych?

### **3.1. Sojusz Północnoatlantycki**

W związku ze zmieniającą się sytuacją bezpieczeństwa lat 90. kierownictwo polityczno-wojskowe NATO dokonało istotnych zmian w procedurach planistycznych oraz profilu zdolności bojowej jednostek. Oprócz realizacji zadań związanych z odstraszaniem oraz obroną kolektywną, siły Sojuszu miały być zdolne do realizacji zadań zarządzania sytuacją kryzysową oraz prowadzenia operacji pokojowych, w tym wspólnie z państwami Partnerstwa dla Pokoju. Plany modernizacji sił zbrojnych zaczęły w coraz większym stopniu obejmować takie zdolności jak mobilność strategiczna, przetrwanie, obrona przeciwlotnicza oraz prowadzenie wywiadu i rozpoznania<sup>65</sup>.

Problematyka mobilności strategicznej nabrała szczególnego znaczenia dla NATO w związku z wdrażaniem nowej struktury sił (*NATO Force Structure – NFS*), będącej efektem decyzji podjętej przez ministrów obrony NATO na spotkaniu w dniach 12–13 czerwca 2003 roku<sup>66</sup>. Wymagania stawiane Sojuszowi stanowią, że jego siły mają być zdolne do szybkiego przemieszczenia się w rejony kryzysowe, a następnie tam pozostawać. Ponadto siły te mają

---

<sup>65</sup> *Final Communiqué Press Communiqué M-DPC/NPG-2(96)173, Ministerial Meetings of the Defence Planning Committee and the Nuclear Planning Group held at NATO HQ, Brussels 17 December 1996* <http://www.fas.org/man/nato/natodocs/p96-173e.htm>, dostęp 2004-10-17.

<sup>66</sup> *The new NATO Force Structure*, [www.nato.int/ims/docu/force-structure.htm](http://www.nato.int/ims/docu/force-structure.htm), dostęp 2004-10-10.

prorowadzić działania na terytorium NATO lub poza nim, w ramach operacji związanych z postanowieniami Art. 5 Traktatu NATO i spoza tego artykułu.

Nowe podejście do struktur sił wywiera największy wpływ na siły lądowe, jako że siły morskie i powietrzne są ze swej natury wysoce mobilne oraz zdolne do przerzutu. Często znajdują się w stanie wysokiej gotowości. Większość sił i środków bazowania lądowego cechowała się ograniczonym stopniem mobilności strategicznej. W nowej strukturze siły lądowe powinny być w dużej mierze zdolne do przerzutu<sup>67</sup>. Konsekwencją sprecyzowanych wymagań sfery mobilności będzie rozwój środków transportu NATO oraz zasobów logistycznych Sojuszu (bazowania morskiego, lądowego i powietrznego).

Z kolei w komunikacie końcowym ze szczytu NATO w Stambule w czerwcu 2004 roku stwierdza się: „Przyjmujemy z zadowoleniem postęp w transformacji zdolności wojskowych Sojuszu. Jest to długoterminowy wysiłek, który musi być kontynuowany, jeśli NATO ma być zdolne do wykonywania całej skali zadań w pełnym wyzwaniu środowisku bezpieczeństwa oraz realizować zobowiązania operacyjne, reagując na obecne zagrożenia, włącznie z terroryzmem oraz proliferacją broni masowego rażenia. NATO musi być zdolne do posiadania sił zdolnych do szybkiego przerzutu oraz prowadzenia operacji w odległych rejonach i w długim czasie”<sup>68</sup>.

Problematyka mobilności strategicznej znalazła też odzwierciedlenie w dyskusjach prowadzonych nad nową *Koncepcją strategiczną Sojuszu*.

Należy podkreślić, że prowadzone dwutorowo prace – przez instancje polityczne z jednej, a wojskowe z drugiej, skutkowały przyjęciem przez Dowództwa Strategiczne dokumentu pt.: *Wizja strategiczna – wyzwania wojskowe (Strategic Vision: The Military Challenge)*. Pomimo, że nie jest to nowa Koncepcja Strategiczna Sojuszu, dokument przedstawia spojrzenie na

---

<sup>67</sup> Tamże.

<sup>68</sup> *Istanbul Summit Communiqué*, Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council, NATO 2004.

sposoby prowadzenia operacji sojuszniczych w perspektywie 15 lat oraz zawiera rozważania nad zmianami, jakie są konieczne dla sprostania nowym zagrożeniom i wyzwaniom<sup>69</sup>. Wizja ma: „*informować, kształcić oraz stymulować debatę w ramach NATO oraz w krajach członkowskich*”<sup>70</sup>. Natomiast dla skutecznego sprostania przyszłym zagrożeniom, Sojusz musi posiadać między adekwatne środki transportu drogą powietrzną i morską.

W podejściu NATO do problematyki mobilności strategicznej należy nie tylko upatrywać zdolność przerzutu wojsk i sprzętu tam gdzie są konieczne. To również sfera podtrzymywania działań (*sustainability*) rozumiana według definicji w słowniku AAP-6 jako: „*Zdolność wojsk do zachowania niezbędnego poziomu siły bojowej w czasie potrzebnym do osiągnięcia wyznaczonych celów*”<sup>71</sup>.

Mobilność strategiczna stanowi przedmiot debat prowadzonych w ramach corocznych konferencji NATO na temat opracowywania koncepcji i eksperymentowania (*NATO and Multinational Concept Development and Experimentation Conference – CD&E*). W 2002 roku obrady toczyły się pod hasłem: „*Zmniejszając lukę w wojskowych technologiach między USA, a pozostałymi krajami Europy*”. Przewodniczącą konferencji, Arthur Cebrowski, dyrektor Urzędu ds. Transformacji Sił Zbrojnych w Urzędzie Sekretarza Obrony USA wskazując na cele transformacji Sojuszu, podkreślił znaczenie mobilności strategicznej<sup>72</sup>.

W 2003 roku hasłem konferencji było poszerzanie wymiaru wielonarodowego sieci opracowywania koncepcji i eksperymentowania

---

<sup>69</sup> *Strategic Vision: The Military Challenge*, By NATO's Strategic Commanders, August 2004.

<sup>70</sup> Tamże.

<sup>71</sup> *The ability of a force to maintain the necessary level of combat power for the duration required to achieve its objectives.*

<sup>72</sup> Autor brał osobisty udział w konferencji. Została zorganizowana w dniach 22–23 listopada, miejscem była Warszawa.

(*Expanding the Multinational CD&E Network*)<sup>73</sup>. W wystąpieniu wprowadzającym, Nils HOLME, przewodniczący rady NATO ds. badań naukowych i technologii (*Chairman, NATO Research and Technology Board*), wskazał na wymagania, jakie muszą być spełnione w odniesieniu do operacji wielonarodowych: mobilność strategiczna, interoperacyjność systemów dowodzenia i łączności, zdolności na poziomie taktycznym. Dodał, że „*Mobilność strategiczna jest głównym wyzwaniem dla mniejszych krajów, ponieważ w czasach zimnej wojny koncentrowały się one na obronie własnego terytorium, konsekwentnie rozbudowując stale umocnienia, aż do poziomu taktycznego. Nabywanie zdolności z zakresu mobilności strategicznej to przede wszystkim sprawa środków i organizacji, choć nie tylko*”<sup>74</sup>.

Jak wspomniano w rozdziale drugim, na szczycie NATO w Pradze w listopadzie 2002 roku, przebiegającym pod hasłem: „*Nowe zdolności, nowi członkowie, nowe relacje z partnerami*”, przyjęto kilka ważnych dla przyszłości NATO rozstrzygnięć<sup>75</sup>. W trakcie szczytu praskiego Sojusznicy zadeklarowali utworzenie Sił Odpowiedzi NATO (*NATO Response Force – NRF*)<sup>76</sup>. Koncepcja NRF jest konsekwencją dostosowywania się Sojuszu do wyzwań wynikających z sytuacji geostrategicznej, o których jest mowa w Koncepcji strategicznej z 1999 roku oraz Wytycznych Ministerialnych z roku 2000<sup>77</sup>.

---

<sup>73</sup> Konferencja została zorganizowana w dniach 5–6 listopada w Pradze.

<sup>74</sup> Keynote address, *2003 NATO and Multinational Concept and Experimentation Conference, Prague, Czech Republic*, Nils Holme, na podstawie strony internetowej: [www.act.nato.int/multimedia/speeches/2003/keynote](http://www.act.nato.int/multimedia/speeches/2003/keynote), dostęp 2004-10-11.

<sup>75</sup> *Prague Summit Declaration Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Prague on 21 November 2002*, NATO 2002.

<sup>76</sup> J. Szmajdziński, *Szczyt w Pradze – NATO u progu XXI wieku*, „*Mysł Wojskowa*” 2003, nr 3, s. 8.

<sup>77</sup> Wytyczne ministerialne (*Ministerial Guidance*) ze spotkania Komitetu Planowania Obronnego oraz Grupy Planowania Nuklearnego NATO, 8 czerwca 2000; [www.nato.int/docu/other/pl](http://www.nato.int/docu/other/pl); Wytyczne stanowią ramy dla sojuszniczego i narodowego planowania sił zbrojnych. Wytyczne wskazują na potrzebę tworzenia sił zbrojnych zdolnych do szybkiego przerzutu i utrzymania się na teatrze operacji przez długi czas, oraz potrafiących ze współpracować z siłami zbrojnymi innych krajów, zaangażowanymi w tą samą operację, przyp. aut.

Siły Odpowiedzi NATO spełniają zadania rotacyjnej grupy sił powietrznych, lądowych i morskich, zorganizowanej na bazie dowództwo Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych. Wielkość, struktura i mobilność mają być adekwatne do zadań konkretnej misji.

Zdolność do szybkiego przerzutu i realizacji pełnego spektrum misji sprawia, że Siły Odpowiedzi mogą być użyte jako siły samodzielne do przeprowadzenia operacji reagowania przed przewidywanym w krótkim okresie kryzysem (np. operacje ewakuacji ludności cywilnej) lub jako siły wyprzedzające, które mają przyjąć w teatrze kolejne siły NATO, a także jako siły inicjujące rozwinięcie dla większych sił wzmocnienia dużych operacji. Mają one zabezpieczać linie komunikacji, punkty wyładunku i przygotowanie teatru działań dla wprowadzenia sił głównych.

Siły Odpowiedzi osiągnęły wstępną gotowość operacyjną 13 listopada 2004 roku. Poinformował o tym sekretarz generalny Sojuszu Jaap de Hop Scheffer podczas nieformalnego spotkania ministrów obrony w rumuńskim mieście Poiana Brasov<sup>78</sup>. Osiągnięcie wstępnej zdolności NRF poprzedziło przeprowadzenie największego w historii NATO ćwiczenia desantowego. W okresie 30 września – 16 października 2004 roku w ćwiczeniu pk.: „*Destined Glory*” w rejonie włoskiej wyspy Sardynia zaangażowanych było ponad 9500 osób, 47 okrętów oraz 46 samolotów wydzielonych z 11 krajów NATO<sup>79</sup>.

Uwzględniając stan z 13 listopada 2004 roku, NRF liczą około 17 tys. żołnierzy i są gotowe do podjęcia pełnego wachlarza zadań (*full range of mission*)<sup>80</sup>. Harmonogram tworzenia NRF przewiduje osiągnięcie pełnej

---

<sup>78</sup> *Wstępna gotowość sił odpowiedzi*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 43, s. 8.

<sup>79</sup> G. Toremans, *NATO exercise tests Reaction Force's amphibious capabilities*, „Jane's Navy International” 2004, November, s. 6.

<sup>80</sup> *The NATO response Force: At the Centra of NATO Transformation*, strona internetowa <http://www.nato.int/issues/nrf/>.

gotowości operacyjnej do października 2006 roku, a także docelowego stanu 21 tys. żołnierzy<sup>81</sup>.

W celu integracji wysiłków państw członkowskich Sojuszu w kwestii transportu strategicznego tworzone są również ciała koordynujące działania i proponujące schematy działań. Taką inicjatywą jest *Porozumienie Strategicznego w Sprawie Strategicznego Transportu Morskiego (Tasking Arrangement On Strategic Sealift – TASS)*. W ramach tego porozumienia koordynowane będą kontrakty zawierane z cywilnymi operatorami oraz optymalnie wykorzystywane dostępne środki transportu w ramach aktualnych potrzeb<sup>82</sup>.

### 3.2. Unia Europejska

Jednym z zasadniczych elementów budowy drugiego filaru Unii Europejskiej ma być komponent wojskowy zorganizowany w ramach Wspólnej Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony. W ciągu dziesięciu lat od podpisania Traktatu o Unii Europejskiej nastąpiło wiele istotnych zmian w podziale odpowiedzialności za bezpieczeństwo kontynentu. Początkowo kompetencje w dziedzinie wojskowej miały dwa sojusze: NATO oraz Unia Zachodnioeuropejska (UZE), działająca na podstawie zmodyfikowanego Traktatu Brukselskiego<sup>83</sup>.

---

<sup>81</sup> *Press Communique PR/CP (2002)127, Prague Summit Declaration, 21.11.2002., www.bbn.gov.pl.*

<sup>82</sup> J. Dilling, *Środki ...*, wyd. cyt. s. 18.

<sup>83</sup> 1 lipca 2001 roku Unia Zachodnioeuropejska zawiesiła swoją działalność. Była to organizacja powołana do życia na mocy Traktatu Brukselskiego z 17 marca 1948 r. (zmodyfikowanego w 1954 r.). W okresie istnienia UZE była jedyną w pełni europejską organizacją kompetentną w sprawach wojskowych, a w latach dziewięćdziesiątych odgrywała podwójną rolę „europejskiego filaru NATO” i „ramienia zbrojnego” Unii Europejskiej. Były to role ważne, gdyż odgrywając je UZE przyczyniała się do przyspieszenia integracji politycznej Europy Zachodniej, miała znaczący wkład w wypracowanie procedur funkcjonowania wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (CJTF) oraz stanowiła główny element rozwoju koncepcji europejskiej tożsamości w dziedzinie bezpieczeństwa i obrony (ESDI).

Ponadto każde z państw członkowskich Unii Europejskiej prowadziło własną politykę bezpieczeństwa i obrony, kierując się interesem narodowym. Głównie z tego względu długo nie można było uzgodnić jednolitego stanowiska w sprawie wyposażenia UE w zdolności wojskowe, w tym także w zakresie mobilności strategicznej. W Traktatach o Unii Europejskiej z Maastricht i Amsterdamu kwestie te zostały pominięte. Francuskim i niemieckim projektom rozwoju unijnych sił zbrojnych sprzeciwiały się głównie Wielka Brytania oraz państwa neutralne: Austria, Finlandia, Irlandia i Szwecja.

Do zbliżenia stanowisk państw członkowskich na temat przyszłości polityki bezpieczeństwa UE doszło w 1998 roku. Przełom stanowiła inicjatywa premiera Wielkiej Brytanii Tony Blaira dotycząca ponownego przemyślenia problematyki bezpieczeństwa europejskiego, przedstawiona podczas nieformalnego szczytu UE w Pörschach w październiku 1998 r. Zmiany w brytyjskim stanowisku dowiodła podpisana 4 grudnia 1998 r. w Saint-Malo: *„Deklaracja w sprawie obrony europejskiej”*, w której prezydent Francji Jaques Chirac i premier Wielkiej Brytanii Tony Blair oświadczyli między innymi, że Unia Europejska powinna rozwijając „samodzielne zdolności wojskowe”.

W odróżnieniu od Sojuszu Północnoatlantyckiego, który od samego początku ma charakter polityczno-wojskowy, Unia Europejska takim sojuszem nie była i nie miała takich aspiracji. NATO ma w swojej dyspozycji zintegrowane siły oraz wypracowane procedury ich użycia, tymczasem Unia nie rozwijała sił zbrojnych pod swą egidą. Na mocy Traktatu o Unii Europejskiej (obowiązuje od 1 listopada 1993 r.) zadania wojskowe w imieniu Unii Europejskiej pełniła Unia Zachodnioeuropejska.

W wyniku licznych debat, a głównie pod wpływem wydarzeń na Półwyspie Bałkańskim, państwa Unii postanowiły zrezygnować z pośrednictwa UZE i zbudować własne siły antykryzysowe. W trakcie końcowej fazy konfliktu w Kosowie, Rada Europejska pod przewodnictwem Niemiec podjęła na szczycie w Kolonii (4–5 czerwca 1999 r.) decyzję o rozwoju samodzielnych zdolności

wojskowych i przejęciu zasobów, potencjału oraz struktur organizacyjnych UZE. Postanowiono ponadto, że Unia Europejska będzie prowadzić Wspólną Europejską Politykę Bezpieczeństwa i Obrony.

Problematyka mobilności znalazła odzwierciedlenie w przyjętej na szczycie UE w Brukseli w grudniu 2003 roku Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa. Stanowi ona podstawowy dokument programowy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa i jest wynikiem jej dążeń do odgrywania znaczącej roli w sferze polityki bezpieczeństwa. Strategia – przygotowana przez zespół, na czele którego stał wysoki przedstawiciel UE ds. Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa, Javier SOLANA – wyraża wspólną europejską wizję świata, odrębną oraz spójną, która stanowić będzie podstawę do określenia planów przyszłych działań UE w odniesieniu do głównych problemów i zagrożeń identyfikowanych w dokumencie. Strategia jest wyrazem ambicji Unii Europejskiej bycia aktywnym i skutecznym „graczem” na arenie międzynarodowej w zakresie bezpieczeństwa. Oznacza to również dysponowanie zdolnościami sił unijnych w zakresie mobilności strategicznej.

Znaczenie przedmiotowego dokumentu uwypukla fakt, że po raz pierwszy Europa sama definiuje zagrożenia dla własnego bezpieczeństwa – podkreśla się, że wspólne określenie zagrożeń stanowi podstawę do wspólnych przyszłych działań. Przyjęcie Strategii potwierdza istnienie w Europie szerokiego konsensusu, co do formy odpowiedzi na zaistniałe zagrożenia. Skuteczny multilateralizm, budowanie stabilnego sąsiedztwa oraz działania prewencyjne mają być sposobem na zapobieżenie lub wyeliminowanie głównych zagrożeń – terroryzmu, przestępczości zorganizowanej oraz zjawiska upadku państw. Realizacja tego zamierzenia możliwa będzie tylko przy szerokiej współpracy z partnerami oraz organizacjami międzynarodowymi.

W dokumencie stwierdza się, że: „Europa zdolna do działania jest w zasięgu ręki, choć pełne wykorzystanie naszego potencjału wymaga czasu. Podjęte działania – szczególnie w zakresie utworzenia agencji obrony – są dokonaniem

we właściwym kierunku. Aby przekształcić nasze wojska w mobilne i bardziej elastyczne siły zdolne do szybkiej i właściwej reakcji na nowe zagrożenia, niezbędnym jest zwiększenie środków na obronę oraz efektywne ich wykorzystanie<sup>84</sup>.

Analizę zdolności sił zbrojnych Unii Europejskiej w przedmiocie mobilności strategicznej, może ułatwić znalezienie odpowiedzi na dwa pytania:

1. W jaki sposób państwa europejskie prowadziły dotychczasowe operacje (zarządzania kryzysowego, humanitarne, utrzymywania pokoju) w aspekcie mobilności strategicznej?
2. Czy rządy europejskie korzystały z narodowych albo innych środków, czy użyły własnych taktycznych środków transportu do osiągnięcia mobilności strategicznej, czy też używały środków cywilnych/komercyjnych?

Znalezieniu odpowiedzi na te pytania może pomóc w przybliżeniu charakteru operacji wojskowych ostatniej dekady, w których zaangażowane były siły europejskie.

W okresie wojny na Falklandach w 1982 roku, siły brytyjskie skutecznie, choć działając *ad hoc*, zainicjowały i przeprowadziły kampanię w rejonie odległym ponad 13 000 km od brytyjskich wybrzeży. Zasadniczą rolę odegrał transport morski. Jako uzupełnienie środków wojskowych, Wielka Brytania użyła cywilnych samolotów transportowych i statków – w większości bandery brytyjskiej. Od 33 przedsiębiorstw wyczarterowano 56 statków handlowych. Większość była przystosowywana do wykonania misji wojskowych, a następnie kierowana do strefy działań bojowych. Dowództwo operacji nie napotkało na większe trudności ze strony brytyjskiej floty handlowej w kwestii dostępu do wymaganych środków transportu morskiego. Brytyjskie Ministerstwo Obrony nie tylko czarterowało statki z rynku komercyjnego, ale korzystało też

---

<sup>84</sup> *Strategia Bezpieczeństwa Europejskiego*, Bruksela, grudzień 2003, rękopis tłumaczenia w posiadaniu zespołu.

z rekwirowanych jednostek brytyjskiej floty handlowej, m.in. statku pasażerskiego *Queen Elizabeth II*, który został przeznaczony do transportu wojsk<sup>85</sup>.

Wojna w Zatoce Perskiej w 1991 roku dowiodła z kolei, że nawet Stany Zjednoczone nie posiadają dostatecznych zdolności w zakresie mobilności strategicznej, gwarantującej transport wszystkich jednostek i wyposażenia<sup>86</sup>, chociaż należy zauważyć, że USA zmobilizowały ponad 450 tys. żołnierzy. W przypadku państw Europy problem przerzutu dotyczył jedynie około 30 tys. żołnierzy<sup>87</sup>.

Większość jednostek zaangażowanych w działania w Zatoce Perskiej została przetransportowanych drogą morską. Wielka Brytania, ponownie wykorzystała rynek komercyjny transportu morskiego, czarterując kontenerowce oraz frachtowce i jednostki *ro-ro* – zarówno brytyjskie jak i zagraniczne. W odróżnieniu do wojny o Falklandy, w okresie przygotowań do wojny w Zatoce Perskiej, Wielka Brytania nie rekwirowała żadnych jednostek. Francja skorzystała ze środków amerykańskich i rosyjskich (36 cywilnych statków), które odbyły 108 rejsów, transportując około 15 tys. żołnierzy oraz 145 tys. ton ładunku<sup>88</sup>.

---

<sup>85</sup> *Mobilite Strategique Maritime. Capabilite Globale d’Affretement Maritime des Pays Membres de l’Union Europeenne*, Rapport Principal, 23 avril 2001, s.71.

<sup>86</sup> Amerykańskie Dowództwo Wojskowego Transportu Morskiego (*US Military Sealift Command* – MSC) wyczarterowało do września 1990 roku 37 statków bander 15 państw, co pozwoliło na pokrycie brakujących zdolności (około ¼ ogólnej liczby) przerzutu sprzętu i zaopatrzenia sił USA w rejon Zatoki Perskiej. Działo się tak mimo że w roku 1990 MSC posiadało znaczną liczbę statków transportowych: 8 szybkich statków (*Fast Sealift Ships* – FSS) typu SL – 7 zdolnych do osiągnięcia prędkości marszowej 30 węzłów utrzymywanych w 96 godzinnej gotowości do wyjścia na morze, 90 statków tak zwanej rezerwy pierwszej kolejności użycia (głównie *ro-ro*, barkowców, drobnicowców samozaładowczych, zbiornikowców) utrzymywanych w gotowości do wyjścia na morze w ciągu 5, 10 i 20 dni [w:] M. McLamb, *Strategic Sealift: A Fleeting Capability?*, CSC 1992.

<sup>87</sup> *European Capabilities in the Field of Strategic Mobility*, Document A/1644, Paris, 18 May 1999.

<sup>88</sup> Tamże.

Wnioski z operacji na Bałkanach ugruntowały potrzebę posiadania przez siły zbrojne państw europejskich mobilności strategicznej. Działalność Sił Implementacyjnych NATO, w Bośni i Hercegowinie, w ramach operacji *Joint Endeavour* (od 20 grudnia 1995 do 20 grudnia 1996), które osiągnęły pułap 60 tys. żołnierzy, wymagała znaczących zdolności transportowych oraz organizacyjnych. Większość sił została przetransportowana drogą morską. Wiele krajów, aby przewieźć wojsko i wyposażenie skorzystało ze środków transportu cywilnego. Ilustruje to przykład Bundeswehry, która wykorzystwała rosyjskie środki transportu lotniczego, a także skandynawskie środki transportu morskiego.

Kolejny przykład stanowi kampania w Kosowie w 1999 roku. Państwa europejskie nie dysponowały odpowiednimi środkami lotnictwa transportowego, amerykańskie *C-17* wykonały ponad połowę z ogólnej liczby zadań przerzutu strategicznego. Francja dla przerzutu 4 500 żołnierzy skorzystała z greckiego portu Saloniki oraz użyła specjalistycznych jednostek desantowych. Ponadto wykorzystano 12 statków towarowych typu *ro-ro*, siedmiu różnych bander, które zostały wyczarterowane na rynku cywilnym.

Brytyjskie środki strategicznego transportu morskiego, to statki *ro-ro* ze składu Królewskiej Floty Pomocniczej (jednostki podporządkowane ministerstwu obrony, załogi cywilne), które przerzuciły większość ciężkiego wyposażenia. Podobne zadania wykonywały również cywilne środki transportu morskiego. Statków *ro-ro* czarterowanych *ad hoc*, było dwa razy więcej niż jednostek podporządkowanych ministerstwu obrony Wielkiej Brytanii.

W prawdzie podstawowy wysiłek w celu rozmieszczenia sił i środków w rejonie przyszłej operacji został włożony przez wojskowy transport lotniczy, ale najcięższe wyposażenie było przemieszczone jednak drogą morską. Z kolei ograniczenie zdolności środków cywilnego transportu lotniczego wiązało się z tym, że nie były one zdolne do operowania z powodu występujących zagrożeń

ze strony środków obrony powietrznej oraz ze względu na formalne przeszkody ze strony państw sprzeciwiających się operacji NATO.

Z użyciem europejskich strategicznych środków transportu wiąże się również operacja w Afganistanie. Dla wsparcia działań 4 600 żołnierzy sił *International Security Assistance Force* (ISAF), wysłanych na podstawie mandatu ONZ z zadaniem udzielenia pomocy rządowi afgańskiemu, 19 państw uczestniczących w operacji wykorzystywało różne typy samolotów, od wynajętych rosyjskich oraz ukraińskich An-124 i Il-76, do samolotów czarterowanych na rynku cywilnym<sup>89</sup>.

Na przykład rząd Niemiec wyczarterował samoloty *An-124*, który od początku stycznia do końca marca wykonały ponad 100 lotów, przy koszcie około 250 tys. USD za jeden lot<sup>90</sup>. Również Wielka Brytania oraz Francja wyczarterowały takie samoloty, jednak koszty jednego lotu były wyższe i wynosiły około 300 tys. USD.

W odniesieniu do potrzeb mobilności strategicznej Bundeswehra miała dodatkowe problemy ze zdolnościami własnych samolotów transportowych do samoobrony. Samoloty transportowe SP Niemiec *C-160 Transall* nie były zdolne do działania nad terenem opanowanym przez nieprzyjaciela. Rozwiązanie pośrednie stanowił przerzut jednostek niemieckich do Afganistanu na pokładzie samolotów *C-130 Hercules* ze składu sił powietrznych Danii, wyposażonych w urządzenia i środki samoobrony.

Niedostatek mobilności strategicznej zmusił kraje uczestniczące w operacji w Afganistanie do szukania innych rozwiązań, na przykład zakładania baz wojskowych w państwach sąsiednich. Francja zwróciła się do Tadżykistanu o możliwość wykorzystania cywilnego pasa jako miejsca składowania ładunków, przenoszonych z samolotów transportowych typu *C-130* na samoloty

---

<sup>89</sup> John Brodsky, *UN Support Mission in Afghanistan Underscores European Airlift Failings*, "Defence News" 2002, 1–14 April.

<sup>90</sup> G. Kaufman, *Nations facing Similar Strategic Airlift Shortages*, "Defence News" 2002, 20–26 May.

*C-160* wylatujące do Kabulu. Francja musiała negocjować również z Turcją możliwość międzylądowań w Istambule. Wspomniane rozwiązania wymagały dużych nakładów finansowych.

W kontekście niwelowania braków w dysponowaniu samolotami transportowymi, należy oceniać podpisanie przez ministrów obrony ośmiu państw zachodnioeuropejskich, 18 grudnia 2001 roku w Brukseli, porozumienia w sprawie produkcji i zakupu wojskowego samolotu transportowego A400M, znanego wcześniej pod nazwą *Future Large Aircraft* (FLA), budowanego przez konsorcjum *Airbus Military Company* (AMC). Kraje biorące udział w tym programie złożyły wstępne zamówienia na łączną liczbę 196 samolotów: Belgia i Luksemburg (7+1), Francja (50), Hiszpania (27), Niemcy (73), Portugalia (3), Turcja (10), Wielka Brytania (25). Prawdopodobnie SZ Włoch dokonają zakupu 16 samolotów<sup>91</sup>. Zakłada, że pierwszy prototyp *A400M* przeprowadzi próby w powietrzu w 2006 roku, a pierwsze trzy seryjne maszyny wejdą w skład sił powietrznych krajów Unii Europejskiej w drugiej połowie 2008 roku.

Można przypuszczać, że program budowy nowego samolotu transportowego przyczyni się do silniejszego zintegrowania przemysłów lotniczych państw Unii Europejskiej, a także będzie stanowił konkurencję dla przemysłu USA. Największym konkurentem *A400M* jest bowiem *C-130 Hercules*, produkowany przez firmę Lockheed Martin.

**Mobilność strategiczna w kontekście Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony.** Pojęcie mobilności strategicznej ściśle wiąże się z wdrażaniem postanowień wynikających z treści i ducha koncepcji Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony (*European Security and Defence Policy* – ESDP), jako elementu Wspólnej Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony (*Common European Security and Defence Policy* – CESDP). Jest to koncepcja,

---

<sup>91</sup> B. Głowacki, G. Sobczak, *A400M – długi rozbieg*, „Polska Zbrojna” 2002, wydanie internetowe pod adresem: [http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id\\_artukul=603](http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id_artukul=603).

która zakłada przyjęcie przez państwa europejskie zwiększonej odpowiedzialności za własną obronę. W oficjalnych dokumentach związanych z tą kwestią, zwłaszcza w latach 90., był stosowany również termin Europejska Tożsamość Bezpieczeństwa i Obrony (*European Security and Defence Identity* – ESDI). Po raz pierwszy pojawił się w przyjętej przez państwa członkowskie Unii Zachodnioeuropejskiej Deklaracji z Maastricht z 10 grudnia 1991 roku pt. *Rola Unii Zachodnioeuropejskiej oraz jej stosunki z Unią Europejską i Sojuszem Północnoatlantyckim*. Państwa członkowskie UZE zadeklarowały w nim zgodę co do potrzeby budowy autentycznej europejskiej tożsamości bezpieczeństwa i obrony i większej europejskiej odpowiedzialności za sprawy obrony. Ponadto określono cel ESDI jako wypracowanie wspólnej polityki obronnej w ramach Unii Europejskiej<sup>92</sup>. 7 lutego 1992 roku przyjęto Traktat o UE, zawierający rozdział V o Wspólnej Polityce Zagranicznej i Bezpieczeństwa, która objęła wszystkie problemy odnoszące się do bezpieczeństwa Unii Europejskiej. UZE określono jako integralny składnik rozwoju UE, mający przygotowywać i wykonywać decyzje i działania Unii dotyczące obronności. Wcześniej, 8 listopada 1991 roku, idea Europejskiej Tożsamości Obronnej – ESDI), pojawiła się w Deklaracji Rzymskiej Rady Północnoatlantyckiej<sup>93</sup>. W sytuacji zgłaszania przez niektóre kraje propozycje budowania autonomicznych europejskich zdolności obronnych, niezależnych od USA, Rada, aby temu zapobiec ogłosiła zwiększoną odpowiedzialność europejskich członków Sojuszu Północnoatlantyckiego w ramach NATO. Taka polityka Stanów Zjednoczonych była prowadzona przez kolejne lata. Znajdowała ona odzwierciedlenie w rozmaitych dokumentach Sojuszu, m.in. w Deklaracji Brukselskiej przyjętej

---

<sup>92</sup> Maastricht Declaration, The Role of the Western European Union and its Relations with the European Union and with the Atlantic Alliance, Maastricht , 10 December 1991. [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents)., dostęp 2004–10–22.

<sup>93</sup> *Rome Declaration on Peace and Cooperation* , Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Rome 8 November 1991. [www.nato.int/documents](http://www.nato.int/documents), dostęp 2004–10–23.

podczas szczytu w Brukseli 11 stycznia 1994 roku, w której za sprawą UZE – przyjęto rozwój europejskiego filaru Sojuszu deklarując przy tym gotowość udostępnienia wspólnych zasobów NATO na potrzeby operacji UZE, określanych jako „dające się wydzielić”, ale pozostające częścią struktur sojuszniczych. Ponadto wprowadzono koncepcję Wielonarodowcy Połączonych Sił Zadaniowych (*Combined Joint Task Forces – CJTF*), które miałyby także wspierać niektóre operacje UZE, prowadzone w ramach Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa<sup>94</sup>. Z kolei w Deklaracji Berlińskiej z 3 czerwca 1996 roku ESDI uznano za jeden z zasadniczych elementów wewnętrznej adaptacji NATO. Następnie w Deklaracji z Madrytu z 8 lipca 1997 roku szefowie państw i rządów krajów członkowskich Sojuszu Północnoatlantyckiego potwierdzili, że UZE stanowi zasadniczy element europejskiej tożsamości<sup>95</sup>. 2 grudnia 1998 roku w Poczdamie odbyło się spotkanie na szczycie pomiędzy Francją i Niemcami. Uczestnicy szczytu wyrazili wolę włączenia UZE do UE<sup>96</sup>. 4 grudnia 1998 roku we francuskiej miejscowości Saint Malo Francja razem z Wielką Brytanią przyjęły wspólną deklarację na temat europejskiej obrony. Dokument stworzył podstawę rozwoju procesu współpracy państw UE w dziedzinie obrony. Przy stwierdzeniu, iż Sojusz Północnoatlantycki nadal pozostanie fundamentem wspólnej obrony europejskich państw, z zachowaniem art. V zmodyfikowanego Traktatu Brukselskiego, państwa UE oświadczyły, że Unia powinna samodzielnie decydować o podejmowaniu działań w sytuacjach kryzysowych oraz posiadać odpowiednie zdolności efektywnego działania z użyciem sił wojskowych. Ponadto w deklaracji stwierdza się, iż Europejczycy powinni działać w ramach

---

<sup>94</sup> *Declaration of the Heads of State and Government*, Ministerial Meeting of the North Atlantic Council/ North Atlantic Cooperation Council, NATO Headquarters, Brussels, 10–11 January 1994. [www.nato.int/documents](http://www.nato.int/documents), dostęp 2004–10–23.

<sup>95</sup> *Madrid Declaration on Euro-Atlantic Security and Cooperation*. Issued by the Heads of State and Government. Madrid 8 July 1997. „NATO Review” 1997, nr 4, s. 1–4.

<sup>96</sup> *Franco-German Summit Final Declaration*, Potsdam, 2 December 1998. [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents), dostęp 2004–10–22.

instytucji unijnych – Rady Europejskiej, Rady do Spraw Ogólnych oraz ewentualnie w ramach spotkań ministrów obrony. Z kolei Francja i Niemcy oświadczyły, iż w celu realizacji ustaleń wynikających z deklaracji, UE powinna posiadać odpowiednie środki analizy sytuacji, struktury wywiadowcze oraz zdolność planowania strategicznego<sup>97</sup>.

W komunikacie końcowym ze swego posiedzenia 8 grudnia 1998 roku, Rada Północnoatlantycka podkreśliła umocnienie związków transatlantyckich i rozwoju ESDI w ramach NATO<sup>98</sup>. W ten sam sposób wypowiedziała się 17 grudnia 1998 roku Rada Północnoatlantycka na szczepku ministrów obrony, oświadczając, iż Sojusz pracuje przede wszystkim nad rozwojem jasnych i w pełni kompatybilnych wspólnych rozwiązań w zakresie konsultacji NATO i UZE w warunkach kryzysu mogącego prowadzić do uruchomienia operacji UZE przy wykorzystaniu zasobów i zdolności Sojuszu<sup>99</sup>.

Europejska Tożsamość Bezpieczeństwa i Obrony zaczęła być wdrażana przez Unię Europejską w postaci Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony. Podczas posiedzenia Rady Europejskiej w Kolonii, 3–4 czerwca 1999 roku, określono tę politykę jako przede wszystkim zapobieganie konfliktom oraz rozwiązywanie kryzysów przy wykorzystaniu misji petersberskich, bez uszczerbku dla działań NATO. Ponadto stwierdzono, iż UE będzie musiała posiadać niezbędne zdolności i instrumenty oraz stworzyć przemysłową i technologiczną bazę wspólnej obrony<sup>100</sup>.

Podczas szczytu NATO w Waszyngtonie, który miał miejsce w dniach 23–25 kwietnia 1999 roku, przyjęto raport na temat implementacji ESDI

---

<sup>97</sup> *Franco-British Summit: Joint Declaration on European Defence* 4, 1998, St. Malo, France. [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents), dostęp 2004–10–22.

<sup>98</sup> *Final Communiqué of the Ministerial Meeting of the North Atlantic Council*, Brussels, 8 December 1998, [www.nato.int/documents](http://www.nato.int/documents), dostęp 2004–10–23.

<sup>99</sup> *Final Communiqué of the Ministerial Meeting of the North Atlantic Council*, Brussels, 17 December 1998. [www.nato.int/documents](http://www.nato.int/documents), dostęp 2004–10–23.

<sup>100</sup> *Presidency Conclusions – Helsinki/Finland*, European Council 10 and 11 December 1999, [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents), dostęp 2004–10–22.

w ramach NATO, a także komunikat końcowy, który poruszył problem Europejskiej Tożsamości Bezpieczeństwa i Obrony. Zapisy ze szczytu były w duchu tzw. 3D, mających oznaczać: *non-decoupling* – przed podjęciem przez europejskich sojuszników operacji wymaga się dyskusji i pełnego porozumienia ze Stanami Zjednoczonymi; *non-discrimination* – należy uwzględnić różne pozycje państw członków NATO nienależących do UE oraz członków UE niebędących członkami NATO; *non-duplication* – zabrania się dublowania istniejących zasobów i struktur.

Komunikat zawierał informacje o zakończeniu prac nad zasadniczymi elementami rozwoju ESDI zidentyfikowanymi w 1996 roku w Berlinie. Art. 9 dokumentu mówił, iż Sojusz odnotował wzrastającą wśród członków UE wolę posiadania zdolności do podejmowania autonomicznych operacji militarnych w sytuacjach kryzysowych, gdy NATO jako całość nie będzie w nie zaangażowane. Dalej komunikat definiował podstawowe warunki dla dalszego rozwoju koncepcji ESDI<sup>101</sup>.

Członkowie Sojuszu stwierdzili, iż niezbędne jest zachowanie pełnego porozumienia i przejrzystości między obu organizacjami, bazując na stosowaniu wypracowanych mechanizmach pomiędzy NATO i UZE. Bardzo mocno podkreślono zasadę unikania dublowania działań na rzecz wzmocnienia praktycznych zdolności obronnych wszystkich państw członkowskich zarówno UE jak i NATO. Ponadto stwierdzono, iż jest konieczne zagwarantowanie sojusznikom nie należącym do UE możliwie pełnego udziału w operacjach pod egidą UE na podstawie wypracowanych w UZE mechanizmów konsultacyjnych<sup>102</sup>.

Komunikat w art. 10 podkreślił, iż Sojusz jest gotów wypracować rozwiązania, które umożliwią UE dostęp do wspólnych zasobów i środków

---

<sup>101</sup> A. Krzymowski, *Europejska Tożsamość Bezpieczeństwa i Obrony (ESDI)*, Instytut Problemów Strategicznych, Warszawa, s.31, wydanie internetowe, [www.ips.org.pl/biblioteka/ue/publikacje.php](http://www.ips.org.pl/biblioteka/ue/publikacje.php), dostęp 2004-10-23.

<sup>102</sup> Tamże.

NATO. Członkowie Sojuszu określili wstępnie główne zdolności, jakie powinny być osiągnięte. Wymieniono dostęp UE do zdolności planistycznych Sojuszu, które mogłyby wspomóc planowanie wojskowe operacji UE. Ponadto komunikat wymienia identyfikację europejskich opcji dowodzenia dla operacji UE oraz dopracowanie zasad funkcjonowania Zastępcy Naczelnego Dowódcy Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie (D-SACEUR), tak by mógł efektywnie wypełniać swoje „europejskie” obowiązki. W dodatku państwa sojusznicze zapowiedziały dalsze doskonalenie systemu planowania obronnego NATO, w celu bardziej wyraźnego uwzględnienia zasady dostępności sił Sojuszu na potrzeby operacji europejskich UE<sup>103</sup>.

Po szczycie NATO w Waszyngtonie, 29 maja 1999 roku dyplomacja francuska doprowadziła w Tuluzie podczas spotkania na szczycie Francusko-Niemieckiej Rady Obrony i Bezpieczeństwa do podpisania deklaracji, w której państwa te wyraziły zdecydowanie w dążeniu do wyposażenia UE w autonomiczne środki, umożliwiające podejmowanie decyzji działań w przypadku kryzysów. Ponadto w porozumieniu z Belgią, Hiszpanią i Luksemburgiem oświadczyły wolę dostosowania korpusu europejskiego, do potrzeb działań w charakterze europejskich sił szybkiego reagowania. Dokument poza tym podkreśla, że budowa europejskiego bezpieczeństwa i obrony wymaga rozwoju „silnej, dynamicznej i gwarantującej dobre wyniki” bazy przemysłowej i technologicznej<sup>104</sup>.

**Cele obronne oraz struktury wojskowe UE.** W Helsinkach w grudniu 1999 roku Rada Europejska powołała nowe struktury polityczne i wojskowe oraz określiła Cel Obrony (*Headline Goal*). Komitet Polityczny i

---

<sup>103</sup> *Sojusz na miarę XXI wieku*. Komunikat ze szczytu waszyngtońskiego, wydany przez szefów państw i rządów uczestniczących w posiedzeniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie w dniu 24 kwietnia 1999 roku, „Blżej NATO” 1999, Nr 2 (14).

<sup>104</sup> *Conseil franco-allemand de défense et de sécurité: Déclaration de Toulouse*, 29 mai 1999. [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents), dostęp 2004-10-22.

Bezpieczeństwa (*Political – Security Committee*), złożony z przedstawicieli państw na szczeblu ambasadorów ma pod nadzorem Rady sprawować polityczną kontrolę i strategiczne kierownictwo operacji antykryzysowych. Komitet Wojskowy (*Military Committee*), składający się z szefów sił zbrojnych państw członkowskich ma się zająć strategicznym kierowaniem oraz nadzorem politycznym militarnych operacji kryzysowych prowadzonych przez UE. Powołany Sztab Wojskowy (*Military Staff*) ma prowadzić nadzór nad operacjami z użyciem sił zbrojnych, analizą sytuacji, planowaniem strategicznym misji petersberskich.

Na szczycie UE w Helsinkach (10–11 grudnia 1999 r.) sformułowano Europejski Cel Zasadniczy (*European Headline Goal – EHG*), zwany także Celem Operacyjnym. W ogólnych założeniach było to zobowiązanie do zbudowania europejskich sił antykryzysowych (*Rapid Reaction Forces – RRF*) do końca 2003 r. W ramach EHG państwa członkowskie miały sformować europejski korpus złożony co najmniej z 60 tys. żołnierzy, zdolnych do przerzutu i wkroczenia w rejon kryzysu najpóźniej w ciągu 60 dni od dnia podjęcia decyzji politycznej i zdolnych do utrzymania się w tym rejonie przez przynajmniej rok<sup>105</sup>. Siły te miały być samowystarczalne, czyli skompletowane z elementów wszystkich rodzajów wojsk (wojska lądowe, lotnictwo, marynarka wojenna) i dysponować wspólnym zapleczem logistycznym.

Na szczycie w portugalskiej miejscowości Santa Maria da Feira w czerwcu 2000 roku Rada zapowiedziała regularne spotkania w formule UE+6, dotyczące ESDP z europejskimi członkami NATO nie należącymi do UE. Podczas kolejnego szczytu – w Nicei, który odbywał się w dniach 8–10 grudnia 2000

---

<sup>105</sup> *Presidency Conclusions – Santa Maria da Feira/Portugal, European Council 19–20 June 2000*, [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents) dostęp 2004–10–22.

roku, podkreślano, iż Unia Europejska powinna być zdolna do działań wojskowych skoordynowanych z NATO, ale niezależnych<sup>106</sup>.

Ogłaszając cel operacyjny, szefowie państw i rządów UE zobowiązali się zadeklarować materialny wkład w rozwój sił antykrzysowych. 20 listopada 2000 roku na konferencji w Brukseli ogłoszono tzw. „Katalog zaangażowania”. Dania była jedynym krajem UE nieuczestniczącym w tworzeniu sił europejskich. Największy udział sił zadeklarowały Niemcy, Wielka Brytania i Francja. Łącznie państwa Unii Europejskiej zgłosiły około 100 000 ludzi, 447 samolotów i 115 okrętów. Państwa kandydujące zadeklarowały tzw. wkłady uzupełniające. Przedstawienie ich wkładów miało miejsce dzień po spotkaniu unijnych ministrów obrony. Delegacje z sześciu państw członkowskich NATO nienależących do UE: Czech, Islandii, Norwegii, Polski, Węgier i Turcji – oraz dziewięciu państw nienależących do NATO, a kandydujących do UE – Bułgarii, Cypru, Estonii, Litwy, Łotwy, Malty, Rumunii, Słowacji i Słowenii – zadeklarowały wkład wojskowy. Czechy zaoferowały 5000 żołnierzy, Islandia – 1000, Norwegia – 3500, Rumunia – 1200, Słowacja – 450, Turcja – 5000, Węgry – 350 żołnierzy.

Polska zadeklarowała jedną brygadę ramową, w skład której mogłoby wejść od 2 do 4 batalionów oraz lotniczą grupę poszukiwawczo-ratowniczą (3 samoloty, w tym jeden transportowy), grupę wsparcia morskiego (2 trałowce i jeden okręt ratowniczy) oraz sekcję żandarmerii wojskowej. Jednostki te przeznaczone są do udziału zarówno w misjach NATO, jak i UE na zasadzie „podwójnego podporządkowania”. Oferty poszczególnych państw przedstawiono w tabeli 3.1.

W praktyce chodzi o siły trzykrotnie większe (misja, rotacja, wypoczynek). Do urzeczywistnienia celu operacyjnego dochodzono poprzez kolejne konferencje poświęcone zdolnościom wojskowym Unii (*Capability*

---

<sup>106</sup> *Presidency Conclusions* – Nice/France, European Council 8 and 10 December 2000, [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents)., dostęp 2004-10-22.

*Conference*). W listopadzie 2001 r. odbyła się konferencja, podczas której uzupełniono dane dotyczące wkładu poszczególnych państw do Europejskiego Celu Operacyjnego<sup>107</sup>. Stosunkowo szybko, nawet z nadwyżką, uzyskano deklaracje państw członkowskich i kandydujących o wydzieleniu odpowiednich sił zbrojnych i sprzętu z przeznaczeniem do tworzenia europejskich zdolności wojskowych. Już w czasie pierwszej konferencji tego rodzaju w Brukseli w listopadzie 2000 r. zgłoszono w sumie około 100 tys. wojska, około 400 samolotów bojowych i 100 okrętów. Większym problemem okazało się osiągnięcie przez sześćdziesięcio tysięcy korpus zdolności operacyjnych, czym zajmowali się w latach 2000–2003 unijni planiści i stratedzy wojskowi<sup>108</sup>. Wprawdzie Unia Europejska ogłosiła, iż od wiosny 2003 r. dysponuje już zdolnością do prowadzenia operacji przewidzianych dla ESDP, przynajmniej w tej fazie jej rozwoju, lecz wiarygodność tych deklaracji może zostać sprawdzona dopiero, gdy zajdzie konieczność przeprowadzenia operacji.

**Tabela 3.1**

**SIŁY SZYBKIEGO REAGOWANIA UE (OFERTY POSZCZEGÓLNYCH PAŃSTW)**

<b>Austria</b>	2000 żołnierzy
<b>Belgia</b>	1000 żołnierzy
<b>Finlandia</b>	2000 żołnierzy
<b>Francja</b>	12 000 żołnierzy, 75 samolotów, 15 okrętów
<b>Grecja</b>	3500 żołnierzy
<b>Hiszpania</b>	6000 żołnierzy
<b>Holandia</b>	5000 żołnierzy
<b>Irlandia</b>	1000 żołnierzy

<sup>107</sup> *Zdolności wojskowe Unii Europejskiej*, opracowanie Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2003, s. 3.

<sup>108</sup> R. Kuźniar, *Europejska Strategia Bezpieczeństwa*, "Polska w Europie" 2004, nr 2, s. 16–18.

<b>Luksemburg</b>	100 żołnierzy
<b>Niemcy</b>	13 500 żołnierzy, 50 samolotów, 8 okrętów
<b>Portugalia</b>	1000 żołnierzy
<b>Szwecja</b>	1900 żołnierzy
<b>W. Brytania</b>	12 500 żołnierzy, 72 samoloty, 18 okrętów
<b>Włochy</b>	6000 żołnierzy

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie: R. Domisiewicz, *Euroarmia na horyzoncie*, „Polska Zbrojna” 2000, nr 50, dostęp na stronie internetowej <http://www.bbn.gov.pl>.

Wątpliwości związane ze zdolnościami brały się przede wszystkim ze stwierdzonych braków ilościowych i jakościowych w wyposażeniu wojskowym lub jednostkach wyspecjalizowanych, bez usunięcia których nie jest możliwe prowadzenie poważnych operacji, wymagających zaangażowania tak wielkiej liczby żołnierzy. Usuwaniem tych braków pod kątem możliwych i zmieniających się potrzeb operacyjnych zajął się „kroczący” Plan Działania na rzecz Europejskich Zdolności Obronnych (*European Capabilities Action Plan – ECAP*), w toku realizacji którego państwa członkowskie uzupełniają ujawniane przez wojskowych planistów niedobory<sup>109</sup>. Plan został przyjęty na szczycie Unii w Laeken w 2001 roku<sup>110</sup>, przy czym określono 19 obszarów niedoborów. Wskazano m.in. na takie jak: strategiczna mobilność (ciężkie samoloty transportowe oraz statki typu *ro-ro*), środki rozpoznania, broń precyzyjna, elementy systemów dowodzenia oraz wywiadu.

Jednocześnie powołano 19 paneli z udziałem ekspertów narodowych, z zadaniem przedstawienia propozycji usunięcia wspomnianych niedoborów. Wyniki prac przedstawiono na konferencji ministrów obrony UE 19 maja 2003 roku. Jednocześnie powołano grupy projektowe (*Project Groups*), których

<sup>109</sup> B. Schmitt, *European Capabilities Action Plan (ECAP)*, Institute for Security Studies, Paris, July 2004.

<sup>110</sup> *Presidency Conclusions – Laeken/Belgium*, European Council 18–19 December 2001, [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents) dostęp 2004–10–22.

zadaniem miały być działania zmierzające do wdrażania konkretnych projektów. Każdej grupie przewodziło jedno państwo. Obszar mobilności strategicznej dot. środowiska morskiego (*Strategic Sealift*) znalazł się w odpowiedzialności Grecji, natomiast obszar mobilności strategicznej dot. środowiska powietrznego (*Strategic Airlift*) znalazł się w odpowiedzialności Niemiec.

Pomimo, że EHG został formalnie osiągnięty, na szczycie Unii w Salonikach w czerwcu 2003 roku sformułowane zostały oceny, że: „zdolności operacyjne w kontekście zadań petersberskich są w dalszym ciągu ograniczone, a jedynym rozwiązaniem jest dalsze, konsekwentne rozwijanie tych zdolności”<sup>111</sup>. Z kolei wyznaczony przez Unię Europejską na szczycie w Brukseli w czerwcu 2004 roku Cel Obrony’2010 (*Headline Goal 2010 – HG2010*) potwierdza konsekwentny zamiar odgrywania przez UE coraz większej roli w rozwiązywaniu sytuacji kryzysowych z wykorzystaniem sił wojskowych, policyjnych oraz specjalistów cywilnych sfery zarządzania sytuacją kryzysową. Wiąże się to ściśle z posiadaniem przez siły unijne mobilności strategicznej<sup>112</sup>.

Jednocześnie Cel Obrony’2010 należy traktować jako odejście od określania konkretnej liczby sił działających pod flagą UE na rzecz uzyskiwania pożądaných zdolności operacyjnych. Dotyczą one planowania i prowadzenia operacji wojskowych Unii we współpracy z NATO (np. tworzenie centrum operacyjnego zdolnego do osiągnięcia pełnych zdolności do działania w ciągu 20 dni), bieżących i przyszłych operacji wojskowych pod egidą UE (np. „Althea”, planowana do rozpoczęcia z końcem 2004 roku w Bośni

---

<sup>111</sup> *Presidency Conclusions – Thessaloniki/Greece European Council 19–20 June 2003*, [www.eu.int/documents](http://www.eu.int/documents) dostęp 2004–10–22.

<sup>112</sup> *Implementing the defence aspects of the European Security Strategy: the Headline Goal 2010*, “European Security Review” 2004, nr 23.

i Hercegowinie), polityczno–wojskowych aspektów traktatu konstytucyjnego (np. koncepcja Grup Bojowych<sup>113</sup>, poszerzenie spektrum zadań petersberskich).

Należy zauważyć, że dla koordynacji potrzeb w zakresie mobilności strategicznej państw Unii Europejskiej, 5 lipca 2004 roku ustanowione zostało Europejskie Centrum Transportu Lotniczego (*European Airlift Center* – EAC), które zastąpiło funkcjonująca dotychczas Komórkę Koordynacyjną Transportu Lotniczego (*European Airlift Coordination Cell* – EACC). Państwami członkowskimi EAC są: Belgia, Francja, Niemcy, Włochy, Wielka Brytania, Hiszpania i Holandia, natomiast Norwegia posiada status uczestnika stowarzyszonego. EACC powstała w 2001 roku jako efekt podjętej w 1999 roku inicjatywy francusko–niemieckiej ukierunkowanej na utworzenie przyszłego Europejskiego Dowództwa Transportu Powietrznego (*European Air Transport Command*). Celem EAC jest poprawa oraz optymalizacja wykorzystania europejskich środków transportu powietrznego oraz samolotów tankowania w powietrzu. W zakresie kompetencji EAC znajduje się nie tylko planowanie użycia środków, ale również odpowiedzialność za szkolenie oraz wypracowywanie koncepcji mających poprawić ogólne zdolności operacyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.

Komórka EACC wspierała NATO oraz UE w czasie operacji i ćwiczeń sojuszu lub Unii. Od czerwca do września 2003 roku, była zaangażowana w pierwszą operację UE prowadzoną poza terytorium Europy (operacja pk.: „*Artemis*” w Demokratycznej Republice Konga), przynosząc wiele korzyści i oszczędności dla państw uczestniczących w jej ramach. EACC wspierała również Centrum Koordynacji Transportu NATO (*NATO Allied Movement Coordination Centre* – AMCC), w zakresie planowania mobilności strategicznej związanej z operacji i ćwiczeniami sojuszu. Działania takie skutkują zwiększoną koordynacją w przedmiocie wykorzystania środków oraz realizowanych zadań.

---

<sup>113</sup> Por. „*Battle Groups*” to strengthen EU military crisis management?, “European Security Review” 2004, nr 22.

Należy zauważyć, że EAC wspiera obecnie misję NATO w Afganistanie prowadzona przez siły sojuszu (*International Security Assistance Force – ISAF*)<sup>114</sup>.

**Rola Europejskiej Agencji Obrony w zwiększaniu zdolności Sił Zbrojnych UE.** Uporządkowaniu podejmowanych przez Unię Europejską działań dla zwiększania zdolności sił zbrojnych, w tym w obszarze mobilności strategicznej, służy powołana 12 lipca 2004 roku Europejska Agencja Obrony (*European Defence Agency – EDA*). Jej zasadniczym celem jest wspieranie wysiłków państw członkowskich na rzecz poprawy zdolności obronnych, obszaru zarządzania kryzysowego oraz promowania Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony. Funkcję przewodniczącego (*Head of the EDA*) oraz prezesa rady zarządzającej (*Steering Board*) pełni Javier SOLANA, jednocześnie zajmujący stanowisko wysokiego przedstawiciela UE ds. Wspólnej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony. W składzie rady zarządzającej, jako głównego organu decyzyjnego, zasiadają ministrowie obrony państw członkowskich UE oraz przedstawiciele Komisji Europejskiej.

Działania agencji mają być prowadzone w czterech obszarach (sekcjach): rozwoju zdolności obronnych (*defence capabilities development*), współpracy w dziedzinie produkcji uzbrojenia i sprzętu wojskowego (*armaments cooperation*), europejskiej bazy technicznej i przemysłowej sfery obronności oraz rynków zbytu produktów wojskowych (*the European defence technological and industrial base and defence equipment market*) oraz badań i technologii (*research and technology*). 13 października 2004 roku zostało wyznaczonych czterech dyrektorów wspomnianych sekcji<sup>115</sup>.

---

<sup>114</sup> Strona internetowa ministerstwa obrony Królestwa Niderlandów, [http://www.defensie.nl/nieuws/media/20040702\\_eacengels.html](http://www.defensie.nl/nieuws/media/20040702_eacengels.html), dostęp 2004–10–15.

<sup>115</sup> *Directors of European Defence Agency appointed*, komunikat prasowy Unii Europejskiej nr S0273/04 z 13.10.2004 r., [www.ue.eu.int/solana](http://www.ue.eu.int/solana), dostęp 2004–10–22. EDA jest agencją

Należy zauważyć, że według ocen Nick Witney'a, mianowanego 30 lipca 2004 roku na stanowisko szefa agencji „Armie europejskie nie odpowiadają potrzebom współczesnego świata, rodzajów jego konfliktów i zagrożeń. Ogólnie rzecz biorąc, tkwią jeszcze w okresie zimnej wojny. Zamiast skupiać się na czołgach, siły zbrojne państw Europy potrzebują nowoczesnego wyposażenia, takiego jak skuteczne środki łączności i sprzęt ułatwiający prowadzenie analiz. Zmniejszanie luki technologicznej do Stanów Zjednoczonych w kontekście technologii wojskowych nie powinno oznaczać zwiększenia wydatków, ale wydawania środków finansowych mądrze”<sup>116</sup>. Komponenty sił zbrojnych wybranych krajów UE, spełniające kryteria mobilności strategicznej przedstawiono w tabeli 3.2.

Agencja może spełnić ważną rolę w rozwoju współpracy europejskiego przemysłu zbrojeniowego, nowych technologii i unijnych zdolności, a także będzie pełnić rolę opiniodawczą w kwestiach przyjmowania nowych członków i oceny realizacji przez poszczególne państwa członkowskie podjętych zobowiązań.

**Tabela 3.2**

**KOMPONENTY SIŁ ZBROJNYCH WYBRANYCH PAŃSTW UE,  
SPEŁNIAJĄCE KRYTERIA MOBILNOŚCI STRATEGICZNEJ**

PAŃSTWO	MORSKIE	LĄDOWE	POWIETRZNE
<b>Austria</b>		1 batalion piechoty zmechanizowanej (PKO) 1 lekki batalion j piechoty 1 jednostka obrony ABC (2 000)	1 eskadra śmigłowców transportowych
<b>Belgia</b>	2 fregaty 6 MCMV 1 okręt dowodzenia	1 brygada piechoty zmechanizowanej (zmotoryzowanej)	1 eskadra F-16 (24) 8 C-1302 Airbus
<b>Finlandia</b>		1 batalion piechoty zmechanizowanej 1 kompania transportowa 1 kompania CIMIC (2 000)	

<sup>116</sup> R. Carter, *Europe's armies still in cold war, warns EU arms chief*, "Le Figaro" z 29.09.2004, s. 1.

PAŃSTWO	MORSKIE	LĄDOWE	POWIETRZNE
<b>Francja</b>	1 atomowa łódź podwodna 2 lotniskowce (po 22 samoloty każdy) 2 okręty desantowe ? 4 fregaty 3 okręty wsparcia	Stanowisko Dowodzenia wraz z systemem C4ISR 1 lekka brygada piechoty 1 dywizja pancerna 1 dywizja powietrznodesantowa 1 dywizja desantowa Siły specjalne (12 000)	1 grupa lotnictwa morskiego 75 samolotów bojowych 8 samolotów tankowania powietrznego 3 samoloty transportowe (dalekiego zasięgu) 24 samoloty transportowe (średniego zasięgu)
<b>Niemcy</b>	13 okrętów 1 okręt desantowo-transportowy	Dowództwo i sztab Korpusu Niemiecko-Holenderskiego 18 000 (wszystkie elementy) zwierające 7 batalionów bojowych	6 eskadr samolotów bojowych 8 eskadr obrony przeciwlotniczej
<b>Grecja</b>	8 okrętów	1 dowództwo operacyjne 1 brygada piechoty zmechanizowanej 1 lekki batalion piechoty	1 eskadra śmigłowców bojowych 1 eskadra śmigłowców transportowych 42 samoloty bojowe 4 samoloty transportowe 1 batalion obrony przeciwlotniczej (Patriot) 1 eskadra obrony przeciwlotniczej krótkiego zasięgu
<b>Irlandia</b>		1 lekki batalion piechoty Grupa Sił Specjalnych (850)	
<b>Włochy</b>	1 dowództwo morskie 1 lotniskowiec (6 samolotów bojowych, 8 śmigłowców) 1 niszczyciel 3 fregaty 4 okręty patrolowe 1 okręt podwodny 4 MCMV 2 okręty desantowe	Dowództwo szczebla operacyjnego HQ C3I Dowództwo szczebla korpusnego 1 grupa CIMIC Siły specjalne (12 500-14 500)	26 samolotów Tornado oraz samolotów AMX 6 śmigłowców CSAR 4 samoloty C-130 J 2 samoloty tankowania powietrznego 3 MPA 2 jednostki obrony przeciwlotniczej krótkiego zasięgu
<b>Luksemburg</b>		1 lekka jednostka rozpoznawcza	1 A-400M (przyszłościowo)
<b>Holandia</b>	1 LPD Fregaty obrony przeciwlotniczej oraz dowodzenia	Dowództwo 1 Korpusu Niemiecko-Holenderskiego 1 brygada piechoty zmechanizowanej 1 brygada aeromobilna 1 batalion amfibijny	1 brygada lotnicza Samoloty F-16
<b>Portugalia</b>	1 fregata 1 okręt podwodny 1 łódź patrolowa 1 okręt badawczy 1 okręt hydrograficzny	1 brygada piechoty (4 000)	12 F-16 4 C-130 Hercules 12 samolotów transportu taktycznego C-212 3 MPA 4 śmigłowce Puma
<b>Hiszpania</b>		Stanowisko Dowodzenia jednej dywizji oraz jednej brygady 1 brygada zmechanizowana Jednostki górskie 1 lekka grupa piechoty Siły specjalne	Jednostka lotnictwa morskiego 2 eskadry samolotów bojowych F-1/F-18 (24 sztuki) 1 eskadra transportowa

PAŃSTWO	MORSKIE	ŁĄDOWE	POWIETRZNE
Szwecja	2 korwety 1 okręt wsparcia	1 batalion piechoty zmechanizowanej (900) 1 jednostkę inżynieryjną (175) 1 jednostkę żandarmerii (160) 1 jednostkę piechoty morskiej (206)	4 samoloty bojowe AJS 37 (od 2004 r. będzie to 8 szt. JAS 30) 4 C-130
Wielka Brytania	1 lotniskowiec 2 atomowe okręty podwodne 4 niszczyciele/fregaty 1 śmigłowcowiec	1 mobilne połączone stanowisko dowodzenia 1 brygada pancerna 1 brygada desantowa (12 500)	72 samoloty bojowe 58 samolotów transportu strategicznego oraz śmigłowców Chinook/Merlin

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie *The Military Balance 2002–2003*, The International Institute for Strategic Studies, London.

Agencja powinna stać na straży interesów wszystkich państw członkowskich i umożliwić równoprawny udział w jej pracach wszystkim państwom członkowskim oraz służyć równomiernemu umacnianiu potencjałów przemysłów zbrojeniowych i badawczo-rozwojowych wszystkich państw członkowskich. Agencja powinna być otwarta na współpracę i przejrzysta wobec NATO<sup>117</sup>.

Utworzenie Europejskiej Agencji Obrony niesie możliwość precyzyjnego określenia tych obszarów polityki obronnej i zbrojeniowej, w których współpraca strukturalna jest dla Polski najbardziej pożądana. Wymogi mogą być zarówno zdefiniowane jakościowo poprzez określenie posiadania pewnego rodzaju zdolności (np. do szybkiego wysłania konkretnego typu oddziałów w rejon konfliktu) oraz wyposażenia i uzbrojenia (np. transport lotniczy czy morski, jak ilościowo, podając np. liczbę żołnierzy lub typów uzbrojenia. Przemysłne zaplanowanie polskiego wkładu jest sprawą kluczową, ponieważ raz uruchomione projekty będą prowadzone latami<sup>118</sup>.

<sup>117</sup> A. Rotfeld. *Czy Unia Europejska potrzebuje Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony?* Wystąpienie w trakcie spotkania grupy refleksyjnej zorganizowanego 17 marca 2004 roku w Pałacu Prezydenckim.

<sup>118</sup> O. Osica, *Integracja dla przyszłości*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 5. s. 24.

Środki transportu lotniczego i morskiego, związane z mobilnością strategiczną, dostępne dla Unii Europejskiej i państw partnerskich UE, przedstawiono w tabeli 3.3.

**Koncepcja Grup Bojowych jako przykład zwiększania mobilności sił zbrojnych Unii Europejskiej.** Zgodnie z założeniami Europejskiego Celu Operacyjnego 2010 (*European Headline Goal 2010*) oraz współpracy strukturalnej<sup>119</sup>, Unia Europejska planuje do 2010 r. dysponować siłami szybkiej odpowiedzi w celu realizacji pełnego spektrum misji petersberskich. Koncepcja Grup Bojowych (*EU Battlegroups Concept*) zakłada utworzenie sił, stanowiących trzon sił szybkiej odpowiedzi UE i działających na podstawie mandatu ONZ (głównie na zasadach rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych). Koncepcja nawiązuje w swych założeniach do rozwijania zdolności szybkiego reagowania UE oraz jej wkładu w działania prewencyjne (*conflict prevention*), operacje utrzymania pokoju (*peace keeping*) oraz operacje wymuszania pokoju (*peace-enforcement*) w ścisłej współpracy z ONZ.

Tabela 3.3

**ŚRODKI TRANSPORTU LOTNICZEGO I MORSKIEGO,  
ZWIĄZANE Z MOBILNOŚCIĄ STRATEGICZNĄ,  
DOSTĘPNE DLA UNII EUROPEJSKIEJ I PAŃSTW PARTNERSKICH UE**

PAŃSTWO	ŚRODKI TRANSPORTU LOTNICZEGO	ŚRODKI TRANSPORTU MORSKIEGO (ŁĄCZNIE Z DESANTOWYMI)
<b>Unia Europejska (kraje członkowskie do 30 kwietnia 2004 roku)</b>		
<b>Austria</b>	–	–
<b>Belgia</b>	11 C-130H 2 Airbus A310-200 Zaplanowana zamiana 11 C-130H na 7 A400M	Planowane wspólne z Luksemburgiem nabycie okrętu transportu strategicznego: typ Rotterdam LPD (NTBL); planowana data wejścia do służby: 2007.
<b>Dania</b>	3 C-130H Będą zamienione na 3 C-130J-30s, które dostarczone zostaną pod koniec 2004 (z opcją na czwarty samolot)	–
<b>Finlandia</b>	–	–

<sup>119</sup> Zgodnie z Traktatem Konstytucyjnym UE, Państwa Członkowskie, które spełniają wyższe kryteria w zakresie potencjału wojskowego oraz zamierzają przyjąć większe zobowiązania w tej kwestii z uwagi na najbardziej wymagające misje, mogą ustanowić między sobą "współpracę strukturalną". (*Część I: Tytuł V, Art. 40 Część III, Tytuł V, Rozdział II, Sekcja 1, Art. III-21*). Grupy Bojowe mają być realizacją tej współpracy.

PAŃSTWO	ŚRODKI TRANSPORTU LOTNICZEGO	ŚRODKI TRANSPORTU MORSKIEGO (ŁĄCZNIE Z DESANTOWYMI)
<b>Francja</b>	2 A310-300 63 C-160 (13-AG, 46-NG, 4-H) 14 C-130 (5-H, 9-30) 14 CN-235 (taktyczny użyty jako strategiczny) Zaplanowano zakup 50 A400M (początek dostaw: 2007/8; na koniec ostatnia partia floty samolotów C-160, będzie w międzyczasie odnowiona / udoskonalona; wstępne decyzje odnośnie rozważenia możliwości wydzierżawienia kilku samolotów C-17	2 Foudre LPD (ładowność 470 żołnierzy, 30 czołgów, 4 śmigłowce Cougar, 2 Edic LCT lub 10 LCM) 2 Ouragan LPD (350 żołnierzy, 25 czołgów, 2 śmigłowce Super Freon lub 4 śmigłowce Puma) Zaplanowano: zamiana 2 Ouragan na 2 LPD w 2004 (ładowność: 8 śmigłowców typu NH-90)
<b>Niemcy</b>	84 C-160 Transall 7 A310 Zapotrzebowanie na 73 A400M (dostawa rozpocznie się 2008)	1 cywilny niemiecki prom typu ro-ro – wojsko ma absolutny priorytet w jego użytkowaniu. 4 wielofunkcyjne okręty tankowania typu 702; 20 240 ton (2 w służbie, 2 od 2008)
<b>Grecja</b>	15 C-130 (10-H, 5-B)	-
<b>Irlandia</b>	-	-
<b>Włochy</b>	5 C-130J 9 C-130 H (+3 w zapasie) Zamiana samolotu C-130H na 12 C-130Js oraz 10 C-130-30s (+ opcja dla 2 dalszych)	2 San Giorgio LPD (350 żołnierzy, 30 ciężarówek, 2 śmigłowce SH-3D lub CH-47, 7 pojazdów służących do desantowania). 1 San Giusto LPD (ten sam typ)
<b>Luksemburg</b>	Zakup 1 A400M, który eksploatowany będzie przez Belgijskie Siły Powietrzne	-
<b>Holandia</b>	2 C-130H-30	2 Rotterdam LPD (600 żołnierzy, 6 śmigłowców Lynx lub 4 NH-90, 4 LCU lub 6 LCA); 1 LPD pozostanie do 2007 Środki cywilne: finansowy wkład w 6 brytyjskich ro-ro-wołów
<b>Portugalia</b>	6 C-130H Zobowiązanie do zakupu 3 A400M	-
<b>Hiszpania</b>	4 Boeing 707 7 C-130H/H-30 5 KC-130H Zapotrzebowanie na 27 A400M (dostawa zaczyna się w 2010)	2 Galicia LPD (Typ Rotterdam; 620 żołnierzy, 2 500 tony lub 110 pojazdów, 6 LCVP/4 LCU, 4 śmigłowce)
<b>Szwecja</b>	8 Tp-84 (C-130E/H)	-
<b>Wielka Brytania</b>	4 C-17 wydzierżawione 51 Hercules C-130K/J (26-K, 25-J) Zapotrzebowanie na 25 A400M (2007/8 dostawa) – na zamianę pozostałych 26 C-130K	1 Ocean LPH lub 4 LCVP (800 żołnierzy, 18 śmigłowców) 2 LPD Albion, w służbie od marca 2002 (3 śmigłowce EH101) Zaplanowano 4 ALSL (LPD podobny do typu Rotterdam) Środki cywilne: Royal Fleet Auxiliary – 3 x 24 000 tonowy RO-RO, 6 x 24 000 tonowy / 2 600 LIM RO-RO budowane
<b>Kraje członkowskie Unii Europejskiej od 1 maja 2004 roku</b>		
<b>Cypr</b>	-	-
<b>Czechy</b>	8 An-24/26/30	-
<b>Estonia</b>	-	-
<b>Węgry</b>	8 An-26	-
<b>Lotwa</b>	3 An-26	-
<b>Litwa</b>	3 An-26 Plany by obecne zdolności poprzez wykorzystanie narodowych środków transportu powietrznego <sup>120</sup>	Możliwość użycia 3 cywilnych statków ro-ro (każdy zdolny do transportu 1 lekkiego batalionu piechoty)
<b>Malta</b>	-	-
<b>Polska</b>	10 An-26 2 An-28 Sierpień 2001 –kontrakt z EADS CASA na nabycie 8 CASA C-295, które zastąpią samoloty An-26 (dostawa 2003-05)	5 Lublin LSM (135 żołnierzy, 9 czołgów)

<sup>120</sup> Środki obejmują: 2 B-737-200, 1 B-737-300, 3 Yak-42, 2 Saab-2000, 3 Yak-40, 1 ATR-42, 2 An-26.

PAŃSTWO	ŚRODKI TRANSPORTU LOTNICZEGO	ŚRODKI TRANSPORTU MORSKIEGO (ŁĄCZNIE Z DESANTOWYMI)
Słowacja	2 An-24 2 An-26	-
Słowenia	-	-
<b>Państwa partnerskie Unii Europejskiej</b>		
Bulgaria	2 Tu-134 2 An-24 5 An-26 6 L-410	2 LSM (150 żołnierzy, 6 czołgów) + 6 LCU
Islandia	-	-
Norwegia	6 C-130H	-
Rumunia	6 An-24 11 An-26 2 Boeing 707 4 C-130B	-
Turcja	13 C-130 B/E 19 C-160 D Zobowiązanie na 10 A400M	1 LST (980 żołnierzy, 17 czołgów, 4 LCVP) 2 LST (400 żołnierzy, 18 czołgów) 2 LST (200 żołnierzy, 16 czołgów) 2 LST (600 żołnierzy, 11 czołgów) 1 LSM (400 żołnierzy, 9 czołgów) + 3 transportowe
Ukraina	78 Il-76 45 An-12/24/26/30/Tu-134 Il-78	4 ACV <sup>121</sup> lub 2 SA-N-5 (30 żołnierzy oraz załoga) 1 LST 2/3 SA-N-5 SAM (190 żołnierzy lub 24 pojazdy) 1 LST 2/3 SA-N-5 SAM (300 żołnierzy, 20 czołgów) 1 LSM (180 żołnierzy, 6 czołgów)
Rosja	354 samolotów włączając Il-76 M/MD, An-12, An-22, An-124 Flota cywilna: 1 500 samolotów pasażerskich średniego i dalekiego zasięgu, włączając w to 350 An-12 i Il-76	1 Ivan Rogov LPD z 4-5 śmigłowcami Ka-27 (520 żołnierzy, 20 czołgów) 23 LST-19 Ropucha (225 żołnierzy, 9 czołgów) + 4 Aligator (300 żołnierzy, 20 czołgów) 1 Połnocny LSM (180 żołnierzy, 6 czołgów)

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie: K. Vlachos-Dengler, *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, s. 43-35, *The Military balance 2001-2002*, ISSI London oraz „Military Technology Magazine” 2002, nr 7, s.16-19.

Celem koncepcji jest utworzenie **10-11** spójnych, wiarygodnych **grup w sile batalionu** każda (ok. 1500 żołnierzy) wraz z elementami wsparcia bojowego, niezbędnymi zdolnościami w zakresie transportu i podtrzymania sił. Grupy te mają działać w tzw. państwach upadłych (dla celów planistycznych przyjmuje się obszar 6 tys. km od Brukseli) oraz głównie na podstawie mandatu zgodnie z Rozdziałem VII Karty NZ. Jednocześnie zakłada się wysoką gotowość sił do użycia – **15 dni**. Formacje Grup Bojowych mają stanowić minimum sił

<sup>121</sup> Poduszkowce.

spełniających powyższe wymagania. Głównymi kryteriami tworzenia grup powinny być militarna skuteczność, rozwinięcie sił oraz **gotowość**.

Koncepcja Grup Bojowych jest obecnie priorytetowym przedsięwzięciem w ramach Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony UE. Ma ona przełomowe znaczenie dla rozwoju zdolności operacyjnych Unii Europejskiej zarówno na poziomie politycznym (rozpoczęcie procesu skutkującego aktywną polityką bezpieczeństwa i obrony) jak i wojskowym (znaczna poprawa zdolności ekspedycyjnych).

### **3.3. Stany Zjednoczone**

Nowe podejście amerykańskie do problematyki mobilności strategicznej wyznaczył przebieg operacji pk.: „Uzasadniony powód” (*Just Cause*), w ramach której siły USA opanowały Panamę. Działanie to zostało określone jako modelowa operacja przyszłości<sup>122</sup>. Zastosowano jednoczesne działania wywiadowcze i rozpoznawcze a dane przekazywano w czasie zbliżonym do rzeczywistego, wykorzystano elektroniczne systemy dowodzenia oraz łączności, operacje informacyjne, działanie sił połączonych na każdym szczeblu. Jednocześnie istotnym założeniem była minimalizacja strat w ludziach po obu stronach oraz zniszczeń ubocznych.

W sferze zbierania doświadczeń dotyczących mobilności strategicznej szczególną rolę odegrały operacje pk.: „Pustynna Tarcza” oraz „Pustynna Burza”. W okresie od 7 sierpnia 1990 roku (dzień początkowy, *C-Day commencement*) do 10 marca 1991 roku (początek powrotu do miejsc stałej dyslokacji, *R-Day beginning of redeployment*) Dowództwo Transportu USA (*The United States Transportation Command* – USTRANSCOM) przerzuciło w rejon odpowiedzialności Dowództwa Centralnego (USCENTCOM), na

---

<sup>122</sup> *Strategic Mobility and Responsive Power Projection*, Institute of Land Warfare, US Army, Virginia 1999.

odległość około 16 tys. km, prawie 504 tys. osób, a ponadto 3,6 mln ton suchego ładunku oraz 6,1 mln ton materiałów pędnych<sup>123</sup>.

Pomimo niewątpliwego sukcesu operacje stanowiły podstawę do sformułowania wniosku, iż w przedmiocie mobilności strategicznej występują również pewne niedostatki. W związku z powyższym Kongres USA zobowiązał Departament Obrony do sprecyzowania wymagań mobilności strategicznej w zmieniającym się środowisku bezpieczeństwa oraz zmiany zapisów Strategii Bezpieczeństwa Narodowego (*National Security Strategy*) stanowiących o kluczowym znaczeniu sił wzmocnienia dyslokowanych na kontynencie USA (*contingent US* – CONUS). Z przeprowadzonych w pierwszej połowie lat 90. studiów nad nowymi wymaganiami wynikało<sup>124</sup>, że wzrost mobilności strategicznej jest możliwy jedynie poprzez zwiększenie inwestycji w środki transportu morskiego, powietrznego oraz składowanie uzbrojenia i sprzętu w wysuniętych bazach. W rezultacie Departament Obrony podjął decyzję o zakupie 120 samolotów transportowych *C-17 Globemaster III* oraz 20 okrętów desantowych typu roll-on/roll-off, a ponadto o składowaniu wyposażenia zarówno na lądzie jak i środkach znajdujących się na morzu.

W opublikowanym 30 września 2001 Czteroletnim Przeglądzie Obronnym (*Quadrennial Defense Review* – QDR) wskazano na konieczność zapewnienia SZ USA właściwego poziomu **mobilności strategicznej**, rozumianej jako zdolność do przerzutu wymaganych sił drogą powietrzną i morską. Wymaga to opracowania nowej koncepcji logistycznej w zakresie prowadzenia operacji. Celem ma być zagwarantowanie skutecznego prowadzenia działań

---

<sup>123</sup> J. K. Matthew, C. J. Holt, *So Many, So Much, So Far, So Fast*, United States Transportation Command and Strategic Deployment for Operation Desert Shield/Desert Storm, Joint History Office, USTC, 1996, s. 3.

<sup>124</sup> Problematykę podjęto w trzech studiach: Mobility Requirements Study (MRS), Mobility Requirements Study (MRS Bottom-Up Review Update (BURU)).

ekspedycyjnych na odległych teatrach, przeciwko siłom dysponującym bronią masowego rażenia lub innymi środkami wzbraniającymi dostęp siłom USA<sup>125</sup>.

W Stanach Zjednoczonych kluczową rolę w obszarze mobilności strategicznej odgrywa wspomniane już Dowództwo Transportu USA (*United States Transportation Command* – USTRANSCOM), utworzone w 1987 roku. Odpowiada za funkcjonowanie amerykańskiego transportu wojskowego w skali globalnej. Podlegają mu dowództwa w trzech rodzajach sił zbrojnych:

1. Dowództwo Mobilności Powietrznej (*Air Mobility Command* – AMC).
2. Dowództwo Zarządzania Ruchem Wojskowym (*Military Traffic Management Command* – MTMC).
3. Dowództwo Transportu Morskiego (*Military Sealift Command* – MSC)<sup>126</sup>.

Podstawowe środki strategicznego transportu morskiego i powietrznego USA przedstawiono w tabeli 3.4.

Większość jednostek lotnictwa transportowego i samolotów tankowania powietrznego podlega Dowództwu Mobilności Powietrznej. Dysponuje ono 12 skrzydłami, w tym 6 transportowymi, 4 tankowania w powietrzu i 2 mobilnymi oraz trzema grupami, z których dwie są transportowe, a jedna tankowania powietrznego. Skrzydło tworzy najczęściej 3–5 eskadr. Łącznie AMC podlega co najmniej 325 samolotów transportowych, 222 latające cysterny i 15 śmigłowców.

Siły Powietrzne USA dysponują trzema typami samolotów przeznaczonych do transportu w skali strategicznej. Największym jest *C-5 Galaxy*, który może zabrać towar o masie ponad 130 ton (np. dwa czołgi *Abrams* lub 6 śmigłowców uderzeniowych *Apache* albo 340 żołnierzy).

---

<sup>125</sup> *The Report of the Quadrennial Defense Review – QDR*, Washington 2001, s. 27.

<sup>126</sup> Wróbel T., *Most dookoła świata*, „Polska Zbrojna” 2001, wydanie internetowe [http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id\\_artukul=466](http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id_artukul=466).

## ŚRODKI STRATEGICZNEGO TRANSPORTU MORSKIEGO I POWIETRZNEGO USA

### TRANSPORT MORSKI

**Dowództwu Transportu Morskiego (MSC) podlegają:**

1. **Sily Pomocnicze Marynarki** (*Naval Fleet Auxiliary Force*), w składzie 34 okręty amunicyjne, zaopatrzeniowe, szpitalne, holowniki oceaniczne i zbiornikowce, zabezpieczające potrzeby sił operujących na morzu.

2. **Okręty do Misji Specjalnych** (*Special Mission Ships*), w składzie 29 jednostek, w tym rozpoznawcze, oceanograficzne i do walki z przemytem narkotyków.

3. **Transport Morski** (*Sealift*), w składzie 16 okrętów transportowych oraz 15 tankowców. W razie potrzeby transport może być wzmocniony statkami RRF.

4. **Pływające Sily Wysunięte** (*Afloat Prepositioning Force*), w składzie 35 okrętów (m.in. tankowce, kontenerowce i ro-ro) z uzbrojeniem i zapasami dla zapasami SZ USA.

### TRANSPORT LOTNICZY DALEKIEGO ZASIĘGU

#### Sily Powietrzne USA

**15. Armia Lotnicza – baza lotnicza Travis (Kalifornia):**

22., 92. i 319. skrzydła tankowania w powietrzu (KC-135);

60. Skrzydło Mobilności Powietrznej (C-5, KC-10);

62. Skrzydło Transportowe (C-17, C-141);

375. Skrzydło Transportowe (C-9, C-21).

**21. Armia Lotnicza – baza lotnicza McGuire (Nowy Jork):**

6. Skrzydło Tankowania w Powietrzu (KC-135);

89. Skrzydło Transportowe (C-9, C-20, C-32, C-37, C-137, VC-25, UH-1);

305. Skrzydło Mobilności Powietrznej (C-141, KC-10);

436. Skrzydło Transportowe (C-5);

437. Skrzydło Transportowe (C-17);

19. Grupa Tankowania w Powietrzu (KC-135).

**Rezerwa Sił Powietrznych**

**4. Armia Lotnicza – baza lotnicza March (Kalifornia):**

349. Skrzydło Mobilności Powietrznej (C-5, KC-10);

433. Skrzydło Transportowe (C-5);

434., 507, 916, 927. i 940. skrzydła tankowania w powietrzu (KC-135);

445. Skrzydło Transportowe (C-141);

446. Skrzydło Transportowe (C-17, C-141);

452. Skrzydło Mobilności Powietrznej (C-141, KC-135);

932. Skrzydło Transportowe (C-9);

931. Grupa Tankowania w Powietrzu (KC-135).

**22. Armia Lotnicza – baza lotnicza Dobbins (Georgia):**

315. Skrzydło Transportowe (C-17);

439. i 512. skrzydła transportowe (C-5);

459. Skrzydło Transportowe (C-141);

514. Skrzydło Mobilności Powietrznej (C-141, KC-10).

**5. Lotnicza Gwardia Narodowa**

105. Skrzydło Transportowe (C-5);

164. i 172. skrzydła transportowe (C-141);

101., 107., 108., 117., 121., 126., 128., 134., 141., 151., 155., 157., 161., 163., 171., 186. i 190. skrzydła tankowania w powietrzu.

**Źródło:** opracowano na podstawie: T. Wróbel, *Most dookoła świata*, „Polska Zbrojna” 2001, wydanie internetowe [http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id\\_artukul=466](http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id_artukul=466).

Dwa pozostałe typy to *C-17 Globemaster III* oraz *C-141 Starlifter*, z których *Globemaster III* może bez dodatkowego tankowania przetransportować 65 ton ładunku na odległość 96 tys. km. Siły Powietrzne USA mogą zostać wsparte ze strony Cywilnej Rezerwowej Floty Powietrznej (*Civil Reserve Air Fleet – CRAF*), która ma do dyspozycji 634 samoloty, latające na co dzień w ramach cywilnych towarzystwach lotniczych. Znaczący wpływ na mobilność strategiczną amerykańskich sił powietrznych wywiera ponad 500 latających cystern.

Z kolei Dowództwu Transportu Morskiego podlega pięć dowództw regionalnych, dysponujących ponad 120 jednostkami wojskowymi lub wycarterowanymi od prywatnych armatorów. W razie potrzeby może do nich dołączyć flotylla ponad 70 dodatkowych statków ze składu Sił Gotowej Rezerwy (*Ready Reserve Force – RRF*)<sup>127</sup>. Można ocenić, że obecnie Siły Zbrojne USA posiadają bardzo dobrze rozwinięty system transportu wojskowego. Środki, którymi dysponują spełniają kryteria obecnych potrzeb mobilności strategicznej.

Stany Zjednoczone stosują także inne sposoby zapewnienia możliwości szybkiego podjęcia działań w zapalnych punktach świata. Otóż 37 okrętów *Military Sealift Command* zajmuje strategiczne pozycje na Morzu Śródziemnym, Oceanie Indyjskim oraz w pobliżu Guam i Sairpan na Oceanie Spokojnym. Na okrętach tych znajduje się m.in. wyposażenie i zaopatrzenie dla 17 400 żołnierzy piechoty morskiej na 30 dni działań oraz sprzęt dla jednej ciężkiej brygady wojsk lądowych z dwoma batalionami czołgów i dwoma batalionami zmechanizowanymi<sup>128</sup>.

---

<sup>127</sup> *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Sealift Support to Joint Operations*, Joint Publication 4-01.2., Final Coordination, Chairman of the Joint Chiefs of Staffs, 22 September 2004,

<sup>128</sup> F.B. Randall Jr., *A Revolution in Power Projection, Ready, Set, Go!* "Military Review", January-February 2001, s. 20.

### 3.4. Niemcy

Lata dziewięćdziesiąte przyniosły nowe wyzwania dla Bundeswehry. Coraz poważniejszego znaczenia nabierał możliwy udział jej żołnierzy w operacjach pokojowych poza obszarem NATO (Out of Area). Przełomowe znaczenie miało orzeczenie Federalnego Trybunału Konstytucyjnego z 14 lipca 1994 roku stwierdzające, że konstytucja nie zabrania udziału Bundeswehry w operacjach wykraczających poza postanowienia art. 5 Traktatu waszyngtońskiego, pod egidą NATO, UZE, ONZ i OBWE. Udział w operacjach pokojowych wymuszał tworzenie formacji mobilnych, z nowoczesnym uzbrojeniem oraz adekwatne szkolenie żołnierzy biorących udział w misjach zagranicznych.

Kolejnym czynnikiem wywierającym wpływ na kształt przemian w Bundeswehrze było nałożenie przez NATO na swych członków nowych zadań i powinności, stanowiących konsekwencję nowej koncepcji strategicznej NATO. Dla armii państw Sojuszu, szczególnie Niemiec oznaczało to nie tylko zwiększenie wkładu w potencjał NATO, lecz przede wszystkim poprawę jakości. Model SZ Niemiec musiał także uwzględniać powinności związane z realizacją unijnego celu sił zbrojnych (*European Headline Goal*).

Sprostanie nowym wyzwaniom ma zagwarantować prowadzona obecnie reforma. W dokumentach związanych z jej wdrażaniem znajdują się odniesienia związane z problematyką mobilności. Na przykład w opracowaniu pt. „*Bilans – Bundeswehra na progu XXI wieku*” (*Bilans – Bundeswehr auf der Schwelle zum XXI Jahrhundert*) mobilność jest traktowana jako element zabezpieczenia logistycznego. W opracowaniu stwierdzono, że skuteczność uzbrojenia i sprzętu SZ w warunkach realizowania szerszego spektrum zadań, wymaga nowej orientacji logistyki. Zmiany muszą prowadzić do poprawy **mobilności** sił zbrojnych<sup>129</sup>. W innym dokumencie *Wytyczne dla dalszego koncepcyjnego*

---

<sup>129</sup> *Bilans – Bundeswehr auf der Schwelle zum XXI Jahrhundert*, raport Federalnego Ministerstwa Obrony Niemiec, Berlin 2000.

*i planowego rozwoju Bundeswehry*, stwierdza się, że użycie sił w przyszłości będzie miało miejsce przede wszystkim poza terytorium Niemiec. W celu przerzutu w rejon oraz przemieszczania się w jego obrębie, siły zbrojne muszą dysponować **mobilnością**. Bez tej zdolności zostanie poddana w wątpliwość wiarygodność wkładu Niemiec, a sojusznicza solidarność może zostać zachwiana<sup>130</sup>.

W kontekście mobilności strategicznej Bundeswehry szczególne zadanie realizuje stacjonujące w Poczdamie Dowództwo Operacyjne Bundeswehry. W relacjach służbowych dowództwo podlega dowódcy bazy sił zbrojnych a na czas działań bezpośrednio generalnemu inspektorowi Bundeswehry. Organizacja odpowiada strukturze dowództw wielonarodowych NATO. Obejmuje stanowisko dowódcy (etat: generał broni lub ekwiwalentny), zastępcy dowódcy (etat: generał dywizji lub ekwiwalentny) oraz 10 komórek sztabowych, podległych szefowi sztabu w stopniu generała brygady lub ekwiwalentnego. Pomimo obecnego narodowego charakteru, dowództwo ma w przyszłości stanowić załączek dowództwa operacyjnego Unii Europejskiej dla kierowania działaniami wynikającymi z zadań petersberskich<sup>131</sup>.

W opublikowanych w 2003 roku wytycznych w zakresie polityki obronnej RFN do kluczowych zdolności Bundeswehry zaliczono dowodzenie, wywiad i rozpoznanie, **mobilność**, skuteczność bojową, wsparcie oraz zdolność przetrwania i ochronę<sup>132</sup>. Jednocześnie wspomniane wytyczne stanowią zapowiedź kolejnej restrukturyzacji sił zbrojnych Niemiec. Jej założenia wskazują, że Bundeswehra ma przygotowywać się do udziału w misjach

---

<sup>130</sup> *Eckwerte für die Konzeptionelle und Planerische Weiterentwicklung der Streitkräfte*, Stand: 25.04.2000, raport Generalnego Inspektora Bundeswehry gen. Hansa von Kirchacha, Berlin, 2001.

<sup>131</sup> Rozmowa z oficerami Dowództwa Operacyjnego w ramach pobytu w ww. miejscu w dniu 21.09.2004 roku.

<sup>132</sup> *Neue Marschrichtung für die Bundeswehr*, strona internetowa [www.bmvg.de/sicherheit/print/vpr.php](http://www.bmvg.de/sicherheit/print/vpr.php), dostęp 2004-05-05.

zagranicznych<sup>133</sup>. Z drugiej strony restrukturyzacja jest konsekwencją ograniczeń wydatków na obronę, które zostały zamrożone w latach 2004–2006 na poziomie 24,25 mld euro. Dopiero w 2007 roku mają wzrosnąć do 25,2 mld euro. Kluczową zmianą jest podzielenie wszystkich rodzajów jednostek na trzy kategorie: sił odpowiedzi, stabilizacyjnych i wsparcia.

Jakościowe zmiany mają nastąpić w lotnictwie transportowym. Niemiecka Luftwaffe dysponuje obecnie nieco już przestarzałymi 86 turbośmigłowcowymi samolotami transportowymi typu *C-160 Transall*, które mogą transportować po dwa lekkie wozy bojowe typu *Wiesel*. W aspekcie mobilności strategicznej szczególne znaczenie ma wprowadzanie do służby w Bundeswehrze samolotów transportowych *A-400M* o udźwigu do 32 ton (docelowo 60 sztuk w składzie dwóch skrzydeł) oraz śmigłowców *NH-90* (docelowo 125 sztuk w składzie jednego skrzydła). Ponadto planowana jest modernizacja części śmigłowców transportowych *CH-53* oraz przystosowanie do zadań tankowania w powietrzu czterech samolotów *Airbus A310*. Na początku października nastąpiło przekazanie siłom powietrznym Niemiec pierwszego egzemplarza *A310* zmodernizowanego do standardu *A310 MRTT (Multirole Transport Tanker)*<sup>134</sup>. Samolot ten to rozwiązanie przejściowe, gdyż jest on w ograniczonym stopniu dostosowany do potrzeb sił zbrojnych, nie ma bowiem rampy załadunkowej, co uniemożliwia transport dużych ładunków. Wspomniane ograniczenia budżetowe utrudniają realizację planów budowy wielozadaniowych jednostek desantowych. Ponieważ samoloty, jakimi dysponuje Luftwaffe, nie mogą transportować ciężkiego sprzętu, do przerzutu wojsk wykorzystuje się także samoloty cywilne, czarterowane od innych państw, przede wszystkim Rosji i Ukrainy<sup>135</sup>.

---

<sup>133</sup> T. Wróbel, *Wielkie cięcia*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 41, s. 30–31.

<sup>134</sup> D. Mulholland, *Canada, Germany receive A310 multirole tankers*, „Jane’s Defence Weekly” 2004, nr 40, s. 5.

<sup>135</sup> R. Holmes, *Gepanzerte Fahrzeuge für neue Aufgaben*, „Soldat und Technik“ 2004, nr 3, s. 17.

### 3.5. Francja

W opracowaniach francuskich występują definicje mobilności strategicznej, operacyjnej i taktycznej<sup>136</sup>. **Mobilność strategiczna** jest określana jako: „*zdolność do szybkiego i skutecznego przemieszczania sił i przewidzianych dla nich środków wsparcia logistycznego, na długich dystansach, między teatrami (mobilność wewnętrzna), lub między regionami (na poziomie interregionalnym), lub na zewnątrz strefy odpowiedzialności NATO*”.

Z kolei **mobilność operacyjna** to: „*zdolność do szybkiego przemieszczenia na teatr operacji sił i przewidzianych dla nich środków wsparcia logistycznego, do ich strefy odpowiedzialności lub innej strefy zaangażowania oraz do organizowania ich powrotu po zakończeniu działań (misji)*”.

Natomiast **mobilność taktyczna** to: „*zdolność do manewru jednostek w terenie. Pokrywa się ona z trzema typami działań: taktyczna projekcja (przerzut) sił, operacje transportu powietrznego i aeromobilne; operacje amfibijne*”.

Podobnie jak w Stanach Zjednoczonych oraz Republice Federalnej Niemiec, również we Francji problematyka mobilności strategicznej znajduje odzwierciedlenie w dokumentach prognostycznych. W *Białej Księdze* z 1994 roku zamieszczono rozważania o projekcji sił i mobilności strategicznej. Stwierdzono, że: „*Badanie różnych hipotez użycia sił zbrojnych Francji wskazują, że w zdecydowanej większości przypadków, reagować będą z dala od granic kraju. Docelowo, wszystkie siły, za wyjątkiem tych, które w każdych warunkach przeznaczone będą do obrony terytorialnej, zapewnienia bezpieczeństwa terytorium narodowego i jego najbliższego otoczenia, powinny posiadać zdolność reagowania na odległość, z całą mocą, w czasie*

---

<sup>136</sup> Słownika terminów i wyrażeń dot. operacyjnego użycia sił zbrojnych. 339/DEF/EMA/EMP.1/NP. z 16 marca 1998 r. nr 015/DEF/EMA/CITA/NP.

*dostosowanym do charakteru kryzysu lub konfliktu*”<sup>137</sup>. Dlatego mobilność strategiczna staje się czynnikiem mogącym determinować odniesienie sukcesu. Zależy ona od dwóch czynników: zdolności sił do interweniowania na dużych odległościach oraz jakości transportu. Specyficzne zdolności operacyjne będą pochodną gotowości, organizacji oraz właściwości środków użytych na teatrze operacji.

Natychmiastowa gotowość ma dotyczyć ograniczonej liczby jednostek w pełni uzawodowionych, przeznaczonych do pierwszych rzutów szybkiego reagowania. Inne jednostki mogą być stawiane w stan gotowości, w zależności od rozwoju sytuacji. Stany gotowości oraz czasy narastania sił będą proporcjonalne do zagrożenia kryzysowego. Organizacja sił powinna pozwolić na ich podział na komórki mniejsze – moduły. Mają one być podatne na konfigurowanie według potrzeb wynikających z charakteru interwencji. Zasada modułowości ma stanowić warunek efektywności. W opracowaniu stwierdza się ponadto, że: *„dla zdefiniowania środków należy wyciągnąć wnioski z kryzysów oraz przygotować wojska na potrzeby przyszłości. To nakazuje konieczność studiowania rozwoju nowych środków rozpoznania kosmicznego, wyposażenia odpowiadającego wymogom mobilności strategicznej i taktycznej sił. Zmiana strategiczna kosztuje, odtąd chodzi przede wszystkim o zapewnienie ciągłości odstraszania nuklearnego, przestrzeganie nowych priorytetów zdolności rozpoznania, dowodzenia, mobilności, a także środków przerzutu*”<sup>138</sup>.

Kolejny z dokumentów to *30-letni Plan Perspektywiczny (PP30)*<sup>139</sup>. O potrzebie opracowania takiego dokumentu zdecydowało przede wszystkim to, że od 1996 roku polityka obronna Francji zaczęła podlegać znaczącym zmianom. Były one np. skutkiem nawiązania szerokich kontaktów z nowymi państwami NATO, dokonania przeglądów wszystkich programów

---

<sup>137</sup> Livre Blanc, Paris 1994, s. 82.

<sup>138</sup> Tamże, s. 142.

<sup>139</sup> *Plan Prospectif à 30 ans*. Maszynopis w posiadaniu autora.

zbrojeniowych Francji oraz restrukturyzacji europejskiego przemysłu zbrojeniowego.

*PP30* ma z założenia wykraczać poza zwyczajowe ramy programowania i planowania sił zbrojnych. Nie opisuje też hipotetycznej przyszłości, natomiast zawiera rekomendacje mające na celu dokonanie ewolucyjnych zmian w zakresie zdolności bojowych, doktryn oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Ma stanowić przewodnik w sferze podejmowania decyzji w zakresie transformacji narzędzi wojskowych, skutkujących konsekwencjami politycznymi, operacyjnymi, przemysłowymi i osobowymi. Jako szczególnie znaczący jest traktowany związek między pracami badawczo-rozwojowymi i konstrukcyjno-doświadczalnymi prowadzonymi w sektorze wojskowym i cywilnym, gdyż każdy z nich ma możliwość czerpania z dorobku drugiego.

W *PP30* nie zastosowano klasycznego podziału na rodzaje sił zbrojnych, gdyż według ocen autorów opracowania nie pozwoliłoby to na dostrzeżenie występujących związków w sferze operacyjnej, technicznej, organizacyjnej i ram czasowych. Z tego tytułu wszystkie środki uczestniczące w osiągnięciu tego samego celu operacyjnego, niezależnie od przynależności do rodzaju sił zbrojnych, zostały zgrupowane w ośmiu systemach sił (*Systèmes de forces*). Takie podejście ma pozwolić na obiektywną ocenę oczekiwanych zdolności rodzajów sił zbrojnych, a przez to stopnia wykonania zadania w różnych kontekstach (środowisko, przeciwnik, czas). Osiem wspomnianych systemów sił jest zgrupowanych wokół następujących dziedzin: odstraszanie, dowodzenie, kierowanie, łączność i rozpoznanie, **mobilność strategiczna i taktyczna**, głębokie uderzenia, panowanie w przestrzeni powietrzno-lądowej, panowanie w przestrzeni powietrzno-morskiej, panowanie w przestrzeni powietrzno-kosmicznej oraz przygotowanie i utrzymanie zdolności operacyjnych.

Przedstawiając mobilność strategiczną i taktyczną stwierdza się, że: „*ma ona ścisły związek z przerzutem sił w rejon teatru operacji. Wymaga wykorzystania środków transportu powietrznego, morskiego lub lądowego należących od*

kontekstu operacyjnego: przerzutu na duże odległości, transportu w obrębie teatru i prowadzenia działań o charakterze taktycznym, takich jak działania desantowe, aeromobilne i powietrznodesantowe”<sup>140</sup>.

PP30 ma otwierać nowe horyzonty poprzez przenikanie się sfery strategii, polityki obrony, zdolności bojowych i postępu technologicznego. Ponadto ma pozwolić na podejście alternatywne do prac badawczo-rozwojowych i konstrukcyjno-doświadczalnych tak, aby w odpowiednim momencie podjąć wysiłki, pozwalające na uzyskanie optymalnego efektu końcowego – dysponowania we właściwym czasie właściwym uzbrojeniem.

PP30 jest co roku uaktualniany na podstawie propozycji rozpatrywanych na odprawach organizowanych na szczeblu kierownictwa sił zbrojnych Francji. Ponadto dla potrzeb modyfikacji tego dokumentu są prowadzone liczne analizy polityczno wojskowe i społeczne (*Etudes a caractere politico-militaire economoque et social* – EPMES) oraz analizy o charakterze operacyjnym i techniczno-operacyjnym (*Etudes a caractere operationnel et technico-operationnel* – EOTO). W 2003 roku przeprowadzono 15 analiz EPMES oraz 47 analiz EOTO. Na rok 2004 zostało zleconych 11 analiz EPMES oraz 72 analizy EOTO<sup>141</sup>.

W ramach podnoszenia zdolności w zakresie mobilności strategicznej, główny wysiłek SZ Francji jest ukierunkowany na wprowadzenie do linii dwóch dużych okrętów desantowych (*Batiment de Projection et Commandement*), z których pierwszy Mistral ma wejść w skład SM Francji w 2005 roku, a drugi – Tonnerre w roku kolejnym<sup>142</sup>. Nowe okręty mają mieć około 19,5 tys. ton wyporności. Zewnętrznie, ze względu na ciągły pokład startowy i umieszczoną

---

<sup>140</sup> Tamże, s.4.

<sup>141</sup> Strona internetowa MO Francji, [www.defense.gouv.fr/sites/dga/enjuex/recherche](http://www.defense.gouv.fr/sites/dga/enjuex/recherche), dostęp 2004-10-23.

<sup>142</sup> J.A.C. Lewis, *Third year boost for French equipment spend*, “Jane’s Defence Weekly” 2004, nr 41, s. 5.

po jego prawej stronie wyspę, będą przypominały lotniskowce<sup>143</sup>. Przewidziano na nich po sześć lądowisk dla śmigłowców NH90 albo Tigre, w które docelowo wyposażone ma być francuskie lotnictwo wojsk lądowych (*Mistral* oraz *Tonnerre* będą mogły zabrać na pokład po 16 maszyn). Okręty mają być zdolne do przetransportowania i wysadzenia na brzeg oddziału desantowego o liczebności około 450 żołnierzy, a na swoje pokłady mogą zabrać także 60 lekkich pojazdów bojowych lub 13 czołgów *Leclerc*. Przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów zasięg okrętów ma wynieść około 11 tys. mil morskich, a autonomiczność – 45 dni.

### 3.6. Wielka Brytania

W odniesieniu do Wielkiej Brytanii problematyka mobilności statecznej ma związek w wdrażaniem programów będących konsekwencją przeprowadzonego w 1998 roku Strategicznego Przeglądu Obronnego (*Strategic Defence Review – SDR*). Zakreślone zostały w nim potrzeby wprowadzenia do służby dwóch lotniskowców, które mają pełnić również rolę dużych transportowców wojsk<sup>144</sup>. Program budowy jednostek został oznaczony jako lotniskowiec przyszłości (*Future Aircraft Carrier – CVF*) i zapisany w opublikowanej w grudniu 2003 roku *Białej Księdze Obronności* pt.: *Niosąc bezpieczeństwo w zmieniającym się świecie (Delivering Security in a Changing World)*<sup>145</sup>. W czerwcu 2004 roku sekretarz obrony Wielkiej Brytanii Geoff Hoon zapowiedział, że budowa okrętów ma rozpocząć się w połowie 2005 roku, a jednostki mają wejść do służby w latach 2012 oraz 2015.

---

<sup>143</sup> T. Wróbel, *Desantowce jak lotniskowce*, „Polska Zbrojna” 2001, [http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id\\_artukul=244](http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id_artukul=244)

<sup>144</sup> J.A.C. Lewis, R. Scott, P. Valpolini, *Europe's new carriers: growing in ambition and displacement*, „Jane's International Defence Review” 2004, November, s. 46.

<sup>145</sup> I. Kemp, *UK details armed forces restructure*, „Jane's Defence Weekly” 2004, nr 30, s.14.

W obszarze mobilności strategicznej środków powietrznych, sekretarz obrony zapowiedział w maju 2004 roku leasing czterech samolotów *Boeing C-17 Globemaster* oraz konsekwentną realizację programu wprowadzania samolotów transportowych *A-400M Airbus*<sup>146</sup>. Mają one zapewnić mobilność strategiczną wszystkim rodzajom sił zbrojnych Wielkiej Brytanii, docelowo SZ tego kraju mają dysponować 25 samolotami tego typu<sup>147</sup>. Ponadto w czerwcu 2002 roku brytyjskie ministerstwo obrony podpisało umowę, z cywilną spółką AWSR Shipping Ltd., o wykorzystaniu 6 nowo zbudowanych (w stocznich niemieckich) statków *ro-ro*, o wyporności ponad 20 tys. ton każdy. Siły Morskie Wielkiej Brytanii mają stale używać tylko część z nich, jedynie na czas konfliktu przejmując wszystkie jednostki. W ten sposób cywilny armator może zmniejszyć koszty kontraktu, zlecając wolnym statkom kontrakty cywilne<sup>148</sup>.

### 3.7. Federacja Rosyjska

Problematyka mobilności strategicznej stanowiła jeden z kluczowych tematów konferencji kadry kierowniczej sił zbrojnych Federacji Rosyjskiej, zorganizowanej w siedzibie ministerstwa obrony narodowej w Moskwie 2 października 2003 roku. Obradom przewodniczył prezydent Federacji Rosyjskiej Władimir Putin. Zasadnicza dyskusja toczyła się wokół opracowanego przez MON raportu pt.: „*Priorytetowe zadania rozwoju sił zbrojnych Federacji Rosyjskiej*” (*The Priority Tasks of the Development of the Armed Forces of the Russian Federation*). Jak wynika z treści dokumentu, zasadnicze priorytety rozwoju sił zbrojnych FR są pochodną natury wyzwań

---

<sup>146</sup> G. Hoon, *European Defence: Making Europe Stronger*, na stronie internetowej MO Wielkiej Brytanii: [http://news.mod.uk/news/press/news-press\\_notice](http://news.mod.uk/news/press/news-press_notice), dostęp: 2004-11-26.

<sup>147</sup> Na podstawie strony internetowej <http://www.mod.uk/dps/projects/a400m.htm>.  
dostęp: 2004-11-26.

<sup>148</sup> J. Dilling, *Środki ...*, dz. cyt. s. 22.

środowiska bezpieczeństwa, a także priorytetów rozwoju kraju. Z tego tytułu rosyjskie SZ powinny cechować:

- zdolność do odstraszania strategicznego;
- wysoki stopień gotowości bojowej i mobilizacyjnej;
- mobilność strategiczna;
- duży stopień ukończenia i wyszkolenia żołnierzy;
- dysponowanie nowoczesnym uzbrojeniem i sprzętem wojskowym<sup>149</sup>.

Spełnianie tak sprecyzowanych wymagań ma ułatwić identyfikację głównych priorytetów reformowania rosyjskich sił zbrojnych. Wspomniane priorytety to utrzymanie potencjału odstraszania strategicznego, zwiększenie liczby jednostek stałej gotowości jako podstawy tworzenia ugrupowań sił, poprawa stopnia wyszkolenia wojsk, doskonalenie systemu naboru, modernizacja uzbrojenia i sprzętu, zwiększenie roli nauki i szkolnictwa wojskowego, poprawa zabezpieczenia socjalnego dla żołnierzy i ich rodzin.

W odniesieniu do aktualnych celów SZ FR, mobilność strategiczna jest rozumiana przede wszystkim jako zdolność do szybkiego przerzutu wojsk (sił) w nakazany rejon, ma miarę potrzeb wynikających z konkretnej sytuacji. To także zdolność do prowadzenia działań bojowych obejmujących selektywne wykorzystanie sił na dowolnym teatrze wojennym sąsiadującym z terytorium Rosji, a także przerzut wojsk (sił) stałej gotowości<sup>150</sup>.

Należy zauważyć, że w odniesieniu do specyfiki funkcjonowania SZ FR, pojęcie mobilności strategicznej jest ściśle powiązane z elastycznością bojową (*Combat Flexibility*), obejmującą następujące elementy:

---

<sup>149</sup> *The Priority Tasks of the Development of the Armed Forces of the Russian Federation*, raport Ministerstwa Obrony Narodowej Federacji Rosyjskiej, Moskwa 2003, s.69.

<sup>150</sup> Tamże, s. 72.

- zdolność strukturalną umożliwiającą jednostkom wojskowym oraz formacjom stałej gotowości prowadzenie adekwatnych działań bojowych w dowolnym rodzaju konfliktu;
- elastyczność techniczną, pozwalającą na wprowadzanie do uzbrojenia systemów niezbędnych dla szerokiego spektrum operacji;
- optymalizację systemu szkolenia dla opanowania przez żołnierzy umiejętności niezbędnych do efektywnego prowadzenia działań w ramach każdego typu konfliktu, również wewnętrznego<sup>151</sup>.

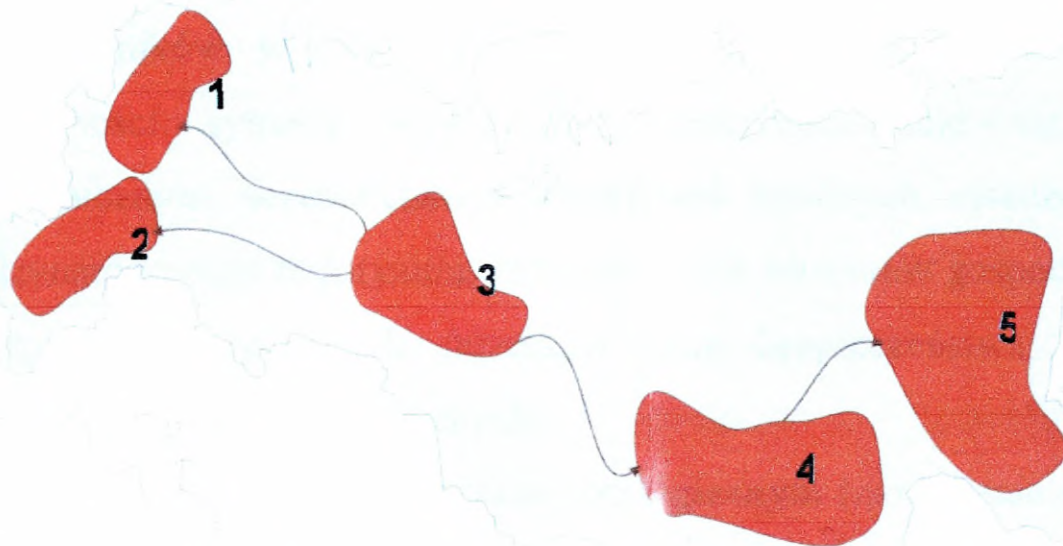
Podstawą osiągania optymalnych zdolności bojowych SZ FR, w tym adekwatnego poziomu mobilności strategicznej, mają być doświadczenia z użycia jednostek bojowych w działaniach prowadzonych w latach 90., które świadczą o tym, że jednym z priorytetów stało się organizowanie sił zadaniowych (*Task Forces*), zdolnych do wykonywania zadań pod jednym dowództwem (*Single Command*), w warunkach zachowania stanów liczebnych okresu „P”. Siły te stanowią zasadniczy element tworzonych w rosyjskich SZ grup sił stałej gotowości (*Groups of Forces of the Permanet Readiness*), które ma cechować przede wszystkim: mobilność, samowystarczalność logistyczna, właściwy poziom ukompletowania, a także uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Mają one być zdolne do prowadzenia działań zarówno w rejonie konfliktu, jak i poza nim.

Skład grup, a także ich system dowodzenia i łączności oraz wsparcia logistycznego mają być adekwatne do natury zagrożeń Federacji Rosyjskiej. Grupy te są dyslokowane w każdym z rejonów Rosji o znaczeniu strategicznym. Skład jest różny i wiąże się z rodzajem zagrożenia występującego w danym rejonie. Każda z grup ma być samodzielna pod względem mobilnym, po to, aby mogła zostać szybko przerzucona w dowolny obszar każdego możliwego konfliktu. Biorąc pod uwagę uwarunkowania terytorium rosyjskiego, w takich

---

<sup>151</sup> Tamże, s. 73.

działaniach szczególną rolę mają do odegrania środki transportu powietrznego. Mobilność strategiczna oraz elastyczność bojowa w odniesieniu do grup sił stałej gotowości zostały przedstawione na rysunku 3.1.



Rys. 3.1. Mobilność strategiczna oraz elastyczność bojowa grup sił stałej gotowości FR

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie: *The Priority Tasks of the Development of the Armed Forces of the Russian Federation*, s. 75.

W odniesieniu do **zachodniego obszaru strategicznego** (oznaczenie 1), grupy sił stałej gotowości mają realizować takie zadania, jak: odstraszanie w skali globalnej (*Deterrence of the large-scale war*), udział w wojnie lokalnej i konflikcie granicznym, zabezpieczanie interesów gospodarczych Rosji, ochrona żywotnych dla Rosji szlaków komunikacyjnych, a także wypełnianie zobowiązań sojuszniczych.

W obrębie **południowo-zachodniego obszaru strategicznego** (oznaczenie 2) potencjalne zadania grup sił stałej gotowości to udzielanie sojuszniczej pomocy w sytuacjach agresji z zewnątrz, wspieranie sojuszników w sytuacjach

niestabilności sytuacji wewnętrznej, zwalczanie terroryzmu transgranicznego, prowadzenie operacji pokojowych, zabezpieczanie interesów gospodarczych Rosji, prowadzenie operacji bojowych na terytorium FR, uczestnictwo w konfliktach lokalnych.

W odniesieniu do **południowo-wschodniego obszaru strategicznego** (oznaczenie 3) możliwymi zadaniami grup sił stałej gotowości może być pomoc dla sojuszników w razie agresji, wspieranie sojuszników w sytuacjach niestabilności sytuacji wewnętrznej, przeciwstawianie się wyzwaniom transgranicznym, uczestnictwo w konfliktach lokalnych, niszczenie ośrodków międzynarodowego terroryzmu, zabezpieczanie interesów gospodarczych Rosji, zabezpieczenie żywotnych interesów oraz bezpieczeństwa obywateli FR i rosyjskich mniejszości etnicznych.

W **dalekowschodnim obszarze strategicznym** (oznaczenie 4, 5) spektrum zadań grup sił stałej gotowości dotyczy odstraszenia w skali globalnej i regionalnej, uczestnictwa w konflikcie granicznych, prowadzenia operacji pokojowych, wspieranie operacji prowadzonych przez siły obrony cywilnej (*Civil Defence Forces*)<sup>152</sup>. W skład grup sił stałej gotowości wchodzi przede wszystkim jednostki sił lądowych oraz sił powietrznych.

\* \* \*

W niniejszym rozdziale poszukiwano odpowiedzi na pytania o odzwierciedlenie mobilności strategicznej w dokumentach doktrynalnych NATO, Unii Europejskiej oraz wybranych państw, a także o działania podejmowane przez te organizacje i państwa w celu zwiększania wspomnianej mobilności.

---

<sup>152</sup> Tamże, s. 75.

W podsumowaniu rozważań można stwierdzić, że państwa NATO oraz Unii Europejskiej mogą przyjąć kilka wariantów dalszego postępowania. Jako uzupełnieniu realizowanych już programów mogą zniwelować deficyt zdolności w przetrzucie poprzez kontynuację dotychczasowych sposobów postępowania, dzierżawiąc lub dokonując zakupu środków cywilnych, jak również czarterując statki. W dłuższej perspektywie państwa europejskie powinny jednak znacząco rozwinąć własne zdolności w zakresie mobilności strategicznej. Optymalne rozwiązanie mogłoby stanowić połączenie zasobów narodowych. Mogłoby to pozwolić to na skuteczniejsze zagospodarowanie ograniczonych funduszy oraz efektywniejsze wykorzystanie ograniczonych zdolności. Wielonarodowe centra mobilności strategicznej, takie jak planowane Europejskie Dowództwo Transportowe (*European Transport Command – ETC*), mogłyby zarządzać parkiem środków oraz koordynować na bieżąco zaspokajanie europejskich potrzeb obszaru mobilności strategicznej.

Jest to szczególnie istotne wobec obowiązującej zasady narodowej odpowiedzialności za dostarczenie wydzielonych kontyngentów sił zbrojnych do rejonu działań. Istotny problem stanowi przy tym szybkie przetransportowanie wystarczających sił z odpowiednim wyposażeniem już w początkowej fazie kryzysu. Wymaga to bowiem posiadania lotnictwa wyposażonego w samoloty transportowe i samoloty tankowania powietrznego, a utrzymanie floty, dużych maszyn nie zawsze jest możliwe z przyczyn ekonomicznych. Problem ten jest różnie rozwiązywany przez poszczególne państwa członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego. Jak pokazują analizy przedstawione w tym rozdziale, obecnie jedynie Stany Zjednoczone dysponują wojskowym transportem strategicznym umożliwiającym szybkie przemieszczanie wojsk w dowolne regiony świata<sup>153</sup>. Samoloty *C-130 Hercules* o udźwigu do 18 ton mogą startować z prowizorycznych pasów o długości 800

---

<sup>153</sup> R.C. Owen, T.A. Fogle, *Air Mobility Command and the Objective Forces: A Case for Cooperative Revolution*, "Military Review", January-February 2001, s. 12.

metrów. Samolot *C-17A Globemaster III* może pomieścić samobieżny zestaw artyleryjski lub 18 standardowych palet *cargo* ważących do 80 ton. Z kolei samolot *C-5B Galaxy* ma udźwig do 150 ton na krótkie odległości, natomiast na duże do 102 ton. Jest to jedyny samolot, który może przetransportować czołg *Abrams* wraz z pełnym wyposażeniem, startując przy tym z pasa o długości 1700 metrów. Siły powietrzne USA dysponują 93 samolotami *C-17A Globemaster III*, 126 samolotami *C-5B Galaxy*, ponad 500 samolotami *Herkules* różnego typu i ponad 500 samolotami tankowania powietrznego<sup>154</sup>. Znaczne możliwości strategicznego transportu powietrznego pozwalają Stanom Zjednoczonym na przerzut brygady w dowolny punkt świata w ciągu czterech dni, pełnej dywizji w ciągu pięciu dni, a pięciu dywizji w ciągu 30 dni<sup>155</sup>.

Żadne inne państwo członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego nie dysponuje nawet przybliżonymi możliwościami. Przed problemami przerzutu wojsk na duże odległości staje także Wojsko Polskie. Stąd też starania zmierzające do wprowadzenia do Sił Powietrznych produkowanych w Hiszpanii samolotów *Casa*, a zwłaszcza używanych samolotów *Hercules*, ocenić należy jako rozwój we właściwym kierunku.

---

<sup>154</sup> Die UG Streitkräfte, „Truppendienst – Spezial”, 2004, s. 29.

<sup>155</sup> R.C. Owen, T.A. Fogle, *Air Mobility..*, wyd. cyt., s. 12.

## R o z d z i a ł 4

### **GLÓWNE ZAŁOŻENIA MOBILNOŚCI STRATEGICZNEJ NARODOWYCH I WIELONARODOWYCH POŁĄCZONYCH SIŁ ZBROJNYCH**

Mobilność strategiczna może być traktowana jako zbiór długofalowych celów i zadań dotyczących transportu i przemieszczania sił zbrojnych oraz wynikających z nich przedsięwzięć realizacyjnych. Warto przy tym podkreślić, iż poprzez mobilność strategiczną osiąga się cele strategiczne. Mobilność strategiczna jest więc zbiorem zadań i przedsięwzięć organizacyjnych wkomponowanych w osiąganie tych celów. Mobilność strategiczna spełnia też funkcje dostosowawcze. Pozwala kształtować przyszłość i realizować plany strategiczne. Stąd też w rozdziale tym przedstawione zostaną podstawy teoretyczne mobilności strategicznej w ujęciu nauki o bezpieczeństwie oraz teorii zarządzania. W zamyśle zespołu autorskiego stanowić to ma teoretyczną podstawę rozważań problemów mobilności strategicznej narodowej i wielonarodowych połączonych sił zbrojnych w końcowej części rozdziału.

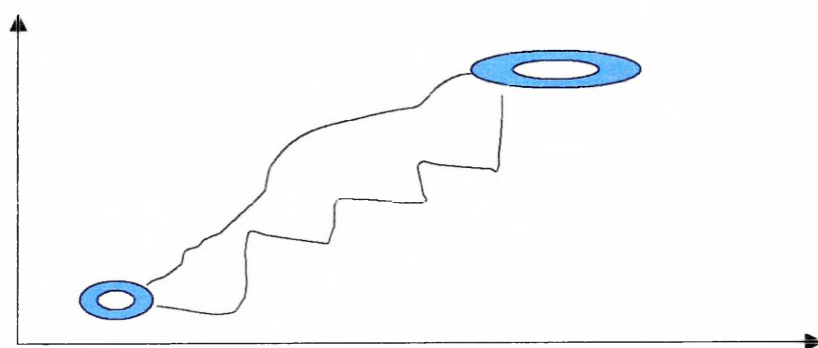
#### **4.1. Teoretyczne podstawy mobilności strategicznej w nauce o bezpieczeństwie**

Założenia strategiczne zorganizowanego działania, jakim jest mobilność sił zbrojnych, można rozpatrywać przez pryzmat pięciu podejść teoretyków problemu:

1. Mobilność strategiczna jako plan (*Chandler, Ansoff, Andrews*);
2. Mobilność strategiczna jako wzorzec (*Lindbloom, Mintzberg, Quinn*);
3. Mobilność strategiczna jako element organizacyjny, działania sił zbrojnych (*Porter*);

4. Mobilność strategiczna jako zbiór kluczowych kompetencji (*Hamel, Prahalad*), zasobów (*Grant, Amit*) i umiejętności (*Barney, Petraj*);
5. Mobilność strategiczna jako tożsamość prostych reguł, tworzenie realnych opcji<sup>156</sup>.

Punkt wyjściowy rozważań stanowić założenie, zgodnie z którym narodowe lub wielonarodowe siły zadaniowe znajdują się w punkcie (punktach) A, chcemy by znalazły się w punkcie B. Stawiamy pytanie, jaką optymalną trajektorię przejścia (zmiany) wybrać, by osiągnąć punkt B. Jak widać mobilność strategiczna łączy w sobie teorię zmiany, procesu decyzyjnego, targetingu (rysunek 4.1).



*Rys. 4.1. Istota mobilności strategicznej w funkcji czasu*

*Źródło:* na podstawie rozważań K. Obłója, op. cit.

Rozpatrując mobilność strategiczną jako plan konieczne jest określenie podstawowych jej założeń:

1. **Założenia fundamentalne** (ontologiczne): podstawowymi elementami mobilności strategicznej w procesie planowania są siły zbrojne w ich strukturach, zadaniach, z ich żołnierzami i technologią zarządzania i

---

<sup>156</sup> Na podstawie badań K. Obłój, *Zarządzanie strategiczne 2003–2004*, opis badań w formie prezentacji w posiadaniu autora rozdziału.

dowodzenia oraz oddziaływania tych sił na środowisko w rejonie operowania. Założenia powyższe wynikają z przyjętego w badaniach dualistycznego podejścia do elementów ontologicznych, które zweryfikowane przez L. Krzyżanowskiego za T. Kotarbińskim głosi, iż tylko rzeczy i oddziaływania są elementami bytu realnego. Co więcej L. Krzyżanowski słusznie twierdzi, iż bez rzeczy nie ma oddziaływań i bez oddziaływań nie ma rzeczy. Istota mobilności strategicznej zasadza się w kreowaniu jakości oddziaływań sił zbrojnych na środowisko operacyjne. Plan mobilności może być realizowany jedynie przez dobrane dla specyficznego zadania, te a nie inne siły, w ten a nie inny sposób. W fundamentalnych założeniach ontologicznych istotną rolę odgrywają cechy (własne i względne) sił, których mobilność strategiczną się planuje. Własności bowiem oraz cechy własne budują jakość oddziaływania sił na środowisko operacyjne poprzez mobilność strategiczną. Jakość oddziaływania gwarantuje (lub nie) osiągnięcie celu strategicznego.

2. **Założenia funkcjonalno–organizacyjne:** dowódczo strategiczne sił zbrojnych spełnia podstawową rolę w tworzeniu mobilności strategicznej (ze względu na informacje i kompetencje decyzyjne). Pozostali uczestnicy całości zorganizowanej mobilności strategicznej to wykonawcy:

- 1) dowódcy szczebla operacyjnego pełnią rolę łączników z otoczeniem (boundary spanning roles);
- 2) dowódcy komponentów sił zbrojnych, zwłaszcza tych połączonych i wielonarodowych, łączą interesy funkcjonalnych pionów w dominujących strukturach funkcjonalnych sił połączonych;
- 3) kadra dowódcza jest wykształcona;
- 4) kadra dowódcza jest odpowiedzialna za realizację strategii mobilności.

3. **Założenie prakseologiczne:** planowanie mobilności strategicznej stworzyło nowy, zdyscyplinowany sposób dowodzenia i kierowania, ponieważ stworzyło klarowny podział zadań i władzy w ramach hierarchii i cyklu czasu działania połączonych sił zadaniowych:
- 1) struktura sił zbrojnych jest pochodną strategii, a sposób ich przemieszczania jest pochodną mobilności strategicznej – należy więc kształtować mobilność strategiczną w taki sposób, aby ułatwić realizację strategii działania;
  - 2) tworzenie mobilności strategicznej odbywa się w cyklu:
    - od wyzwań planistycznych,
    - po cele ogólne i zadania,
    - programy działania,
    - alokację zasobów i system kontroli.
4. **Założenie:** trzy główne instrumenty planowania mobilności strategicznej:
- 1) prognozowanie (ekstrapolacja trendów lub scenariusze) mobilności strategicznej:
    - trendy mają różne znaczenie w różnych dziedzinach mobilności,
    - trendy relatywnie łatwo wykryć i analizować,
    - trendy są precyzyjne, scenariusze mają charakter futurystyczny,
    - przykłady trendów:
      - demografia („przewidzieć przyszłość, która się już stała”),
      - transport wojsk i prędkość przemieszczania,
  - 2) plany, programy, budżety (PPB) mobilności strategicznej,
  - 3) analizy mobilności strategicznej np. SWOT – bardzo praktyczny, mało rozumiany, źle wykonywany w praktyce organizacyjnej z racji braku profesjonalnej staranności.

Szczególnie przydatna analiza SWOT w planowaniu mobilności strategicznej oznacza analizę sił i słabości sił zbrojnych oraz szans i zagrożeń ich przemieszczania w otoczeniu. SWOT jest próbą dopasowania sił zadaniowych do sytuacji w otoczeniu. W analizie mobilności strategicznej kierować się należy trzema podstawowymi regułami:

A – klarownego układu odniesienia,

B – uczciwości analizy,

C – precyzji i dogłębności analizy.

Mobilność strategiczna rozpatrywana na płaszczyźnie planowania niesie wiele ograniczeń. Główne problemy według Mintzberga to:

- ograniczenia we wprowadzaniu innowacji, w kreatywności,
- inercja planów,
- opór wobec zmian,
- analityczny charakter planów utrudniający synoptyczne spojrzenie niezbędne w mobilności strategicznej.

Rozważając teoretyczne podstawy założeń mobilności strategicznej, należy podkreślić, iż jej planowanie niesie ze sobą wiele aspektów błędnych założeń. K. Obłój w swych badaniach doszukuje się trzech obszarów błędu w planowaniu:

- predeterminacji – jutro będzie podobne do dzisiaj,
- oddzielenia planistów od bieżącej aktywności i procesu formułowania planu od wdrożenia – centralizacja tworzy apatię i wydłuża proces podejmowania decyzji,
- formalizacji – ograniczenie danych, bowiem formalizacja wymaga standaryzacji danych i procesów.

Planowanie mobilności strategicznej jest elementem koniecznym w działaniach sił zbrojnych, jest elementem planowania operacyjnego. Warto jednak mieć świadomość, iż samo planowanie jest czynnikiem błędu. Środowisko bezpieczeństwa zmienia się dynamicznie, otoczenie działania sił

zbrojnych ulega dynamicznym zmianom i oddziaływaniom. Planujący i decydujący o formach oraz sposobach mobilności strategicznej muszą więc mieć poczucie chwili, miejsca i realiów działań. W kształcie planu, jego formie nie można zamykać się w schematach, standardach, przy jednoczesnym zachowaniu norm i procedur.

Kolejnym podejściem w badaniach mobilności strategicznej jest ujęcie tego zorganizowanego działania jako wzorca. W takim podejściu mobilność strategiczna jest z teoriopoznawczego punktu widzenia procesem cząstkowych zmian, w trakcie których formuje się wzorzec działania powielany w czasie. Wzorzec ten, powielany w czasie, pozwala na osiągnięcie jednego z podcelów strategicznych, jakim jest przemieszczenie, transport sił zadaniowych zaangażowanych w osiągnięcie celu strategicznego. Wyniki badań pozwalają na uogólnienie, że mobilność strategiczna jako wzorzec jest:

- procesem, a nie efektem; cele jej nie są jasne, a podejmowane decyzje odzwierciedlają bardziej układ i system dowodzenia w siłach zbrojnych niż planowe, celowe działanie;
- generalnie reaktywna, a nie proaktywna;
- działaniem inkrementalnym, podejmując cząstkowe działania i decyzje;
- działaniem, w którym historia odgrywa ogromną rolę, kształtując niewidocznie ograniczenia mobilności strategicznej.

Podejście wzorcowe pozwala na określenie kolejnych założeń mobilności strategicznej:

- 1) istotą i sensem mobilności strategicznej jest adaptacja i proces dostosowania się sił zbrojnych w warunkach:
  - niepełnej informacji;
  - nasycenia racjonalności procesu podejmowania decyzji przypadkiem, ewolucją i cząstkowymi dostosowaniami;
  - inercji organizacyjnej;

2) wybory decyzyjne są czynione w warunkach:

- ograniczonej racjonalności (za H. Simon);
- dominacji heurystyk decyzyjnych (za Kahnem i Tversky):
- dostępności, reprezentatywności,
- optymizmu, złudzenia;
- strategicznej naiwności (dywersyfikacja)

Podejście wzorcowe do mobilności strategicznej pozwala na wnioskowanie, iż mobilność strategiczna nie jest procesem w pełni racjonalnym i analitycznym. Ewolucja i przypadek są motorami tej mobilności, a nie racjonalni decydenci. Mobilność strategiczna jest wynikiem wielu luźno powiązanych decyzji, rutyn powielanych przez dowództwo sił połączonych, założeń, których już nikt nie kwestionuje, nowych idei. Ramą mobilności strategicznej jest strategia planowana – na jej styku ze strategiami samorządowymi powstaje wzorzec powielany w czasie. Mobilność strategiczną w sensie wzorca można więc rozumieć jako efekt i wynik planowania i strategii samorządowych.

Ujęcie wzorcowe niesie również wiele ograniczeń. Można wśród nich wymienić:

- koncentrację na sukcesach;
- deskryptywny charakter – studium przypadku jako podstawowa metoda analizy;
- nacisk na ewolucję i pomijanie ograniczeń ewolucji jako procesu
- wiarę w doskonałość procesu uczenia się organizacji, który jest wysoce ograniczony, niedoskonały, ułomny bowiem:
  - różni decydenci uczą się różnych rzeczy z tych samych zdarzeń,
  - to co jest istotne i racjonalne w krótkim okresie (ograniczonej przestrzeni) przestaje być racjonalne w dłuższym czasie (szerszym systemie),
  - informacja jest ograniczona i filtrowana,

- siły zbrojne nie umieją ani akumulować ani wykorzystywać zgromadzonej wiedzy.

Praktyczne znaczenie podejścia wzorca polega na:

- uwypukleniu ograniczeń szkoły planistycznej;
- uwypukleniu znaczenia ewolucyjnie powstającego wzorca (*genotypu*) jako motoru „aktywnej inercji” (*active inertia*) sił zbrojnych, w której szczególne znaczenie mają (Sull, 1999):
  - strategiczna perspektywa (*strategic frames, mindsets, dominant logics*),
  - procesy / rutyny,
  - relacje (stosunki wzajemne i oddziaływania),
  - wartości / dogmaty.

Praktyczne znaczenie powyższego podejścia do mobilności strategicznej to również fakt, że zmiana zachodząca w obrębie tej mobilności wymaga efektu „tłuczenia porcelany”:

- analiza istniejącego wzorca,
- określenie głównych elementów składowych (model ram – rutyn – relacji – wartości jest jednym z możliwych),
- eliminacja podstawowego elementu wzorca,
- stworzenie metody zniszczenia reszty wzorca szybko i systemowo,
- wypracowanie i wzmacnianie nowego wzorca.

Powstaje pytanie o zasadność rozpatrywania różnych podejść do mobilności strategicznej z teoriopoznawczego punktu widzenia. Otóż poprzez mobilność strategiczną budowana jest długofalowa przewaga sił połączonych w rejonie oddziaływania. Budowana jest przewaga. *Przewaga to istotna siła*. Koncepcja ta ma swoje korzenie w doktrynie militarnej. Dlatego cel mobilności strategicznej jest podporządkowany celowi strategii wojskowej – oddziaływać tak w rejonie operacji, aby zapewnić sobie przewagę.

## 4.2. Założenia teorii zarządzania mobilnością strategiczną w strukturach wielonarodowych<sup>157</sup>

Całokształt rozważań zarządzania i kierowania mobilnością strategiczną struktur wielonarodowych prowadzi do uogólnienia, że zarządzanie mobilnością struktur wielonarodowych to takie kierowanie i dowodzenie całością mobilnych sił wielonarodowych, którego uwarunkowania, procesy, instrumenty i następstwa świadomie wykraczają poza granice jednego kraju. Myślenie w kategoriach zarządzania mobilnością struktur wielonarodowych oznacza:

- przyjęcie międzynarodowej perspektywy – punktu widzenia – na siły wielonarodowe,
- poszukiwanie partnerów i wzorców mobilności nie tylko w granicach własnego kraju, gospodarki czy kultury, ale w perspektywie globalnej,
- dążenie do poznania sytuacji problemowej mobilności strategicznej sił wielonarodowych, badania szans i zagrożeń w otoczeniu globalnym wybiegając myślą i perspektywą naprzód,
- stosowanie metod analizy i planowania umożliwiających gromadzenie potrzebnych informacji, opracowanie planu mobilności strategicznej i jego realizację,
- nie przywiązywanie się do już opracowanych planów i wola ustawicznej zmiany obszarów i sposobów mobilności sił wielonarodowych zgodnie ze zmieniającą się misją i zadaniami tych sił oraz ich otoczenia,
- umiejętne podejmowanie ryzyka i godzenie się z niepewnością działań mobilnych,

---

<sup>157</sup> Weryfikacja badań G.G. Gierszewskiej, Zarządzanie międzynarodowe.

- umiejętne wykorzystywanie źródeł przewagi mobilnej w skali globalnej i przenoszenie ich na coraz szersze obszary strategii użycia i działania sił zbrojnych,
- wykazywanie gotowości do wprowadzania nowych metod zarządzania i dowodzenia wraz z ich implikacjami społeczno-kulturowymi,
- akceptowanie funkcjonowania sił wielonarodowych w wielokulturowym otoczeniu.

Założenia konceptualne mobilności strategicznej sił wielonarodowych sprowadzić można do tezy, iż we współczesnych uwarunkowaniach bezpieczeństwa:

- siły wielonarodowe są jednym z głównych podmiotów procesów globalnych w dziedzinie bezpieczeństwa międzynarodowego,
- nowy typ powiązań między państwem (państwami) a wielonarodowymi siłami połączonymi stanowi, że państwo przechodzi od roli decydenta do roli opiekuna, wspierającego swoje siły zbrojne w tworzeniu i realizacji strategii globalnej wraz z narzędziem, jakim jest mobilność strategiczna sił wielonarodowych (wspiera i pomaga w budowaniu barier wejścia).

Triadyzacja gospodarki światowej – proces technologicznej, gospodarczej i społeczno-kulturowej integracji trzech najbardziej rozwiniętych regionów świata – Japonii i nowoprzemysłowych krajów z południowej i południowo-wschodniej Azji, Unii Europejskiej i Ameryki Północnej powoduje konieczność poszukiwania rozwiązań strategicznych mobilności sił wielonarodowych. Mobilność ta traktowana jest jako całość zorganizowanego działania, a zaangażowanie narodowe we wspólnym wysiłku powinno przynosić efekt synergii. W konsekwencji zwiększa się efektywność działań sił wielonarodowych.

Według Petera Druckera wyniki i zasoby nie istnieją jedynie wewnątrz struktur zarządzanych, ale w świecie zewnętrznym, natomiast wewnątrz są jedynie koszty. Tak samo rozpatrywać należałoby struktury sił wielonarodowych. Państwa wydzielające środki, zasoby, ponoszą w zasadzie jedynie koszty. Efekty i zasoby mobilności strategicznej położone są poza ich granicami, w rejonach ześrodkowania sił wielonarodowych. Wyniki działania tych sił osiąga się przez wykorzystywanie potencjału, a nie poprzez rozwiązywanie problemów. Osiąganie wyników funkcjonalnych sił wielonarodowych wymaga przeznaczania określonych zasobów państw i organizacji międzynarodowych na wykorzystywanie potencjału poszczególnych uczestników, a nie na rozwiązywanie problemów. Siły wielonarodowe osiągają cele strategiczne dzięki zajmowaniu przodującej pozycji w środowisku międzynarodowym, w środowisku bezpieczeństwa, w rejonie kryzysowym, a nie dzięki tylko i wyłącznie posiadaniu kompetencji do mobilności strategicznej. Ta jakże trywialna teza przeczy przerostowi procedur, dokumentów i formalności administracyjnych. Elementy te są jedynie ramą formalną, z uwagi na prawo międzynarodowe. Z militarnego punktu widzenia ważny jest efekt strategiczny, wynik, realizacja zadania.

Rozwiązywanie problemów mobilności strategicznej sił wielonarodowych nakazuje uwypuklić wniosek, że nawet efektywne i rozwinięte jakościowo siły zbrojne nie mają zagwarantowanej pozycji przodującej „na zawsze”. To co istnieje obecnie, starzeje się w zmieniających się uwarunkowaniach. Wysiłek państw i organizacji międzynarodowych musi iść w kierunku dostosowania efektów mobilności strategicznej, kanałów dystrybucji, przerzutu wojsk, nawyków i postaw planujących sztabów, oczekiwań do nowej rzeczywistości. Dotychczasowe doświadczenia i wnioski z działania struktur wielonarodowych dowodzą, że istniejące zasoby mobilne są na ogół źle alokowane. Koncentracja jest bowiem środkiem prowadzącym do osiągania najwyższych wyników. Warto posłużyć się doświadczeniami logistyki sił pokojowych ONZ. Organizacja ta nie

tylko ześrodkowała zasoby logistyczne w centralnej bazie logistycznej, ale również zrezygnowała z rozproszonego transportu na rzecz skoncentrowanych usług, zapewniających mobilność wielonarodowych sił pokojowych.

Przeprowadzone badania i analizy porównawcze w tym zakresie pozwalają na wstępne uogólnienia, iż siły wielonarodowe działające w skali globalnej powinny:

- tworzyć przewagę w zakresie mobilności na skalę międzynarodową a nie w skali państwa,
- tworzyć odpowiedni potencjał do mobilności na skalę globalną (nie regionalną) w kluczowych obszarach funkcjonowania struktur wielonarodowych,
- dążyć do osiągnięcia rentowności wystarczającej do tego aby pokryć koszty mobilności sił wielonarodowych i ryzyka realizacji takiej strategii.

W związku z powyższym, mając na względzie najnowsze tendencje w praktyce zarządzania i dowodzenia, rysuje się wyraźna prognoza mobilności strategicznej na najbliższy, przewidywany okres:

- wystąpi wzrost specjalizacji państw w działaniach mobilnych struktur wielonarodowych – określana jako koncentracja sił wielonarodowych na kluczowych kompetencjach,
- przewidywany jest szybki wzrost mobilności strategicznej i wartości (kosztów) tych działań,
- mobilność sił wielonarodowych rozwijać się będzie w drodze fuzji i przejęcia zakresu odpowiedzialności i kompetencji przez uczestników chcących i mogących partycypować w tak kosztownych przedsięwzięciach,
- mobilność sił wielonarodowych będzie podlegać ograniczaniu zakresu wielonarodowej integracji pionowej, dążyć się będzie do organizacji

mobilności „szczupłej” a nawet wirtualnej, z uwzględnieniem sieciocentrycznego obszaru organizacji działań mobilnych, z jednoczesnym przekształcaniem ich w działania sieciowe<sup>158</sup>,

- nastąpi wzrost znaczenia aliansów strategicznych w działaniach mobilnych – zamiast konkurencji uczestników struktur wielonarodowych pojawi się właściwie rozumiana kooperacja,
- siły wielonarodowe wdrażać będą metody zarządzania i dowodzenia nastawione na redukcję kosztów lub podnoszenie jakości mobilności,
- budowanie przewagi w środowisku bezpieczeństwa zmieni się w kierunku inwestowania w innowacje,
- dowództwa i sztaby sił wielonarodowych pełnić będą rolę strategiczną, posiadać będą umiejętności w zarządzaniu i dowodzeniu międzykulturowym (stanie się to determinantą nowych rozwiązań mobilności strategicznej),
- w samych struktur organizacyjnych, zapewniających mobilność sił wielonarodowych nastąpi zmiana rewolucyjna, od struktur liniowych do sieciowych i macierzowych.

Mobilność sił wielonarodowych zostanie umiędzynarodowiona w czterech formach:

- mobilności sił międzynarodowych – o ograniczonym zasięgu geograficznym (kilka krajów), w kraju wiodącym skupione są kluczowe decyzje i kluczowa działalność mobilna (organizacji mobilności), np. badania i rozwój, zarządzanie strategiczne mobilnością. W innych krajach ulokowane są sztaby planujące i realizujące fazy operacji w poszczególnych ogniwach łańcucha planowania, zintegrowane w układzie pionowym;

---

<sup>158</sup> Mając na względzie zakres kompleksu organizacji mobilności.

- mobilność sił wielonarodowych – na obszarze wielu krajów, charakteryzująca się zróżnicowaniem sił i środków, zasobów, produktów i strategii mobilności, rozproszoną lokalizacją sztabów, biur, delegatur i decentralizacją zarządzania i dowodzenia. Znaczny wysiłek organizacyjny mobilności strategicznej i jej realizacji zlokalizowany jest w krajach docelowych, najczęściej w rejonach kryzysowych. Siły wielonarodowe posiadają różne koncepcje, wersje ich mobilności, dostosowane do lokalnych potrzeb i możliwości. Wiele elementów operacji mobilnych jest dublowanych, a tylko niektóre scentralizowane, np. badania i rozwój, główne prace planistyczne, opracowanie strategii działań mobilnych;
- siły globalne (koncepcja na przyszłość) – oferujące jednakowy „globalny” sposób mobilności struktur wszystkich modułów wielonarodowych na wszystkich teatrach działań. Sposób i proces mobilności będzie prawdopodobnie identyczny lub prawie identyczny pod względem cech jakości działań mobilnych. Mobilność modułów sił wielonarodowych będzie realizowana pod tą samą „marką” i przy zastosowaniu takiej samej strategii działania na całym świecie. W skrajnym modelu globalnych sił wielonarodowych<sup>159</sup> lokalizacja poszczególnych działalności mobilnych tych sił oznacza realizację każdego rodzaju działalności w całości w jednym z krajów partycypujących w ich strukturach, każda działalność w innym, czyli np. badania i rozwój w całości w kraju „X”, planowania w całości w kraju „Y” itd.; pozwala to na maksymalizację efektu skali i specjalizacji;

---

<sup>159</sup> Rozumiejąc przez siły globalne – struktury wielonarodowe posiadające zdolności mobilne operowania na całym świecie i globalnym zróżnicowanym środowisku bezpieczeństwa, przewyżczając zagrożenia procesów globalnych i wykorzystując wszelkie zdobycze i pozytywy tych procesów.

- siły transnarodowe – najwyższa i najtrudniejsza forma umiędzynarodowienia mobilności struktur wielonarodowych, wymagająca wyrafinowanych procedur zarządzania i dowodzenia, szczególnie w zakresie koordynacji. Strategie mobilności sił zbrojnych są zróżnicowane w poszczególnych krajach odpowiednio do lokalnych wymagań. Kluczowe działania mobilne skupione są w wybranych krajach, natomiast końcowe fazy organizacji mobilności strategicznej są rozproszone w lokalnych sztabach, w regionach kryzysowych. W tych lokalnych sztabach następuje „dopasowanie” koncepcji i planu mobilności do potrzeb działania i funkcjonowania struktur sił zbrojnych. Różnicuje się strategie funkcjonalne. Dowództwo sił transnarodowych prowadzi planowanie globalne mobilności sił zbrojnych a realizuje ją w rejonie kryzysowym.

Założenia mobilności strategicznej sił wielonarodowych w przewidywalnej przyszłości powinny określać osiągnięcie cech własnych tego działania takich, jak:

- suwerenność funkcjonalna – siły wielonarodowe mając potencjał niejednokrotnie wielokrotnie przekraczający potencjał ekonomiczny niektórych krajów na terenie których operują, podejmują decyzje w zakresie mobilności strategicznej w pewnym sensie niezależnie od interesów państw będących terenem ich oddziaływania, ponoszą jednak ryzyko działalności w różnorodnych układach ekonomicznych, politycznych i społecznych,
- złożoność struktur organizacyjnych, przestrzennych – determinuje złożoność struktur gwarantujących siłom wielonarodowym mobilność,
- rozproszenie – rozproszone geograficznie zdolności mobilne są tworzone i wykorzystywane według kryteriów globalnej efektywności, bez uprzywilejowania kraju wiodącego,

- specjalizacja – „globalny mandat” dla modułów wyspecjalizowanych, które obsługują siły wielonarodowe i zapewniają im mobilność<sup>160</sup>,
- zdolność integrowania – ściśle powiązanie i koordynacja działalności mobilnej w różnych układach, dzięki stałemu przepływowi informacji i zasobów (ludzi, technologii, środków finansowych itd.),
- elastyczność organizowania działań mobilnych w skali ogólnoświatowej, zarówno tych o charakterze strategicznym jak i operacyjnym,
- globalna efektywność mobilności – optymalizacja podziału zadań, która prowadzi do obniżania kosztów w całym systemie sił wielonarodowych.

Tak wyszczególnione przyszłe założenia mobilności strategicznej pozwalają określić listę koniecznych zdolności funkcjonalnych:

- kompleksowe zarządzanie i dowodzenie;
- orientacja na środowisko będące celem mobilności;
- zarządzanie zasobami ludzkimi w poszczególnych modułach narodowych;
- szkolenie personelu;
- skłonność do delegowania uprawnień i kompetencji podwładnym;
- kontrola kosztów mobilności;
- znajomość języków obcych;
- wykorzystanie komputerów i technik informatycznych.

---

<sup>160</sup> W ramach organizacji międzynarodowej a nawet Rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ.

W toku rozważań przyjęto, iż mobilność strategiczna ma być odpowiedzią na dynamicznie zmieniające się środowisko bezpieczeństwa i zapewnić konkurencyjność siłom wielonarodowym w rejonie kryzysowym. Siły wielonarodowe, poprzez konkurencyjną mobilność strategiczną, mają osiągać przewagę nad innymi stronami, graczami kryzysu. Jawi się pytanie: Jaka ma być konkurencyjność sił wielonarodowych, jej element osiągniany przez mobilność strategiczną? Jest to również pytanie o motywację osiągania mobilności strategicznej. Analiza porównawcza konkurencyjności zorganizowanego działania w wybranych, reprezentatywnych rejonach świata pozwala na interesujące uogólnienia i tezy. Zostały one przytoczone również z przyczyn naukowo poznawczych dla zachęcenia do ich weryfikacji w badaniach naukowych.

### **Stany Zjednoczone**

- Konkurencja jest siłą, która buduje charakter sił wielonarodowych.
- System motywacyjny do poszukiwań nowych rozwiązań mobilności strategicznej powinien być oparty na wyniku konkurencyjności sił wielonarodowych z pozostałymi podmiotami i przedmiotami kryzysu.
- Nie istnieje górny poziom walki konkurencyjnej w obszarze mobilności strategicznej (zwłaszcza mając na uwadze rewolucję techniczną i technologiczną).
- Konkurencyjność w mobilności sił jest procesem ciągłym.
- Agresywnie konkurujące firmy zajmujące się problemami mobilności to dynamiczne jednostki dążące do sukcesu

### **Europa**

- Konkurencja w dziedzinie mobilności jest faktem, do którego należy dostosować siły zbrojne (szczególnie wielonarodowe).
- Konkurencja w mobilności w istocie rzeczy nie jest ani dobra ani zła.

- Konkurencja mobilności ma wpływ na funkcjonowanie firm zajmujących się mobilnością, jednostek i szybko przeradza się w walkę.
- Zbyt silna konkurencja w obszarze mobilności jest destruktywna i niezgodna z ideą wspólnotową, partnerską i sojuszniczą.

### **Japonia**

- Konkurencja w dziedzinie mobilności jest przejawem naturalnych konfliktów.
- Konkurencja jest stanem przejściowym, celem ostatecznym jest natomiast harmonia ludzi z naturą.
- Agresywne konkurowanie w obszarze mobilności służy rozwojowi sił zbrojnych, wewnątrz sił wielonarodowych musi dominować współpraca.
- Zbyt silna konkurencja jest siłą niszczącą i kreuje nienawiść.

### **Czynniki wspomagające konkurencyjność mobilności sił wielonarodowych**

– czynniki zasobowe:

- zasoby ludzkie – ilość i jakość, koszty funkcjonowania, etyka i kultura działania,
- zasoby fizyczne – jakość i dostępność złóż surowców, klimat położenie geograficzne (szczególnie w rejonie docelowym),
- zasoby wiedzy – narodowe zbiory wiedzy i technologii oraz istnienie rynku (popytu) na produkty i usługi oferowane przez naukę,
- infrastruktura – rodzaje i jakość infrastruktury oraz koszty korzystania z niej.

### **4.3. Zasadnicze problemy mobilności strategicznej narodowych i wielonarodowych połączonych sił zbrojnych**

W obliczu nowych zagrożeń, związanych także z globalizacją bezpieczeństwa, państwa zostały postawione wobec trudnych dylematów. Jednym z nich są potrzeby, ale i możliwości mobilności strategicznej. W ocenie nowych zjawisk i płynących z nich dyrektyw dla polityki państw konieczne jest między innymi starannie wyważone ujmowanie relacji między narodowymi interesami bezpieczeństwa, interesami bezpieczeństwa szerszych ugrupowań, które współtworzymy (NATO, UE) i partykularnymi interesami bezpieczeństwa (nie obrony) naszych sojuszników. Owe trzy kategorie interesów bezpieczeństwa nie są tożsame, z czego powinny wynikać praktyczne wnioski dla własnej polityki i wysiłku w tej dziedzinie. Wynikają z tego praktyczne wnioski do budowania wielonarodowej mobilności strategicznej. Rysuje się pytanie: Czy ma to być suma strategii narodowych czy wspólna strategia? Jeżeli mamy budować wspólne zdolności mobilności sił wielonarodowych, to jasne jest, iż z jednej strony narzędzia tejże mobilności osiągać będą wspólne wielonarodowe cele. Z drugiej strony pojawia się pytanie: Czy cele te chronić będą interesy wszystkich, tylko wybranych, czy też każdego z osobna? Konieczne są tutaj rzetelna analiza sytuacji, nie poddawanie się zewnętrznej percepcji zjawisk, czyli autonomia myślenia. Co się tyczy zewnętrznej sfery mobilności strategicznej sił wielonarodowych, to można wyodrębnić co najmniej pięć dylematów – problemów, z którymi zmagają się obecnie państwa sprzymierzone, partnerskie, sojusznicze, znajdujące się w podobnej do Polski sytuacji, poszukujące założeń mobilności strategicznej przez pryzmat swego uczestnictwa w siłach wielonarodowych.

Jaka jest natura zagrożeń dla mobilności sił wielonarodowych? Chodzi o zagrożenia dla bezpieczeństwa polskich sił, nie dla bezpieczeństwa innych, czasem odległych państw. Powtórzmy, jest to pytanie o ich pochodzenie, o to,

wobec kogo są skierowane, w jaki sposób się przejawiają i mogą się przejawiać w przyszłości. Należy się przy tym zastanowić, czy odpowiedź na nie znajduje się w sferze obrony (a więc, czy powinniśmy być gotowi do walki także na „wysuniętych rubieżach”), czy też (jeśli owe zagrożenia mają charakter bardziej pozamilitarny) może raczej w szerszej sferze bezpieczeństwa – a zatem, należy raczej do kompetencji resortów spraw wewnętrznych, gospodarki czy infrastruktury (np. mobilności w sytuacji kryzysu niemilitarnego na terenie NATO). Geograficzny zasięg obrony państwa i jego bezpieczeństwa determinuje narodowy udział w budowaniu mobilności strategicznej.

Mobilność strategiczna sił wielonarodowych rozwijana jest na obszarach, na których w sensie geopolitycznym znajdują się interesy państw partycypujących w tych siłach. Interesy obrony (tak, jak są one jednoznacznie definiowane przez art. 5 i 6 Traktatu waszyngtońskiego dla wszystkich państw Sojuszu) nie są tożsame z interesami bezpieczeństwa. Te drugie są definiowane znacznie szerzej niż interesy obrony. Interesy bezpieczeństwa są interpretowane rozszerzająco, niekiedy ekspansywnie. Na przykład interesy bezpieczeństwa USA wymagają obecności amerykańskiej floty w Zatoce Perskiej, zaś Francji – francuskich komandosów czy Legii Cudzoziemskiej w Mauretanii. Interesy bezpieczeństwa Polski nie wymagają natomiast obecności polskich okrętów nawet w Cieśninach Duńskich. Powyższe determinuje zasięg mobilności strategicznej sił wielonarodowych i oznacza, iż nie każdy uczestnik tych sił musi w jednakowym stopniu partycypować w ich budowaniu. Każde państwo natomiast będzie kreować strategię mobilności sił wielonarodowych, do których wydziela swoje moduły. Będzie bowiem zainteresowane ochroną własnych interesów w tejże strategii. W ten sposób dochodzi się do określenia zgody na osiągnięcie celów mobilności sił wielonarodowych. Cele te osiągnane są adekwatnymi do nich narzędziami. Nie każdy te narzędzia mobilne posiada. Niemniej zadania do realizacji mobilności sił wielonarodowych będą rozkładać się proporcjonalnie pośród ich uczestników. Wiele z zadań będzie tożsamyh. Do realizacji tych

zadań używane będą narzędzia, które zostaną oddane do dyspozycji siłom wielonarodowym lub na zasadzie dwustronnych porozumień. Możemy przyjąć, że globalne interesy bezpieczeństwa (i obrony) posiadają jedynie USA; ponadregionalne – wielkie mocarstwa (w tym Unia Europejska); Polska zaś – jedynie regionalne. Z powyższego wynikać powinny wnioski praktyczne, dotyczące charakteru (*posture*) polskich sił zbrojnych oraz zadań związanych z ich restrukturyzacją i modernizacją w zakresie ich mobilności. W tym kontekście zasadna jest koncepcja narodowych specjalizacji w ramach NATO. Z drugiej strony obrona narodowa, której mobilność strategiczna jest częścią, musi mieć szerszą podstawę – także w sensie gospodarczym i społecznym. Jest ona związana z istotą państwa i nie można podchodzić do niej w sposób komercyjny. Ponadto zagrożenia będą się zmieniać, a państwo musi pozostać całością w jego podstawowych funkcjach, niezależnie od doraźnych koniunktur. Państwo musi utrzymywać dostateczny – w stosunku do potrzeb – poziom samowystarczalności w sferze mobilności strategicznej i ewentualna specjalizacja (lub łączenie zasobów mobilnych, gdyby do tego miało dojść) nie może go upośledzać<sup>161</sup>.

Jak powinny wyglądać z polskiej perspektywy relacje wśród wielonarodowych sił zbrojnych? Po pierwsze, jakie będzie miejsce NATO w polskiej polityce bezpieczeństwa i obrony, jeśli ta organizacja będzie ewoluować w kierunku OBWE? Lub też, jeśli NATO będzie jedynie platformą dla przyszłych, zmieniających *coalitions of willing*, którym będą przewodzić Amerykanie wspólnie z innymi mocarstwami – w zależności od doraźnych potrzeb. Po drugie, jaki będzie polski stosunek do unijnej ESDP – zwłaszcza jeśli stanie się ona wspólnotą bezpieczeństwa, zaś NATO pójdzie w kierunku czegoś pomiędzy wzmocnioną OBWE a platformą dla tworzonych *ad hoc* „koalicji chętnych”? Po trzecie, jaki powinien być polski stosunek do ONZ –

---

<sup>161</sup> R. Kuźniar, *Bezpieczeństwo, realizm oceny, dylematy polityki*, materiały z wystąpienia u autora, s. 16

zwłaszcza jeśli NATO stanie się sojuszem „globalnym” (*will of global*). Już dzisiaj rodzi się pytanie, czy globalne NATO będzie unieważniać – ignorować – uzupełniać – czy zastępować ONZ w sferze bezpieczeństwa? To są ważne pytania. Z odpowiedzi na nie wynikają poważne konsekwencje dla porządku międzynarodowego w ogóle oraz dla budowania założeń mobilności strategicznej w szczególności.

Z wieloma powyższymi zagadnieniami łączy się sprawa prawnoinstytucjonalnego kontekstu użycia siły. Chodzi o stosunek do prawa i instytucji, które do tej pory regulowały stosowanie siły (decyzje o jej użyciu oraz sposób jej używania). Nauka nie może ignorować faktu wymykania się stosowania siły z istniejących ram prawno-instytucjonalnych. Należy tu wyodrębnić dwa aspekty: wewnętrzny i zewnętrzny. W aspekcie wewnętrznym pojawił się problem adekwatności procedur demokratycznych (konstytucyjnych) do sytuacji wymagających użycia siły. Tak było w przypadku wojny o Kosowo, w której użycie siły przez NATO nastąpiło niejako „obok” Rady Bezpieczeństwa i Karty NZ oraz prawa wewnętrznego państw członkowskich. Kolejny badany przypadek to rozbieżność interpretacji stanu, który nastąpił po 11 września: dotyczyło to zarówno kwalifikacji faktycznej, jak i prawnej. Czy był to „atak zbrojny” w sensie art. 5 Traktatu waszyngtońskiego, czy nie? A zatem: czy jesteśmy w „stanie wojny” (jak ogłaszali jedni), czy też uczestniczymy w jakiejś operacji reagowania kryzysowego z użyciem siły zbrojnej. Powodem tych niejasności była nie tylko wyjątkowość sytuacji, lecz również chęć ułatwienia sobie zadania – niekrepowania swobody działania ograniczającymi rygorami prawa. Po drugie, nasila się zjawisko wyłamywania się sposobu użycia siły z ram istniejących reżimów prawnomiędzynarodowych. Chodzi tu o stosunek do konwencji prawa wojennego i prawa humanitarnego oraz innych ograniczeń, które wynikają z Karty NZ bądź powinny być nakładane przez RB ONZ zwłaszcza, że procentowy udział ofiar cywilnych w najnowszych konfliktach rośnie. Rada Bezpieczeństwa jest właściwie bezsilna

wobec poczynań mocarstw (bądź państw znajdujących się pod ich ochroną), bowiem są one jej stałymi członkami. Państwa takie jak Polska mają niewielki wpływ na decyzje o użyciu siły i postępowanie mocarstw. Robert D. Kaplan, zapowiada wręcz powrót do czasów starożytnych<sup>162</sup>. Wyniki tych badań jednoznacznie potwierdzają i pozytywnie weryfikują tezę o wypośrodkowaniu możliwości mobilności strategicznej struktur wielonarodowych (nowoczesna skoncentrowana logistyka) oraz potrzebami narodowymi sił zbrojnych w zakresie obrony własnego terytorium czy wypełniania zobowiązań sojuszniczych.

Tego typu dylematów i problemów jest zapewne więcej. Odpowiedzialne podejście do bezpieczeństwa narodowego wymaga, aby nie unikać trudnych, niekiedy niewygodnych pytań i zagadnień. Nie należy się przy tym zdawać na najbardziej nawet przekonujące zagraniczne analizy i prognozy<sup>163</sup>.

Rozważając założenia mobilności strategicznej sił wielonarodowych, postawić należy pytanie o zwarty sojusz euroatlantycki. Budowę takich założeń utrudniają różnice koncepcyjne między USA i Europą. Czy udało się wypracować jednolite stanowisko strategiczne wobec mobilności sił wielonarodowych? Wydaje się, że tak. Mobilność strategiczna sił NATO wiąże się bowiem ze strategicznymi koncepcjami Sojuszu, w których wyraźnie lokują się interesy jego członków. Osiągnięcie porozumienia w sprawie amerykańskiej obrony przeciwrakietowej jest jednym z przykładów potwierdzających tę tezę. Na razie więcej jest jednak wątpliwości, głównie z powodu małej kreatywności strategicznej europejskich partnerów USA. Mobilność strategiczna wymieniana jest obok potencjału informacyjnego (w tym „cyfryzacji” działań zbrojnych), efektywność broni precyzyjnej czy żywotności sił zbrojnych jako obszar o dużych jeszcze rozbieżnościach między USA a Europą. Amerykanie słusznie eksponują czynnik rozbieżności – świadczy to o ich perspektywicznym

---

<sup>162</sup> Tamże, s. 17.

<sup>163</sup> G. Kostrzewa Zorbas, *Polska w Europie*, 3/2002, s. 32.

podejściu do spraw bezpieczeństwa. Brak mobilności strategicznej może rozbić koalicję w najbardziej krytycznym momencie, np. w przypadku szantażu ze strony przeciwnika bronią masowego rażenia.

Założenia mobilności strategicznej związane są dodatkowo z tzw. „różnicą prędkości”, z jaką euroatlantyccy partnerzy poruszają się w dziedzinie bezpieczeństwa. USA planują w najbliższym roku zwiększenie wydatków obronnych o kwotę porównywalną z sumą budżetów obronnych Wielkiej Brytanii i Włoch. Nakłady na amerykańskie prace badawczo-rozwojowe wzrosną o sumę, jaką na ten cel wydają dziś Francja i Niemcy razem wzięte, a warto przypomnieć, że pod względem bieżących wydatków na badania i rozwój Amerykanie przewyższają Europejczyków dwudziestokrotnie. W takiej sytuacji odruchowym rozwiązaniem wydaje się zwiększenie także europejskich wydatków obronnych. Sojuszniczym lekarstwem na „chorobę luki” miało być powstanie inicjatywy zdolności obronnych. Badanie faktów dowodzi, że w nowej sytuacji wymaga ona jednak przeglądu i aktualizacji. Ważne jest, by mobilność strategiczna objęła też pozamilitarny wymiar sektora bezpieczeństwa. Chodzi zwłaszcza o takie dziedziny, jak wywiad cywilny, powszechny system ostrzegania i alarmowania, ratownictwo, działania policyjne, operacje medialne (informacyjne, dezinformacyjne, propagandowe) i obrona cywilna. Ostatnie doświadczenia walki z terroryzmem wskazują bowiem na konieczność zintegrowanego, cywilno-wojskowego podejścia do kwestii bezpieczeństwa. Pojawia się więc problem wojskowo-cywilnej mobilności strategicznej. Oznacza to, że ściśle obronne zdolności mobilności strategicznej NATO trzeba przekształcić w zdolności w szeroko rozumianej dziedzinie bezpieczeństwa. Kluczowe są dziś decyzje dotyczące wewnętrznej, transatlantyckiej konsolidacji Sojuszu w wymiarze strategicznym (jednolitość koncepcyjna) i operacyjnym (kompatybilność technologiczna i interoperacyjność sprawnościowa) w wielu dziedzinach, w tym w zakresie mobilności strategicznej. Od tego zależy, czy

zmniejszy lukę euroatlantycką do wymiaru szczeliny, czy też zmienimy ją w przepaść<sup>164</sup>.

Sojusz w całości wymagał będzie, zarówno w krótkiej, jak i długiej perspektywie, do każdego rodzaju operacji podstawowych zdolności operacyjnych, takich jak skuteczne zdolności bojowe, mobilność i zdolność do przerzutu wojsk, zdolności sił żywych i infrastruktury do przetrwania, zdolność do wspomagania działań w wymiarze logistyki oraz wymiany jednostek na polu walki. Dla rozwinięcia pełnego potencjału zdolności prowadzenia operacji wielonarodowych, ważna będzie interoperacyjność, wliczając w to czynnik ludzki, zastosowanie odpowiednio nowoczesnych technologii, utrzymanie przewagi informacyjnej w operacjach wojskowych oraz wysoko wykwalifikowanego personelu o szerokim zakresie umiejętności. Odpowiednie zdolności w obszarze dowodzenia, kontroli i łączności oraz wywiadu i rozpoznania będą niezbędnymi elementami wzmacniającymi siłę wojsk<sup>165</sup>.

Zdolność do rozmieszczania oraz mobilność powinny być głównymi zasadami adaptacji struktury dowodzenia NATO. Należy zachować elastyczność i trwałość, oferowane przez dwa strategiczne poziomy dowodzenia oraz dowództwa regionalne, pod warunkiem, że dowództwa regionalne staną się mobilne i zdolne do przeniesienia w inne miejsce. Ważniejszą sprawą jest stworzenie co najmniej dwóch dowództw Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (CJTF).

CJTF są powiązane ze strukturą sił zbrojnych. Umożliwią koncentrację środków oraz powstanie wielonarodowych, wielozadaniowych sił zbrojnych. W ten sposób zostaną stworzone ramy do zorganizowania nowych zdolności, których tak bardzo potrzebuje Sojusz. Pozyskawszy takie nowe zdolności,

---

<sup>164</sup> S. Koziej, *Luka euroatlantycka, szczelina czy przepaść*, „Tygodnik Powszechny”, nr 27, lipiec 2002.

<sup>165</sup> Koncepcja Strategiczna Sojuszu, przyjęta przez Szefów Państw i Rządów uczestniczących w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie w dniach 23 i 24 kwietnia 1999 roku, pkt 53, strona internetowa: [www.bbn.gov.pl](http://www.bbn.gov.pl)

NATO przewycięży główną przyczynę tego, że nie zostało pierwotnie zaangażowane w wojnę z terrorem. To oczywiście nie zamknie luki w zakresie zdolności, istniejącej pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i Sojusznikami, ale przyczyni się do jej zawężenia. Te posunięcia nie będą możliwe bez poniesienia kosztów, ale nie będą wymagały tak drastycznego zwiększenia budżetów obronnych, jakie obserwowaliśmy w Stanach Zjednoczonych.

NATO musi określić kluczowe obszary, które wymagają modernizacji oraz wybrać te, które mają pierwszorzędne znaczenie dla gotowości operacyjnej dwu CJTF i które przywrócą interoperacyjność. Ważne wnioski należy wyciągnąć z doświadczeń pozyskanych w trakcie wdrażania Inicjatywy Zdolności Obronnych (DCI): ustalanie zbyt wielu priorytetów oznaczało, że w istocie nie było żadnych priorytetów. Te 58 pozycji, które zostały wybrane jako działania priorytetowe, rozmyły kształt DCI, nadmiernie ułatwiając państwom członkowskim znajdowanie wymówek wobec braku istotnych osiągnięć. Problematyka wdrażania DCI została szerzej omówiona w rozdziale drugim.

Jednak, nie zaprzeczając konieczności ustalenia priorytetów i koncentrowania się na tym, co jest wykonalne, Sojusznicy europejscy muszą zrozumieć, że to dopiero początek procesu modernizacji, który – co wielce prawdopodobne – może przeciągnąć się poza ramy bieżącej dekady. To byłby jedynie pierwszy krok w kierunku opracowania programu poprawienia europejskich zdolności w zakresie obrony. Taki program pozwoliłby jednocześnie osiągnąć dwa cele: umożliwiłby NATO osiągnięcie bardzo potrzebnych zdolności i umożliwiłby Unii Europejskiej skuteczne zrealizowanie celu strategicznego określonego w 1999 roku w Helsinkach. Problematyka ta była przedmiotem szczegółowych rozważań trzeciego rozdziału, stąd jedynie konkluzja, że nie powinno się oczekiwać, że europejscy sojusznicy skopiują amerykańską strukturę sił zbrojnych, a raczej byłoby pożądane, aby uzupełnili zdolności USA na zasadzie komplementarności i w ten sposób podnieśli elastyczność i zdolności logistyczne sił zbrojnych Sojuszu.

Możliwe obszary modernizacji to dowodzenie, kontrola, systemy łączności i komputeryzacja oraz wywiad, obserwacja i rekonesans (*Command, Control, Communication, Computer, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance – C4 ISR*). To jest szkielet lub oś, wokół której można by budować wszystkie pozostałe zdolności potrzebne do przeprowadzenia tej rewolucji w kwestiach wojskowych. Zdolnością, która scala powyżej wymienione, jest mobilność strategiczna. NATO powinno się skoncentrować na introperacyjnym C4 i ulepszonym ISR, co jest wymaganą podstawą dowodzenia w warunkach bojowych. Dowódcy wojskowi muszą być w stanie dowodzić i sprawować kontrolę nad swoimi siłami zbrojnymi oraz komunikować się z nimi w zaawansowany technicznie i bezpieczny sposób, przy użyciu interoperacyjnych systemów, a także muszą wiedzieć, co się dzieje wokół nich. Poprawienie zdolności w tym obszarze ułatwi także Sojuszowi korzystanie z dwóch sposobów wzmocnienia jego zdolności: wykorzystania wielozadaniowych sił zbrojnych oraz koncentracji środków.

Wskazane byloby, aby udoskonalenia w zakresie C4 koncentrowały się na zapewnieniu dwóm CJTF niezbędnych zdolności. Jeżeli będzie to możliwe, NATO powinno postarać się o pozyskanie szerokopasmowego systemu dowodzenia i kontroli (C2) jedynej technologii zdolnej do zmierzenia się z oczekiwaną w najbliższej przyszłości ilością danych. W tym celu, zamiast wysyłać satelity będące własnością NATO, co pochłonie ogromne kwoty wydatków i stworzy zdolności daleko przewyższające potrzeby, Sojusz mógłby leasingować usługi szerokopasmowe na zasadach komercyjnych.

Udoskonalenia w zakresie ISR można by najlepiej osiągnąć, kontynuując sprawdzony model Systemu Powietrznego Ostrzegania i Kontroli NATO (AWACS), który obserwuje i kontroluje przestrzeń powietrzną. Należałoby też stworzyć niewielki komponent w postaci sojuszniczego systemu obserwacji obiektów naziemnych z powietrza (*Air Ground Surveillance – AGS*), który byłby własnością NATO i pozostawałby pod jego dowództwem. Komponent ten

mógłby być wyposażony na razie, w ramach tymczasowych rozwiązań w amerykańskie samoloty rozpoznania JSTARS (*Joint Strategic Air Reconnaissance System*), jedyny w pełni interoperacyjny system dostępny na rynku.

Jednocześnie NATO powinno zobowiązać się do stworzenia do końca tej dekady sił wspólnych ISR, które powinny się składać z dobranych w odpowiednich proporcjach samolotów załogowych i systemów bezzałogowych, takich jak Predator, a także, jeżeli będzie taka potrzeba, z pewnej liczby śmigłowców. Przejściowo stosowane JSTARS, unowocześnione o wspólnie opracowany radar, z dużym powodzeniem mogłyby się stać załogowym elementem takich wielozadaniowych sił zbrojnych. Tak zbudowane siły wielonarodowe będą musiały posiadać jasny system i mechanizmy oraz środki mobilności do rejonu kryzysowego.

Udoskonalenia w zakresie C4 i ISR są kluczem do całej modernizacji. Jeżeli nie zostaną przeprowadzone, większość innych posunięć będzie w zasadzie bez znaczenia. Działania te muszą jednak być uzupełnione o pozyskanie technologii broni precyzyjnego rażenia. Należy też podjąć – niezwiązane z żadnym kosztem, albo niezbyt kosztowne – decyzje o koncentracji istniejących i planowanych zdolności państw członkowskich, co pozwoli uniknąć ponoszenia niepotrzebnych kosztów ogólnych związanych z uzupełnianiem paliwa w powietrzu, transportem powietrznym, transportem morskim, obroną powietrzną lub wykorzystaniem sił ratowniczych i humanitarnych w przypadku katastrof. Te ostatnie siły muszą być zdolne do rozlokowywania w razie potrzeby, w obrębie terytorium traktatowego NATO. Przedstawiona problematyka nie zostanie rozwiązana bez precyzyjnego mechanizmu mobilności strategicznej.

Decyzje podjęte zgodnie z tymi kierunkami, zebrane w program poprawy europejskich zdolności, są ważnymi krokami w kierunku modernizacji zdolności i przeprowadzenia rewolucji w kwestiach wojskowych wykonalnymi

i mieszczącymi się w ramach możliwych wydatków. Taki program udoskonaleń mógłby początkowo być finansowany poprzez odchudzenie i redukcję niektórych raczej rozdmuchanych programów, takich jak System Dowodzenia Obroną Powietrzną i Kierowania (*Air Command Control System – ACCS*). Europejscy sojusznicy musieliby zobowiązać się do zwiększania swoich budżetów obronnych przez następne 10 lat lub podobny okres, do poziomu, jaki chcieli narzucić państwom ubiegającym się o członkostwo w NATO, tj. 2% PKB.

Powyższe może prowadzić do powstania zrewidowanej Koncepcji Strategicznej, albo do opracowania dokumentu zbiorczego, podobnego do Raportu Harmela z roku 1967, wyznaczającego kierunek strategiczny NATO. Wkroczyliśmy w czas, w którym stara strategia nie jest już postrzegana jako przyszłościowa i obowiązująca, ale nowej jeszcze nie ma. Prawdopodobnie lata zajmie uzgodnienie nowej strategii, która będzie musiała być kompromisem pomiędzy pozawojskowymi wysiłkami w celu uniknięcia konfliktu, a zmodyfikowaną strategią odstraszenia, ukierunkowaną bardziej na odmowę niż na wymierzanie kar – z uwzględnieniem nowych wysiłków zmierzających do wzmocnienia ochrony i obrony, obejmujących nowe wielostronne inicjatywy w zakresie kontroli zbrojeń i budowy zaufania. Taka nowa i zmodyfikowana strategia musiałaby mieć globalny wymiar, aby być odpowiedzią na globalne zagrożenia.

Imperatywem jest uruchomienie przekształceń NATO, które dałyby pewność, że Sojusz jest przygotowany na to, co nieprzewidziane i niemożliwe do wyobrażenia. To pomoże odbudować więź atlantycką i ponownie potwierdzi niezbędną rolę Sojuszu dla bezpieczeństwa wszystkich jego państw członkowskich. Nie można sobie wyobrazić lepszego przesłania niosącego pewność zarówno dla Amerykanów, jak i Europejczyków, w tych czasach bezprecedensowej niepewności i wielowymiarowych zagrożeń. Europejczycy także pilnie muszą zacząć właściwie adresować swoje wydatki zmierzające do

poprawy zdolności obronnych. W ten sposób zademonstrują swoje zobowiązanie do zawężania luki w zakresie zdolności i mogą zdobyć wpływ polityczny. Zapewnią także USA, iż są Sojusznikami gotowymi, chętnymi i zdolnymi do pełnego uczestniczenia w przyszłych operacjach, których celem będzie obrona wspólnych interesów<sup>166</sup>.

NATO musi stać się globalnym sojuszem przygotowanym do obrony interesów swoich państw członkowskich, niezależnie od tego, gdzie one są zagrożone oraz zdolnym do tego, aby działać jako trzon dla przyszłych koalicji chętnych, tworzonych *ad hoc*. Stosownie do tego, mobilność strategiczna sił zbrojnych powinna ulec adaptacji, a nowe zdolności muszą być pozyskane. Zdolność do rozmieszczania oraz mobilność powinny być głównymi zasadami adaptacji struktury dowodzenia NATO. Adaptacja ta powinna obejmować stworzenie co najmniej dwóch dowództw Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych, co umożliwi koncentrację środków oraz stworzenie w pełni mobilnych wielonarodowych, wielozadaniowych sił zbrojnych. Wysiłki w zakresie modernizacji powinny się koncentrować na poprawie stanu zdolności, które mają pierwszorzędne znaczenie dla gotowości operacyjnej CJTF.

---

<sup>166</sup> Generał Klaus Naumann, *Przekształcanie Sojuszu*, NATO Review.

## R o z d z i a ł 5

### STRATEGICZNE PRZEMIESZCZANIE WOJSK

Sojusz Północnoatlantycki, Unia Europejska oraz coraz więcej państw podejmuje działania dla zwiększania mobilności strategicznej i wzrostu możliwości prowadzenia działań o charakterze ekspedycyjnym. Przed planistami wojskowymi pojawia się problem wyboru optymalnego, w zaistniałej sytuacji wojskowo–geograficznej i politycznej, sposobu przemieszczenia wojsk oraz przeznaczonych dla nich zapasów. Praktyka potwierdza, że w potrzeby transportu sił zbrojnych drogą powietrzną zwiększała się wraz ze wzrostem częstotliwości i dynamiki konfliktów lokalnych oraz zmianami w sposobach interwencji z użyciem siły militarnej. Przykładowo, w operacji pk.: „*Allied Force*” w Kosowie, na 33 122 wylotów wykonanych<sup>167</sup>, 5499 (21,8%) stanowiły misje wykonane przez lotnictwo transportowe. Z drugiej strony, jeżeli warunki na to pozwalają, siły zbrojne korzystają z transportu morskiego, zarówno w czasie przemieszczania sił w ramach rutynowych przedsięwzięć szkoleniowych, jak i podczas rzeczywistych działań<sup>168</sup>.

Stosuje się zasadę, że transportem powietrznym przerzuca się stany osobowe, zaś transportem morskim sprzęt i zaopatrzenie. Można jednak przyjąć, że nie zawsze i wszędzie strona organizująca przemieszczenie strategiczne dysponować będzie lotniskami i bezpiecznymi rejonami dyslokacji sił w bezpośredniej bliskości rejonu działań. W takim przypadku zarówno rozwinięcie sił do rejonów działań (bojowych), jak i utrzymanie ciągłości ich zaopatrywania wymagać będzie posiadania wydolnego oraz sprawnego systemu transportu morskiego. Każdorazowo przy podejmowaniu decyzji o wyborze

---

<sup>167</sup> Według stanu na 31 maja 1999 r.

<sup>168</sup> K. Kubiak, *Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych*, Gdynia 2002, s. 9.

środka transportu należy rozważyć zalety i wady transport powietrznego względnie morskigo, stąd przybliżenie specyfiki obu rodzajów będzie stanowiło przedmiot rozważań niniejszego rozdziału. Jednocześnie poszukiwane będą odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jakie są główne zalety i wady środków transportu morskigo i powietrznego, zarówno wojskowego jak cywilnego?
2. Czy siły zbrojne NATO są w stanie samodzielnie zaspokoić potrzeby mobilności strategicznej, czy koniecznym jest pozyskiwanie jednostek z rynku cywilnego? Jeśli tak, to na jakich zasadach?
3. Jaki rodzaj transportu będzie w przyszłości wiodącym środkiem przemieszczania strategicznego?
4. Jak należy rozumieć mobilność sił specjalnych w operacjach połączonych?

### **5.1. Rola transportu morskigo w uzupełnieniu mobilności strategicznej**

W odniesieniu tego rodzaju transportu można dokonać kilku podziałów. Pierwszy z nich może obejmować trzy grupy jednostek według następującego klucza:

- okręty ze składu sił morskich (np. jednostki desantowe, transportowce, zaopatrzeniowce),
- jednostki agend i instytucji podporządkowanych siłom morskim lub resortom obrony (na przykład brytyjska *Royal Fleet Auxiliary* – RFA lub amerykańskie *Military Sealift Command* – MSC),
- jednostki pozyskiwane z rynku cywilnego (*Ships Taken up From Trade* – STUFT)<sup>169</sup>.

---

<sup>169</sup> K. Kubiak, *Współczesne siły morskigo*, Warszawa 2004, s. 20.

Kolejny podział może obejmować takie grupy, jak: okręty desantowe, okręty logistyczne i okręty transportowe<sup>170</sup>. Należy jednak pamiętać, że jest to podział w dużej mierze umowny, gdyż okręty z jednej grupy mogą jednocześnie przynależeć ze względu na swoją wielozadaniowość do drugiej, lub różnica pomiędzy okrętami z dwóch różnych grup może być jedynie formalna.

Różnorodność typów okrętów desantowych powoduje ich wewnętrzny podział na klasy, wynikający z różnorodnego wyposażenia i zadań przed nimi stawianych. Zasadniczym zadaniem okrętów desantowych jest wysadzenie na nieprzygotowany brzeg przewożonych jednostek przy pomocy własnych środków transportu. Używane są do tego celu przewożone na pokładzie łodzie desantowe, poduszkowce, śmigłowce transportowe, lub pojazdy amfibijne. Dodatkowo, większość okrętów desantowych zapewnia wsparcie działań z powietrza przy użyciu śmigłowców bojowych lub samolotów, a często również wsparcie ogniowe lądujących sił. Okręty te mają możliwość transportu zaopatrzenia dla walczących jednostek oraz wspierania ich działań przez określony czas.

Okręty logistyczne służą do transportowania jednostek na pokładzie, wyładunku tychże w portach przy użyciu własnych lub lądowych urządzeń przeładunkowych oraz zaopatrywania i wsparcia logistycznego działań jednostek lądowych, morskich i powietrznych. Często okręty desantowe są jednocześnie okrętami logistycznymi. Okręty logistyczne wyposażone mogą być w pokłady do przewozu ładunków *ro-ro*, pokłady lotnicze oraz urządzenia do zaopatrywania okrętów na morzu.

Do grupy okrętów transportowych zaliczyć można statki typowo transportowe takie jak statki *ro-ro*, kontenerowce, czy ewentualnie drobnicowce. Duża część z nich to statki cywilne czarterowane przez siły zbrojne na czas przewozu sił do rejonu działania, lub na dłuższy okres jako

---

<sup>170</sup> J. Dilling, *Środki ...*, wyd. cyt., s. 22.

statki składy. Pozostałe to typowo militarne jednostki (najczęściej typu *ro-ro*), które znajdują się na stanie floty marynarki wojennej.

Niezależnie od grupy jednostek, na siłach morskich spoczywa zadanie organizowania transportu morskiego oraz zapewnienia ochrony okrętom, transportowcom (pozyskanym statkom handlowym) w czasie przejścia morzem. Problem nabiera w ostatnich latach szczególnego znaczenia. W przeszłości ochrona i obrona transportu morskiego ograniczała się z reguły do portów przybycia i ich bezpośredniego sąsiedztwa. Obecnie, głównie w związku ze wzrostem zagrożeń asymetrycznych, może zaistnieć konieczność organizowania związanych z tym przedsięwzięć na całej trasie przejścia, a przynajmniej w rejonach ścieśnionych i wzdłuż wybrzeży krajów niestabilnych.

Transport morski jest znacznie wolniejszy od transportu lotniczego, ale za to tańszy. Poza tym jest w mniejszym stopniu uzależniony od poziomu infrastruktury w miejscu docelowym. W porównaniu z transportem lądowym, transport drogą morską posiada wiele korzyści. Przewóz znacznej liczby ludzi i masy towarowej morzem jest zdecydowanie bardziej opłacalny niż transportem samochodowym lub kolejowym. Przygotowanie transportu morskiego jest też znacznie prostsze i mniej czasochłonne niż przebazowania lądem. Nie ma konieczności zestawiania wymiarów pojazdów i załadowanych wagonów z szerokością i prześwitem mostów, wiaduktów i innych miejsc zwężonych, zmniejszania prędkości przy zbliżaniu się do takich przeszkód i poszukiwania objazdów. Jeżeli rejon docelowy dostępny jest z morza, automatycznie eliminowana jest konieczność poddawania się długotrwałym i skomplikowanym procedurom granicznym i rygorom związanym z przemieszczaniem się przez terytorium państwa trzeciego. W rezultacie może to uczynić przerzut morzem szybszym mimo tego, że kolumny marszowe i transporty kolejowe przemieszczają się zazwyczaj szybciej niż jednostki pływające.

Transport morski jest mniej zależny od sytuacji pogodowej, zwłaszcza opadów, zamglenia, gołoledzi i innych czynników wpływających na szybkość

pojazdów. Gołoledź i intensywny opad są w stanie zmniejszyć prędkość kolumny o połowę niezależnie od rodzaju drogi, zaś intensywny deszcz może uczynić drogi gruntowe praktycznie nieprzejezdnymi. Na morzu nie występuje też problem potencjalnych protestów ludności państwa tranzytowego przeciwko przemarszowi obcych wojsk, zadrażnień między cywilami a personelem wojskowym, prowokacji i szeregu innych zagrożeń dyscypliny. Nie bez znaczenia jest też fakt, że statek jest znacznie łatwiej chronić niż transporty kolejowe oraz drogowe oraz to, że na jednostce pływającej można prowadzić wiele przedsięwzięć szkoleniowych, które w innym przypadku musiałyby zostać zawieszane.

Na pokładach statków mogą być transportowane całkowicie ukompletowane pododdziały i oddziały, a nawet związki taktyczne gotowe do podjęcia działań natychmiast po wyokrętowaniu. Faza powolnego narastania sił i ich reorganizacji w rejonie docelowym, kiedy to wojska są najbardziej narażone na rozmaite ataki, zredukowana jest do minimum określanego czasem rozładunku<sup>171</sup>.

Ponieważ w czasie pokoju żadne państwo świata nie utrzymuje w podporządkowaniu wojskowym tonażu transportowego w ilości niezbędnej do pełnego zaspokojenia potrzeb sił zbrojnych, w warunkach konfliktu prowadzonego w znacznej odległości od terytorium narodowego jedynym sposobem zaspokojenia potrzeb transportowych generowanych przez działania ekspedycyjne o dużym natężeniu, jest wykorzystanie statków w oparciu o zapisy prawne mówiące o świadczeniach rzeczowych na rzecz obronności lub zakup usług transportowych na rynku żeglugowym.

**Środki okrętowe.** Systematyka środków okrętowych mających związek z mobilnością strategiczną została zawarta w normie obronnej NO-19-A006:1997. Zawiera ona definicje podstawowych pojęć, grup, klas i podklas

---

<sup>171</sup> Tamże, s. 10.

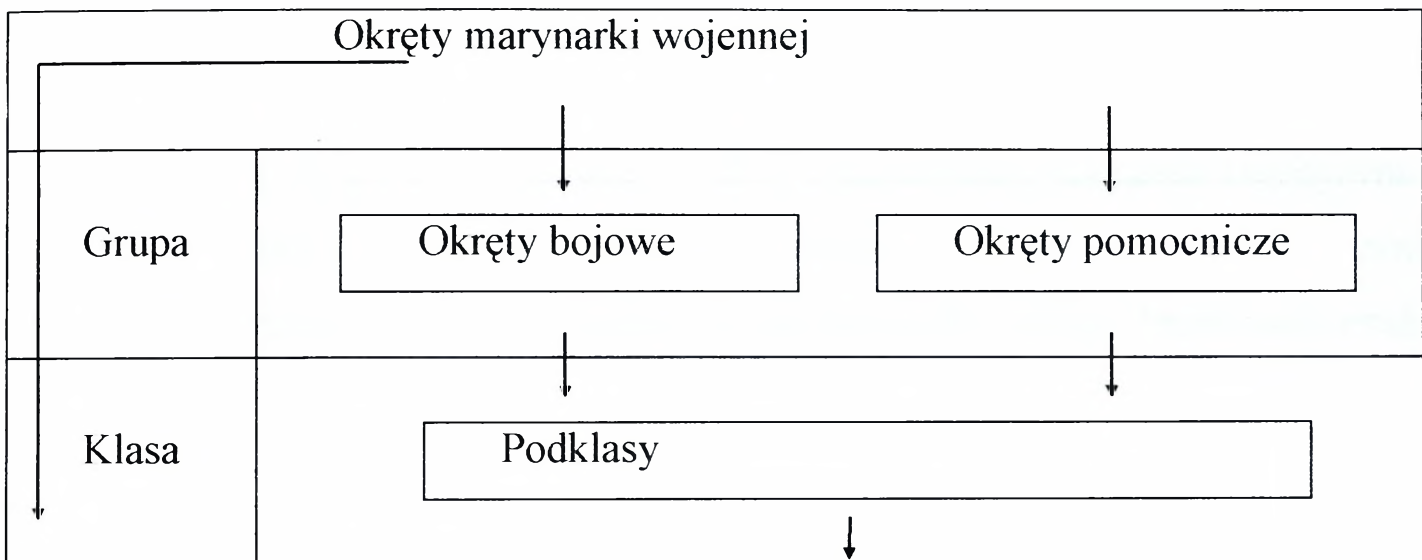
okrętów obecnie znajdujących się we flotach światowych oraz przedstawia zasady ich klasyfikacji (przeznaczenie, wyporność, prędkość, uzbrojenie, środki obserwacji technicznej).

Norma jest zgodna z normą NATO STANAG 1166, jednocześnie zachowuje narodowe nazewnictwo związane z tradycjami historycznymi. W normie podano podział okrętów wojennych. Specyfika tego podziału, nieadekwatnego do innych rodzajów sił zbrojnych, wynika ze szczególnego charakteru morskiego teatru działań wojennych, który stanowi toń wodna, powierzchnia morza i przestrzeń nad nim. Poprzez ograniczenie grup, klas i podklas okrętów uzyskano większą spójność i elastyczność, a w związku z tym łatwość posługiwania się klasyfikacją.

Okręty będące w wyposażeniu marynarki wojennej podzielono na dwie grupy. Okręty oddziałujące na przeciwnika uzbrojeniem tworzą grupę okrętów bojowych. Okręty niewypełniające zadań polegających na oddziaływaniu na przeciwnika uzbrojeniem, a jedynie zabezpieczające działanie okrętów bojowych, tworzą grupę okrętów pomocniczych. Okręty pomocnicze, ze względu na wpływ na przebieg działań bojowych, dzielą się na zabezpieczające proces dowodzenia i okręty wsparcia logistycznego. Dodatkowo w wyposażeniu marynarki wojennej znajdują się bazowe środki pływające. Metodykę podziału okrętów wojennych przedstawiono w tabeli 5.1.

Okręty bojowe są przeznaczone do wykonywania zadań taktycznych bezpośrednio w walce, transporcie i podczas wysadzania sił desantu wraz z wyposażeniem, a także szeroko rozumianych przedsięwzięć dotyczących wojny minowej. Mogą realizować postawione zadania samodzielnie lub w zespole okrętów, we współdziałaniu z innymi rodzajami sił marynarki wojennej czy sił zbrojnych, lub bez takiego współdziałania. Okręty bojowe decydują o potencjale bojowym sił morskich danego państwa.

## KLASYFIKACJA OKRĘTÓW NA GRUPY I KLASY



*Źródło:* opracowanie własne na podstawie normy obronnej NO-19-A006:1997

Okręty pomocnicze mają bezpośredni wpływ na efektywność wykonania zadań przez okręty bojowe. Przeznaczone są do realizacji szeroko rozumianych przedsięwzięć dotyczących wsparcia logistycznego oraz do zapewnienia wszelkich informacji okrętom bojowym, czyli do zabezpieczania procesu dowodzenia.

Norma obejmuje następujące **definicje ogólne**, mające związek z **mobilnością strategiczną**:

- s t a t e k – wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, włącznie z urządzeniami bezwypornościowymi i wodnosamolotami używanymi lub nadającymi się do wykorzystywania jako środek transportu wodnego;
- o k r ę t d e s a n t o w y (*landing amphibious ship*) – okręt przeznaczony do przewozu i wysadzania sił desantu, wraz ze sprzętem i wyposażeniem, na brzeg oraz do transportu różnorodnych środków desantowych (tj. kutrów desantowych, poduszkowców i śmigłowców) niezbędnych do przeprowadzenia tego typu operacji; niekiedy wykonujący także zadanie ogniowego wsparcia wojsk desantu;

- dysponujący niezbędnym (umożliwiającym wyładunek: drogą powietrzną, sposobem „brzeg-brzeg” lub „okręt-brzeg”) wyposażeniem technicznym i urządzeniami zapewniającymi sprawny wyładunek sił desantu wraz z wyposażeniem;
- o k r ę t b a z a (*depot ship*) – okręt zapewniający wsparcie logistyczne konkretnej klasy lub podklasy okrętów; umożliwiający okrętom odtworzenie gotowości bojowej poza miejscem stałego bazowania oraz zapewniający ich załogom odpowiednie warunki socjalne podczas jej odtwarzania; wyposażony w niezbędny sprzęt techniczny, umożliwiający obsługiwany okrętom uzupełnienie zapasów, dokonanie nieskomplikowanych napraw lub usunięcie niesprawności oraz zapasy części zamiennych typowych dla obsługiwanej przez siebie klasy okrętów;
  - o k r ę t t r a n s p o r t o w y (*transport ship*) – okręt przeznaczony do przewozu konkretnego rodzaju ładunku; wyposażony w specjalistyczne urządzenia przeładunkowe oraz urządzenia niezbędne do obsługi technicznej przewożonych zapasów;
  - o k r ę t z a o p a t r z e n i o w y (*replenishment ship*) – okręt przeznaczony do dostarczania innym okrętom co najmniej dwóch rodzajów zapasów (np. wody słodkiej i prowiantu); wyposażony w niezbędne urządzenia do przekazywania zapasów na okręty będące w ruchu lub stacjonujące poza miejscem stałej dyslokacji;
  - z b i o r n i k o w i e c (*replenishment filer*) – okręt przeznaczony do przewozu ładunków płynnych (paliwa lub wody); wyposażony w sprzęt umożliwiający uzupełnienie ładunków płynnych przez okręty będące w ruchu lub stacjonujące poza miejscem stałej dyslokacji.

B a z o w e ś r o d k i p ł y w a j ą c e to sprzęt pływający taki, jak: warsztaty pływające, doki pływające, dźwigi pływające, motorówki, hulki, pływające magazyny, barki asenizacyjne itp.; przeznaczony do wszechstronnego zabezpieczenia działalności okrętów i ich postoju w bazach morskich.

W odniesieniu do **klasyfikacji okrętów** w normie zamieszczone między innymi następujące definicje szczegółowe:

- okręt desantowy wielozadaniowy (*amphibious assault ship multipurpose*) – okręt przeznaczony do zadań o różnorodnym charakterze, realizowanych podczas przejścia morzem oraz w trakcie operacji i działań desantowych, mogący w swym wyposażeniu mieć pokładowe samoloty myśliwsko-bombowe (pionowego startu i lądowania), realizujące zadania: wsparcia ogniowego sił desantu, osłony lotniczej zespołu desantowego podczas przejścia morzem oraz śmigłowce desantowe, wykorzystywane do wyładunku sił desantu wraz z jego wyposażeniem i zaopatrzeniem (wyładunek sił i środków desantu jest także prowadzony przez kutry desantowe, w tym na poduszce powietrznej); spełniający funkcję okrętu dowodzenia desantu; charakteryzujący się dużą wypornością wynoszącą do 40 tys. ton, dużym zasięgiem pływania oraz bardzo silnym uzbrojeniem przeciwlotniczym. Do typowych przedstawicieli tej grupy można zaliczyć jednostkę *Saipan*, typ *Tarawa* ze składu sił morskich Stanów Zjednoczonych<sup>172</sup>;

---

<sup>172</sup> Jednostka weszła do służby w 1977 roku. Wyporność standardowa pełna 39 300 t, długość 254,2, szerokość 40,2, zanurzenie 7,9 m (pokład startowy – 250,0 x 36 m; komora dokowa – 81,69 m x 23,77 m). 2 turbiny parowe o łącznej mocy 51 485 kW (70 000 KM). Prędkość maksymalna 44,4 km/h (24 węzły). Uzbrojenie – 2 x VIII wyrzutnie KPR „woda-powietrze” Sea Sparrow, 2 armaty 127 mm. Możliwości transportowe – 1 730 żołnierzy piechoty morskiej z pełnym wyposażeniem. Pomieszczenia do transportu pojazdów (transportery, ciężarówki, ciągniki siodłowe, itp.) o powierzchni 3 134 m<sup>2</sup>, pomieszczenia do transportu ładunków spaletyzowanych o kubaturze 3 396 m<sup>3</sup>. Środki desantowe – 4 kutry desantowe LCU 1610 (200/375 t; 41,1 x 8,8 x 1,9 m; 20,4 km/h (11 węzłów), 3 czołgi lub 350 żołnierzy) lub 2 LCU 1610 i 2 LCM 8 (105/115 t, 22,5 x 6,4 x 1,6; 16,6 km/h (9 węzłów); 1 czołg lub 200 żołnierzy) lub 17 LCM 6 (60/62 t; 17,1 x 4,3 x 1,2 m; 16,6 km/h (9 węzłów); 34 t ładunku lub 80 żołnierzy) lub 45 transporterów pływających LVTP 7/7A1 (7,94 x 3,27 x 3,12 m; prędkość na wodzie 12 km/h; 25 żołnierzy z wyposażeniem). Grupa lotnicza: maksymalnie 19 śmigłowców CH 53D lub 16 CH 46 z możliwością jednoczesnego startu 9 CH 53 lub 12 CH 46. Pokład lotniczy dostosowany do bazowania samolotów pionowego startu i lądowania AV 8B. Typowa grupa lotnicza składa się z: 7 AV 8B, 4–6 śmigłowców szturmowych AH 1 Sea Cobra i 12–16 śmigłowców transportowych. Załoga 930 – na podstawie *Jane's Fighting Ships 1997 – 98*, s. 824

- o k r ę t d e s a n t o w y – d o k (*amphibious ship transport dock*) – okręt przeznaczony do transportu i wyładunku sił desantu wraz z ich wyposażeniem oraz do przewozu wewnątrz kadłuba środków desantowych umożliwiającymi sprawny wyładunek sposobem „okręt – brzeg”; przystosowany zarówno do przewozu wewnątrz kadłuba kutrów desantowych (w tym na poduszce powietrznej), jak i równoległego wysadzania na brzeg sił desantu za pomocą śmigłowców pokładowych i jednostek pływających; mogący spełnić funkcję okrętu dowodzenia desantu; będący w stanie przetransportować do tysiąca żołnierzy piechoty morskiej wraz z wyposażeniem. Przykładową jednostką jest okręt desantowy dok *Rotterdam*, ze składu sił morskich Holandii<sup>173</sup>;
- o k r ę t d e s a n t o w y k l a s y c z n y (*landing ship*) – to okręt przeznaczony do transportu drogą morską i wysadzania sił desantu wraz z wyposażeniem na brzeg; mający niezbędne wyposażenie techniczne do sprawnego przeprowadzania tego typu operacji; przystosowany do wyładunku odbywającego się bezpośrednio z okrętu na brzeg; zaprojektowany z przeznaczeniem do transportu uniwersalnego lub wyspecjalizowany do przewozu określonego typu wyposażenia sił desantu, np. przewozu czołgów; niekiedy wyposażony w pokład dla śmigłowców, dysponujący z reguły uzbrojeniem przeciwlotniczym.

---

<sup>173</sup> Okręt wszedł do służby w 1998 roku. Wyporność standardowa 12 750 t, wyporność pełna 16 680 t, długość 266,0 m, szerokość 25,0 m, zanurzenie 5,9 m (pokład startowy 56,0 x 25,0 m). 2 generatory prądotwórcze o mocy 14 600 kW zasilające silniki elektryczne o łącznej mocy 12 000 kW (16 320 KM). Prędkość maksymalna 35,2 km/h (19 węzłów). Uzbrojenie – 2 artyleryjskie zestawy samoobrony Goalkeeper, 8 x 12,7 mm karabiny maszynowe. Możliwości transportowe – 611 żołnierzy piechoty morskiej z pełnym wyposażeniem, 170 transporterów opancerzonych lub 33 czołgi podstawowe. Środki desantowe – 6 kutrów desantowych LCVP Mk 3 (30 t, 16,9 x 4,8, x 1,1 m., 26 km/h (14 węzłów), 2 samochody terenowe lub 1 pojazd gaśnicowy Snowcat) lub 4 kutry desantowe LCU Mk 9 (200 t, 27,3 x 6,7 x 1,6 ; 16,6 km/h (9 węzłów), 130 ludzi); do 4 śmigłowców Merlin. Załoga 113 – na podstawie *Jane's Fighting Ships 1997 – 98*, s. 459.

Przykład stanowi duży okręt desantowy *Iwan Rogow* bandery rosyjskiej<sup>174</sup>;

- k u t e r d e s a n t o w y (*landing craft*) – okręt (także poduszkowiec desantowy) charakteryzujący się prostotą konstrukcji oraz bardzo małym zanurzeniem; ze względu na małą dzielność morską i niewielki zasięg pływania, może być transportowany przez większe okręty do rejonu operacji desantowej i dopiero wówczas wykorzystywany do przewozu wojsk desantu; niekiedy wykorzystywany do wykonywania zadań dywersyjno–rozpoznawczych (do przewozu grup dywersyjno–rozpoznawczych);
- o k r e t b a z a s p e c j a l i s t y c z n y (*specialist depot ship*) to okręt przeznaczony do wsparcia logistycznego udzielanego okrętom danej klasy lub podklasy; umożliwiający odtworzenie gotowości bojowej okrętom znajdującym się poza miejscem stałego bazowania oraz zapewniający ich załogom odpowiednie warunki socjalno–bytowe w rejonach odtwarzania gotowości bojowej; dysponujący możliwościami technicznymi umożliwiającymi uzupełnienie zapasów przez okręty danej klasy oraz umożliwiający obsługiwanym okrętom dokonanie nieskomplikowanych napraw lub usunięcie niesprawności; w wyposażeniu mający zapasy części zamiennych typowych dla obsługiwanej przez siebie klasy lub podklasy okrętów;

---

<sup>174</sup> Okręty tego typu były budowane w latach 1973–78. Wyporność standardowa 8 600 t, pełna 13 880 t, długość 158,0 m, szerokość 24,5 m, zanurzenie 6,5–8,5 m. 2 turbiny gazowe o łącznej mocy 26 406 kW (36 000 KM). Prędkość maksymalna 38,9 km/h (21 węzłów). Uzbrojenie – 2 x II armaty 76 mm, 1 x II wyrzutnia KPR „woda–powietrze” Osa – M, 2 x IV wyrzutnie KPR „woda–powietrze” Strzała, 4 armaty AK 630, 2 x XX wyrzutnia NPR 122 mm. Możliwości transportowe – 500–550 żołnierzy piechoty morskiej z pełnym wyposażeniem, 20–40 pojazdów. Środki desantowe – 3 kutry desantowe na poduszce powietrznej Gus (27 t, 20,4 x 7,1 x 0,5 m; 74,8 km/h (40 węzłów), 24 żołnierzy), lub 2 kutry desantowe na poduszce powietrznej Lebięd (87 t, 24,0 x 10,8 x 1,3 m; 101,9 km/h (55 węzłów), 120 żołnierzy lub 2 czołgi lekkie), kuter desantowy typu Ondatra (115 t, 23,0 x 5,0 x 1,6 m, 18,5 km/h (10 węzłów), 1 czołg), do 5 śmigłowców Ka 29 BT. Załoga 240 – na podstawie *Jane's Fighting Ships 1997 – 98*, s. 585.

- o k r ę t b a z a u n i w e r s a l n y (*universal depot ship*) to okręt przeznaczony do wsparcia logistycznego udzielanego okrętom różnych klas; umożliwiający odtworzenie gotowości bojowej okrętom znajdującym się poza miejscem stałego bazowania oraz zapewniający ich załogom odpowiednie warunki socjalno-bytowe w rejonach odtwarzania gotowości bojowej; dysponujący możliwościami technicznymi pozwalającymi na uzupełnienie zapasów przez okręty danej klasy oraz umożliwiający obsługiwanym okrętom dokonanie nieskomplikowanych napraw lub usunięcie niesprawności; w wyposażeniu mający zapasy części zamiennych typowych dla obsługiwanej przez siebie klasy okrętów;
- o k r ę t t r a n s p o r t o w y a m u n i c j i (*ammunition transport ship*) to okręt przeznaczony do przewozu zapasów amunicji różnego rodzaju (KPR, amunicja artyleryjska, torpedy, bomby głębinowe itd.); zapewniający okrętom bojowym uzupełnienie amunicji poza miejscem stałej dyslokacji; wyposażony w niezbędny sprzęt do przeładunku amunicji na inne okręty;
- o k r ę t t r a n s p o r t w y w o j s k a (*troop transport ship*) to okręt przeznaczony do transportu wojska w dowolny rejon;
- o k r ę t t r a n s p o r t w y s p r z ę t u (*miscellaneous transport ship*) to okręt przeznaczony do transportu specyficznego rodzaju ładunku (prowiantu, pojazdów mechanicznych, amunicji itp.) Przykład stanowi średni okręt transportowo-minowy (desantowy) typu *Lublin*, projektu 767, bandery polskiej;
- z b i o r n i k o w i e c p a l i w a (*fuel tanker*) to okręt przeznaczony do zaopatrywania okrętów bojowych w paliwo; ze względu na wyposażenie i osprzęt pokładowy, posiada możliwość przekazywania zarówno paliwa w ruchu, jak również na postoju;
- Z b i o r n i k o w i e c U n i w e r s a l n y (*universal tanker*) to okręt przeznaczony do uzupełniania zapasów płynnych przez okręty bojowe

będące poza miejscem stałej dyslokacji; ze względu na wyposażenie realizujący zadania logistyczne zarówno w ruchu, jak również na postoju; cechujący się dużą dzielnością morską i zasięgiem pływania; mogący zaopatrywać okręty bojowe w każdy rodzaj paliwa, oleju oraz w wodę pitną i kotłową;

- **Z b i o r n i k o w i e c w o d y** (*water tanker*) to okręt przeznaczony do dostarczania wody pitnej i kotłowej okrętom znajdującym się poza miejscem stałego bazowania; ze względu na wyposażenie zaopatrują okręty w wodę zarówno w ruchu, jak również na postoju.

**Tendencje rozwojowe okrętów desantowych.** Wraz z zakończeniem zimnej wojny zwiększyła się liczba lokalnych konfliktów zbrojnych oraz innych sytuacji, w których, w różnych miejscach na świecie, zagrożone jest życie i mienie obywateli państw drugich. Wpłynęło to w dość istotny sposób na definiowanie zadań sił desantowych. Oprócz zadań głównych, czyli: prowadzenia działań desantowych w czasie wojny (konfliktu o dużej intensywności) muszą one być zdolne do realizacji szerokiego wachlarza przedsięwzięć podczas konfliktów o niskiej intensywności oraz operacji innych niż wojna. Zalicza się do nich udział w działaniach ukierunkowanych na wymuszanie, przywracanie i utrzymywanie pokoju, udział w operacjach ewakuacyjnych, udział w działaniach humanitarnych, udział w akcjach pomocy ofiarom klęsk żywiołowych i katastrof technicznych.

W obecnej sytuacji geopolitycznej siły desantowe będą realizowały zadania w znacznym oddaleniu od własnych baz. W związku z powyższym większość wprowadzanych do służby okrętów to jednostki duże i bardzo duże, zdolne nie tylko przyjąć na pokład co najmniej batalion piechoty morskiej, ale również zapewnić zaokrętowanym żołnierzom warunki niezbędne do utrzymania gotowości bojowej przez okres kilku–kilkunastu tygodni (do pół roku).

W sposób bardzo istotny zmienił się sposób desantowania sił piechoty morskiej. Podstawowym środkiem przerzutu żołnierzy stały się śmigłowce, podczas gdy kutry desantowe przeznacza się przede wszystkim do transportu sprzętu. Duży zasięg i relatywnie znaczna prędkość śmigłowców umożliwiają wysadzenie desantu „zza horyzontu”, co ułatwia uzyskanie zaskoczenia. Duże okręty amfibijne są dostosowane do bazowania niekiedy nawet kilkunastu śmigłowców. Prócz tego mogą one przenosić samoloty pionowego startu i lądowania zapewniające wsparcie wysadzonym na ląd pododdziałom. Grupa amfibijna, złożona z 3–4 dużych okrętów może zostać skonfigurowana w sposób umożliwiający jej samodzielne prowadzenie – podczas konfliktu o niskiej intensywności lub operacji innych niż wojna – działań przez dłuższy okres.

W przedmiocie rozważań nad rozwojem środków desantowych należy odnotować podjęcie przez Francję, Włochy, Holandię, Hiszpanię oraz Wielką Brytanię tzw. Europejskiej Inicjatywy Desantowej (*European Amphibious Initiative* – EAI). Jak wynika z podpisanego w grudniu 2000 roku porozumienia, celem inicjatywy jest zwiększenie możliwości desantowych tych krajów w obszarze zgodnym z zadaniami NATO i Unii Europejskiej. Ponadto EAI ma sprzyjać koordynowaniu rozwoju technologicznego oraz doktryny operacji desantowych. Poprzez harmonijne połączenie istniejących potencjałów, planowanie rozwoju, regularne ćwiczenia, wymianę personelu oraz dyskusję na tematy taktyczne, EAI ma stworzyć ramy oraz zasady współpracy europejskich sił desantowych. Pogłębiona ocena dorobku EAI będzie możliwa po roku 2006, kiedy wejdzie do służby sześć dużych jednostek, w tym dwa francuskie okręty desantowe – doki, angielski i włoski LPH, angielski, francuski, hiszpański i holenderski LPD<sup>175</sup>.

---

<sup>175</sup> Z. Kołaczyński, *Piechota morska USA i wybranych krajach Europy*, „Przegląd Morski” 2003, nr 4, wydanie internetowe: [www.mw.mil.pl/przegmorski/body](http://www.mw.mil.pl/przegmorski/body).

**Wybrane zagadnienia cywilnego wojskowego transportu morskiego w aspekcie mobilności strategicznej.** W różnych krajach obowiązują regulacje szczegółowe dotyczące pozyskiwania przez siły zbrojne tonażu handlowego, z reguły w trybie dostarczania przez podmiot gospodarczy świadczeń rzeczowych oraz poprzez zakup usługi transportowej. Pozyskiwanie usług transportowych na wolnym rynku może odbywać się w dwojaki sposób, poprzez umowy wieloletnie (kontrakty „uśpione”) z firmami żegludowymi, albo umowy z firmami brokerskimi (maklerskimi)<sup>176</sup>.

Kontrakt „uśpiony” zakłada, że firma żegludowa odda w czasie przewidzianym umową określone jednostki do dyspozycji sił zbrojnych. Pobiera ona z tego tytułu wynagrodzenia zwane „opłatą za dyspozycyjność”. Fakt pobierania „opłaty za dyspozycyjność” nie wpływa na wysokość stawki za realizację konkretnej usługi transportowej, która ustalana jest zgodnie z bieżącą sytuacją rynkową.

Umowa z firmą brokerską (maklerską), czyli podmiotem pośredniczącym w zawieraniu umowy czarteru zakłada, że w zadanym czasie firma przeprowadzi proces pozyskania określonego statku i odda go do dyspozycji sił zbrojnych. Umowa z firmą brokerską nie wiąże się z ponoszeniem przez siły zbrojne jakichkolwiek kosztów wyprzedzających, ale jednocześnie jest znacznie mniej pewnym i potencjalnie zajmującym więcej czasu niż w wariantcie omówionym wcześniej, sposobem pozyskania tonażu. W obu przypadkach czarterujący formułuje szczegółowe wymogi dotyczące charakterystyki ładunkowej pozyskiwanych statków. Może on także formułować warunki dodatkowe, na przykład podczas transportu sił w rejon zapalny zażądać, by w składzie załogi nie znaleźli się obywatele państw – stron konfliktu.

W żegludze nieregularnej ukształtował się charakterystyczny sposób zawierania umowy przewozowej zwany **czarterowaniem**. Czarter (*charter*

---

<sup>176</sup> K. Kubiak, *Transport wojsk...*, wyd. cyt., s. 12.

*party*) oznacza nie tylko nazwę dokumentu, ale również zawartą w nim umowę, która zakłada, że przewoźnik odda całą przestrzeń albo określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na podróż lub na czas. Istnieją dwa zasadnicze sposoby czarterowania statku. Jeden jest umową na przewóz uzgodnionego ładunku na określonej trasie wyznaczonej portem załadunku i portem wyładunku w zamian za uzgodnioną opłatę zwaną frachtem (*freight*). Drugi stanowi umowę dającą czarterującemu prawo dysponowania statkiem na uzgodniony czas w zamian za ustaloną opłatę dobową lub miesięczną.

W niektórych sytuacjach może zająć konieczność przewozu ładunków wojskowych w żegludze liniowej. Podstawą transakcji jest wówczas **umowa bukingowa**, czyli umowa przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi. Co ważne, przewoźnikiem nie musi być właściciel statku czy armator, lecz może nim być osoba upoważniona do korzystania z przestrzeni ładunkowej statku, na przykład operator kontenerowy nie dysponujący własnymi statkami, a zawierający jedynie umowy bukingowe. Z kolei kontrahentem przewoźnika jest nie tylko właściciel ładunku, a każdy, kto nim dysponuje w taki sposób, by mógł dostarczyć go na statek i zapłacić fracht. Jest to stosunkowo wygodny sposób transportu ograniczonych partii ładunków wojskowych, gdyż w tym wariantcie siły zbrojne zawierają umowę przewozową z wyspecjalizowaną firmą transportową (spedycyjną), która za odpowiednią opłatą podejmuje się zorganizowania i zrealizowania przewozu.

**Potrzeby i możliwości transportowe sił zbrojnych w zakresie transportu morskiego.** Potrzeby te obejmują przewóz:

- stanów osobowych z bronią i wyposażeniem osobistym (ewentualnie z niewielką ilością uzbrojenia zespołowego),
- całkowicie uкомплекtowanych pododdziałów, oddziałów i związków taktycznych,

- ciężkiej techniki wojskowej, w tym wozów bojowych, z niewielką ilością personelu,
- zapasów środków bojowych, części zamiennych, żywności i innych produktów, które zbiorczo określić można jako wojskowe ładunki drobnicowe lub wojskowe ładunki suche,
- materiałów pędnych i smarów<sup>177</sup>.

*Przewóz stanów osobowych z bronią i wyposażeniem osobistym.* Do przewozu stanów osobowych z bronią i wyposażeniem osobistym, lecz bez uzbrojenia ciężkiego, a zwłaszcza wozów bojowych, najbardziej przydatne są duże statki pasażerskie. Z wojskowego punktu widzenia za ich podstawowy walor uznać należy dużą autonomiczność zapewniającą możliwość przewozu personelu w liczbie odpowiadającej nominalnej liczbie miejsc pasażerskich na bardzo duże odległości. Doświadczenie wyniesione z wojny falklandzkiej wskazuje, że oddział (pododdział) może przebywać na pokładzie nawet przez kilka tygodni bez zmniejszenia gotowości bojowej. Pomieszczenia rekreacyjne, duża kubatura innych pomieszczeń, a także otwarte pokłady zapewniają możliwość prowadzenia szkolenia.

*Przewóz ukompletowanych oddziałów.* Do transportu ukompletowanych oddziałów (pododdziałów) przydatne są morskie promy pasażersko-samochodowe. To jednostki stanowiące połączenie statków towarowych i pasażerskich. Ich walorem jest możliwość transportu zarówno pasażerów, jak i dużej liczby pojazdów, w tym o dużej masie (np. ciężarówki, ciągniki siodłowe z naczepami i autobusy). Ponadto promy wyposażone są w tak zwane urządzenia dostępu, umożliwiające stosowanie poziomej technologii ładowania. Ładunki – zarówno pojazdy, jak i na przykład palety na naczepach niskopodwoziowych – zajmują nakazane miejsca w ładowniach samodzielnie bądź są wtaczane przez specjalne wózki holownicze. Eliminacja pionowych

---

<sup>177</sup> K. Kubiak, *Transport morzem ...*, wyd. cyt. s. 15.

operacji przeładunkowych skraca czas za i wyładunku oraz znacząco redukuje potrzeby w zakresie specjalistycznej infrastruktury przeładunkowej (żurawie, suwnice itp.). Większość promów pasażersko-samochodowych posiada ładownie o przelotowym układzie, co oznacza, iż okrętowanie ładunków tocznych i pojazdów w porcie załadunku i ich rozładunek w porcie docelowym odbywają się w tym samym kierunku. Eliminuje to konieczność dokonywania skomplikowanych przemieszczeń ładunku wewnątrz kadłuba.

W transporcie wojskowym mogą być one użyte do przewozu lekkich pododdziałów wyposażonych w samochody terenowe i niewielką liczbę ciężkich pojazdów na trasach, gdzie czas przejścia morzem nie jest dłuższy niż 36, a maksymalnie 48 godzin. Z uwagi na szczupłość zaplecza socjalnego transportowani żołnierze powinni być w takiej sytuacji zaopatrzeni w zapas prowiantu i napojów oraz podstawowe wyposażenie kwaterunkowe.

*Przewóz ciężkiej techniki bojowej.* Do przewozu ciężkiej techniki bojowej (czołgów, dział samobieżnych, pojazdów specjalnych) szczególnie przydatne są statki *ro-ro* przeznaczone do transportu samochodów ciężarowych i naczep drogowych. Z wojskowego punktu widzenia statki takie mogą być użyte do transportu sprzętu pododdziałów pancernych i ciężkich pododdziałów zmechanizowanych, pododdziałów artylerii samobieżnej i samobieżnej artylerii przeciwlotniczej, pododdziałów inżynieryjnych. Jedynym ograniczeniem jest w tym przypadku mała liczba miejsc kabinowych, co przy dłuższych przejściach znacząco ograniczałoby ilość zabieranego personelu.

Kolejna grupa jednostek, które mogą być przydatne do transportu morzem sprzętu wojskowego, to samochodowce. Są to statki optymalizowane do przewozu nowych samochodów z centrów produkcyjnych na rynki zbytu. Ich wadą jest to, że nie posiadają one miejsc kabinowych, co powoduje, że w przypadku przerzutu wojsk prócz specjalistycznego samochodowca należałoby pozyskać jednostkę do przewozu stanów osobowych. Z drugiej jednak strony jest to stosunkowo liczna grupa jednostek eksploatowanych na

bliskich akwenach, co ułatwić może ich szybkie pozyskanie i udostępnienie użytkownikowi wojskowemu.

Dla celów transportu wojskowego, zwłaszcza zaś do przerzutu ukończonych oddziałów i pododdziałów najbardziej przydatne są rozmaite statki wchodzące w skład grupy określanej jako jednostki poziomego ładowania (*ro-ro*). Ze statkami tego rodzaju użytkownik wojskowy najczęściej będzie miał kontakt i one najczęściej będą ładowane i rozładowywane siłami personelu wojskowego (kierowcy, operatorzy innego sprzętu) wspieranego jedynie przez pracowników portów i członków załóg.

Mimo szeregu zalet, statki te obciążone są kilkoma istotnymi ograniczeniami wynikającymi z potrzeb w zakresie infrastruktury przeładunkowej oraz samej konstrukcji jednostek. Element ten uwzględniać należy zwłaszcza przy wyborze portu rozładunku (zakładać można, że załadunek odbywał się będzie w dobrze wyposażonym porcie własnym). Do szybkiego rozładunku statków *ro-ro* niezbędne są rampy (pomosty) stanowiące połączenie między rampą statku opuszczaną po otwarciu furt a nabrzeżem.

*Przewóz środków bojowych i innych ładunków suchych (drobnicy wojskowej).* Głównym sposobem zwiększenia efektywności przewozu morzem wojskowych ładunków suchych jest ich konteneryzacja. Kontener to pojemnik transportowy wielokrotnego użycia o znormalizowanych wymiarach. Z doświadczeń amerykańskich wynika, że konteneryzacji poddać można nawet do 95% wojskowych ładunków suchych.

Transport drobnicy może być realizowany na pokładach kilku typów statków. Jest głównym zadaniem licznej i zróżnicowanej grupy statków zwanych drobnicowcami. Ponieważ obecnie na rynku żeglugowym dominuje drobnica skonteneryzowana, większość z nich zaadaptowano do przewozu pewnej liczby kontenerów (są to tak zwane drobnicowce uniwersalne) i „czystych” drobnicowców praktycznie się nie spotyka. Kontenerowce komorowe to bardzo zróżnicowana pod względem wielkości grupa jednostek.

Ponieważ mało prawdopodobnym jest, by w warunkach polskich potrzeby transportu wojskowego wymagały pozyskania największych jednostek tego typu o pojemności rzędu 3–4 tys. TEU, niżej zostanie omówiony statek średniej wielkości oraz dwa małe kontenerowce dowozowe.

*Przewóz materiałów pędnych i smarów.* W przypadku konieczności zaopatrywania w materiały pędne i smary istnieje możliwość zorganizowania tego transportem morskim trzema sposobami. Wybór wariantu do realizacji zależał będzie głównie od wielkości potrzeb. W przypadku stosunkowo niewielkiego zapotrzebowania, rzędu kilku–kilkudziesięciu ton (dotyczyć to może głównie specyficznych materiałów smarnych niedostępnych na przykład w składach), transport zorganizować można w oparciu o zbiorniki kontenerowe. Można je transportować jak zwykle kontenery z drobnicą na pokładach kontenerowców lub w systemie *ro-ro*, na naczepach (z ciągnikami siodłowymi lub bez nich). Możliwy jest też przewóz niewielkiej liczby materiałów pędnych samochodami – cysternami w systemie *ro-ro*. Dla transportu większej ilości rozwiązaniem najbardziej racjonalnym jest pozyskanie specjalistycznych statków – zbiornikowców. Dla potrzeb transportu wojskowego najbardziej przydatne są zbiornikowce dwóch podgrup – zbiornikowce bunkrowe i zbiornikowce produktów ropy naftowej. Zbiornikowce bunkrowe zaliczane są w zasadzie do pomocniczego taboru portowego, gdyż ich zadaniem głównym jest zaopatrywanie w paliwo statków na redach i w portach. Niektóre z tych jednostek dysponują jednak dzielnością morską umożliwiającą im żeglugę po otwartym morzu.

W przypadku, gdy użycie zbiornikowców bunkrowych do realizacji wojskowego transportu materiałów pędnych i smarów jest niemożliwe lub niecelowe, rozważenia wymaga pozyskanie zbiornikowca produktów ropy naftowej (produktowca). Jest to bardzo zróżnicowana grupa zbiornikowców. Ich cechą wspólną jest posiadanie zbiorników i systemów pomp umożliwiających transport i przetaczanie na ląd różnych produktów ropopochodnych, a nawet

olejów jadalnych. Zbiornikowe mogą być wykorzystane przez użytkownika wojskowego w dwojaki sposób, jako transportowce lub jako mobilne bazy paliwowe. W pierwszym przypadku po dotarciu do portu docelowego przekazywałyby one swój ładunek do składów stacjonarnych lub polowych. W drugim wariantcie, cumując w porcie nie przekazywałyby one jednorazowo całości ładunku na brzeg, lecz zaopatrywały w miarę potrzeb wojska, przekazując paliwo nie do składów, lecz bezpośrednio do cystern pododdziałów logistycznych.

Dla zapewnienia strategicznego transportu wojsk drogą morską, konieczne jest posiadanie odpowiedniej floty statków, które byłyby do dyspozycji w zależności od sytuacji w dowolnym momencie. Jednak utrzymywanie floty jednostek desantowych, które są kosztowne w budowie i eksploatacji, jako wysoce specjalizowane, skomplikowane okręty jest bardzo drogie. Posiadanie na stanie floty dedykowanych statków transportu strategicznego w ilości zapewniającej przerzut odpowiedniej ilości sił jest dla większości państw niemożliwe, a co najmniej ekonomicznie nieuzasadnione. Rozwiązaniem tego problemu wydaje się jednoczesne korzystanie z jednostek należących do marynarki wojennej i czarterowanych jednostek cywilnych. Przy czym mają miejsce czartery krótkoterminowe (na potrzeby pojedynczej operacji) i długoterminowe (na określoną liczbę lat). Ilość i rodzaj jednostek transportowych w składzie floty zależy od posiadanych sił możliwych do zastosowania przez dane państwo w działaniach ekspedycyjnych, planowanego zaangażowania w tego typu działaniach oraz oczywiście możliwości finansowych. Państwa dysponujące oddziałami piechoty morskiej mają okręty desantowe różnych typów pozwalające na wysadzenie sił na brzeg drogą morską i powietrzną.

Dla państw uwzględniający w swej doktrynie udział w operacjach ekspedycyjnych, ale z różnych względów nieprzewidujących desantów z morza najbardziej odpowiednie są transportowce *ro-ro*. Mają one bowiem możliwość

przewożenia pojazdów i przeprowadzania załadunku i wyładunku bez użycia urządzeń portowych. Mogą to być jednostki czarterowane od cywilnych operatorów, lub specjalistyczne okręty. Te drugie posiadać mogą dodatkowo pokłady lotnicze, na których bazują śmigłowce. Mogą być również bazą logistyczną podczas działań, a nawet wsparciem dla operacji specjalnych. Rzadziej występują jednostki typowo logistyczne, transportujące zaopatrzenie, ale nie mogące przewozić ładunków tocznych w poziomym systemie załadunku. Interesująca jest koncepcja statków – składów, praktycznie okrętów – składów realizowana przez Stany Zjednoczone. Grupy tych okrętów będących wyczarterowanymi na długie okresy statkami cywilnymi ze zmagazynowanymi na swych pokładach zapasami, rozmieszczone są w różnych punktach kuli ziemskiej, oczekując w gotowości do wsparcia własnych wojsk w ewentualnych konfliktach, które mogą rozegrać się w pobliżu rejonów ich bazowania.

W celu skoordynowania planów transportu morskiego krajów członkowskich, a tym samym uzyskania wymiernych, konkretnych oszczędności budżetowych, powstała Grupa ds. Koordynacji Strategicznego Transportu Morskiego (*Sea Coordination Center – SCC*). Ocenia się, że istniejące nadwyżki czarterów lub inaczej dysponowanej powierzchni ładunkowej, można oferować innym krajom na zasadach handlowych, przy czym trwają prace dotyczące zasad rozliczeń finansowych pomiędzy potencjalnymi chętnymi państwami za usługi transportowe. Norwegia jako lider *High Level Group for Strategic Sealift (HLG)* wzięła na siebie odpowiedzialność za opracowanie systemu i organizację tego transportu. Osiem krajów podpisało w sprawie wspólnego czarteru lub wykorzystania gwarantowanych zdolności transportowych list intencyjny. Są to Kanada, Czechy, Dania, Francja, Włochy, Norwegia, Hiszpania i Turcja. Grecja, Holandia i Portugalia dołączyły w czerwcu 2004 roku Wielka Brytania i Niemcy posiadają status obserwatora. Kilka indywidualnych krajów ma podpisane kontrakty z armatorami narodowymi, np. Dania pełny zakres zarezerwowanego

czarteru z dostarczeniem na określone miejsce statku z DFDS TOR LINE A/S, a Norwegia z UECC.

Inną inicjatywą jest tzw. *Ark Project* (realizowany przez Danię) mający na celu zapewnienie strategicznej mobilności morskim siłom szybkiego reagowania. Podstawowym założeniem programu jest to, że każdy z uczestników wprowadzałby do wspólnej puli wyczarterowane przez siebie długoterminowo statki, którymi *Allied Movements Coordination Centre* (AMCC) dysponowałoby tak, aby zapewnić odpowiednie możliwości transportowe dowolnemu z uczestników programu. Przy tym koszty eksploatacji pokrywałby uczestnik wykorzystujący aktualnie statki. Istniałaby możliwość czarterowania wolnych jednostek cywilnym operatorom, zapewniając wykorzystanie wolnych środków transportu dla obniżenia kosztów. W pierwszym etapie przewiduje się, że pula jednostek dostępnych w programie powinna zapewnić możliwości transportowe odpowiadające 19 tys. m linii ładunkowej oraz pojemności 2300 TEU, co pozwoliłoby przetransportować związek taktyczny wielkości brygady zmechanizowanej. Podkreślenia wymaga jednak fakt, iż prawie wszystkie kraje, mimo iż wchodzą w różne sojusze, tworzą własne suwerenne, niezależne morskie siły transportowe zapewniające możliwość transportu pierwszych rzutów sił interwencyjnych.

## **5.2. Transport powietrzny a mobilność strategiczna**

Celem transportu powietrznego jest terminowe (szybsze niż przypadku innych rodzajów transportu) przemieszczenie, dostarczenie bądź odzyskanie (wycofanie) stanów osobowych, sprzętu i wyposażenia zgodnie z celami wojskowymi bądź narodowymi. Zakłada się, że transport powietrzny będzie wykorzystywany przede wszystkim do realizacji zadań, które nie mogą być wykonywane przez siły i środki transportu naziemnego bądź morskiego, głównie ze względu na ograniczony czas. Wiąże się to jednak z ograniczeniami,

co do wielkości i składu przewożonych sił lub ładunków. Działania transportu powietrznego mogą być prowadzone z użyciem różnorodnych statków powietrznych, od śmigłowców do ciężkich samolotów transportowych. Samoloty transportowe z reguły przewyższają śmigłowce pod względem prędkości, zasięgu oraz ładunku użytecznego. Natomiast śmigłowce mają zdolność docierania do miejsc, które mogą być niedostępne dla większości samolotów transportowych (np. z powodu braku lotnisk wylądunku czy załadunku).

W NATO z uwagi na kolektywny obowiązek zabezpieczenia operacji wielonarodowych, władze wojskowe Sojuszu wypracowały i wprowadziły ogólne zasady pomocy w zakresie transportu powietrznego tym państwom, które nie są w stanie samodzielnie zabezpieczyć swoim siłom zbrojnym wystarczającej mobilności. Jednakże trzeba pamiętać, że zapewnienie mobilności siłom wydzielanym do NATO w czasie pokoju, kryzysu oraz wojny pozostaje w gestii poszczególnych państw członkowskich, indywidualnie bądź w ramach porozumień międzynarodowych (bilateralnych i multilateralnych)<sup>178</sup>, dlatego zapotrzebowanie transportu powietrznego w NATO będzie miało miejsce tylko wtedy, gdy wszystkie możliwe do wykorzystania, wojskowe oraz cywilne siły i środki transportu powietrznego danego państwa będą niewystarczające.

Podstawowym dokumentem normatywnym w zakresie planowania, organizowania i realizacji zadań transportu powietrznego w NATO jest Sojusznicza publikacja *Zasady i procedury transportu powietrznego NATO* (*NATO Air Transport Policies and Procedures – ATP-53*). Normuje ona zasady i procedury: informowania przez państwa członkowskie o dostępności sił i środków, zapotrzebowywania, koordynacji przewozów powietrznych oraz

---

<sup>178</sup> Zgodnie z publikacją NATO: *MC336 A Movement, Transportation and Mobility Management for NATO (Koncepcja dla NATO w zakresie zarządzania przemieszczeniami, transportem i mobilnością)* określone zostały podstawowe zasady normujące zaangażowanie Dowództw Sił Sojuszniczych w proces transportu w ramach Sojuszu.

realizacji wojskowego transportu powietrznego. Rozpatrując możliwości zapewnienia wojskom mobilności poprzez wykorzystanie zasobów NATO, należy zauważyć, że poszczególne państwa wydzielają do dyspozycji Sojuszu tylko te siły i środki transportu powietrznego, które są dostępne po uwzględnieniu priorytetów realizacji zadań narodowych (własnych).

Informacje o dostępności i priorytetach wykorzystania sił i środków transportu powietrznego są przekazywane przez państwa do odpowiednich organów NATO w formie „meldunku o statusie (stanie) sił i środków transportu powietrznego” (*Transport Status Report – ATSTAT*). Organ koordynacyjny, oceniający i rozpatrujący zapotrzebowanie w zakresie transportu powietrznego, określający priorytety oraz decydujący o podziale dostępnych sił i środków powoływany jest na możliwie najwyższym szczeblu (*The Highest Appropriate Level*) dowodzenia. Jest to zasadniczy sposób tworzenia warunków do terminowego oraz bezpiecznego przemieszczenia i rozwinięcia sił, nie tylko w operacjach sojuszniczych, ale także koalicyjnych z udziałem NATO.

W operacjach połączonych o dużym rozmachu, niezależnie od tego czy są one prowadzone na obszarze NATO czy też poza nim, istnieje potrzeba zapewnienia znacznej ilości środków powietrznego transportu strategicznego, często przewyższającej zasoby wojskowe. Obok wykorzystania środków wojskowych możliwy jest wówczas komercyjny czarter środków cywilnych lub użycie samolotów zarekwirowanych z gospodarki narodowej (*Ships/Aircraft Taken Up from Trade – STUFT/ATUFT*). Problemy z zapewnieniem siłom zbrojnym wystarczającej mobilności na poziomie strategicznym, pozwalającej na przerzut własnych kontyngentów narodowych za pomocą wojskowych środków transportu powietrznego, dotyczą większości państw członkowskich NATO. Stąd przyjmuje się, że do przemieszczenia i rozwinięcia sił na obszarze działań zostaną użyte komercyjne środki transportu. W przypadku czarteru odpowiedzialność za stan samolotów spoczywa na ich właścicielach. Opcje STUFT/ATUFT znacznie różnią się od czarterowania, gdyż wymagają ich

zalegalizowania przez dany rząd, a samoloty muszą być zwrócone właścicielom w takim stanie, w jakim znajdowały się w chwili rekwirowania.

Zakładając użycie takich środków, należy jednak uwzględnić istotne ograniczenia. Po pierwsze jest to ograniczona dostępność na rynku usług transportowych samolotów przystosowanych do przewozu ciężkich, wielkogabarytowych i trudnych do załadunku elementów wyposażenia wojskowego. Po drugie cywilne samoloty transportowe z reguły wymagają, jako baz załadunku i wyładunku, odpowiednio wyposażonych, nowoczesnych portów lotniczych. Po trzecie przepisy władz lotnictwa cywilnego nakładają na przewoźników obowiązki w zakresie ubezpieczeń, ograniczające możliwość uzyskania odszkodowań w przypadku strat poniesionych w wyniku wykonywania lotów w obszarach ogarniętych kryzysem. Stąd przewoźnicy wykonujący przewozy w warunkach zagrożenia bezpieczeństwa statków powietrznych, mogą żądać dodatkowych zabezpieczeń finansowych i prawnych dla personelu i sprzętu. Po czwarte samoloty cywilne nie dysponują środkami samoobrony, w związku z powyższym nie można ich wykorzystywać w strefach konfliktu, w których istnieje zagrożenie (np. możliwość zestrzelenia statku powietrznego)<sup>179</sup>.

Ze względu na szczebel wykorzystania transportu powietrznego w NATO dzieli się on na: *strategiczny transport powietrzny* – służący przemieszczeniom między teatrami działań za pomocą samolotów dalekiego zasięgu oraz *taktyczny transport powietrzny* – przeznaczony do przewozów na obszarze teatru działań. Główne zadania realizowane w ramach transportu powietrznego obejmują:

- lotnicze działania zabezpieczenia logistyki (*Air Logistic Support Operation*) – prowadzone w celu przewozu stanów osobowych, sprzętu i zaopatrzenia;

---

<sup>179</sup> Zob. Allied Joint Operations, AJP-3, 3<sup>rd</sup> study draft, January 2000, pkt. 4034-4037.

- przemieszczenie powietrzne (*Air Movement*) obejmuje zrzuty powietrzne (*Air Drop*) oraz dostarczanie przewożonych ładunków metodą lądującą (*Air Landings*); stosowane do szybkiego przerzutu bądź zmiany rozmieszczenia sił reagowania i wzmocnienia w okresach napięcia, kryzysu i działań wojennych;
- działania powietrzno-desantowe (*Airborne Operation*) obejmujące przemieszczenie drogą powietrzną sił bojowych (*Combat Forces*) wraz z ich zabezpieczeniem logistycznym (*Logistics Support*) do obszaru realizacji zadania (*Objective Area*), siły bojowe mogą być zrucane bądź dostarczane metodą lądującą;
- działania powietrzno-manewrowe (*Airmobile Operation*) definiowane jako działania, w których siły bojowe wraz z ich wyposażeniem realizują manewr przy użyciu statków powietrznych w celu wejścia do walki lądowej (*To Engage in Ground Combat*);
- medyczną ewakuację powietrzną (*Aeromedical Evacuation*) definiowaną jako przemieszczanie pacjentów do ośrodków pomocy medycznej i (lub) pomiędzy nimi przy użyciu środków transportu powietrznego.

W planowaniu, przygotowaniu i prowadzeniu działań transportu powietrznego uwzględnia się: zasady i ustalenia w zakresie organizacji dowodzenia, pochodzenie (źródło) zapotrzebowania na transport powietrzny, wymagania w zakresie elastyczności reagowania, potrzeby oraz wymagania w stosunku do lotnisk i lądowisk a także żywotność oraz możliwości załadownicze statków powietrznych.

Za wypracowywanie ogólnych zasad, określanie priorytetów wykorzystania transportu powietrznego, koordynację wojskowych przewozów powietrznych oraz współpracę z odpowiednimi cywilnymi organami transportu powietrznego w Sojuszu Północnoatlantyckim odpowiada Naczelny Dowódca Sił Sojuszniczych. W jego imieniu zarządzanie transportem powietrznym oraz jego

koordynacja sprawowane są przez Ośrodek Koordynacji Mobilności (*Mobility Coordination Centre* – MCC, któremu podlegają Połączone Ośrodki Koordynacji Przemieszczeń (*Joint Movement Coordination Centre* – JMCC).

W siłach zbrojnych NATO wyróżnia się kategorie priorytetów transportu powietrznego oznaczone od 1 do 4. Priorytet **1A** (*Priority 1A*) obejmuje transport powietrzny dla zabezpieczenia zadań realizowanych pod kierownictwem Naczelnego Dowództwa (Dowódcy) NATO oraz na korzyść walczących sił sojuszniczych. Priorytet **1B** (*Priority 1B*) dotyczy działań zabezpieczenia sojuszniczych operacji na wypadek sytuacji nadzwyczajnych (*Allied Contingency Operations*). Priorytetem **2** (*Priority 2*) objęte są zadania zabezpieczenia sojuszniczych operacji na wypadek sytuacji nadzwyczajnych, przerzut wielonarodowych stanowisk dowodzenia (dowództw) oraz szybkie wzmocnienie. Priorytet **3** (*Priority 3*) obejmuje transport sił i środków ważnych dla realizacji zadań m.in. sojuszniczych sił utrzymanych w gotowości do podjęcia natychmiastowego działania lub bezpośredniego wsparcia oraz ewakuację rannych. Priorytetem **4** (*Priority 4*) objęty jest transport ładunków, ludzi i poczty, nie mieszczący się w ramach priorytetów 1, 2 lub 3. Zazwyczaj jest to transport na potrzeby napraw lub remontów podstawowych typów uzbrojenia i wyposażenia oraz rutynowe uzupełnianie zaopatrzenia.

Środki transportu strategicznego, niezależnie od tego czy są zasobami wojskowymi czy też są czarterowane, rekwirowane według procedur STUFT/ATUFT lub pozyskiwane w jeszcze inny sposób, są podatne na atak lub sabotaż. Dlatego też cały możliwy wysiłek należy włożyć w ochronę i obronę środków transportowych, tym bardziej, że jest ich z reguły zawsze za mało. Lotnicze punkty wyładunku oraz te odcinki strategicznych linii komunikacyjnych, które znajdują się na obszarze działań połączonych, muszą być osłaniane i chronione przez wydzielone siły i środki.

Możliwości przewozowe transportu są podstawowym parametrem (obok możliwości przestrzennych i czasowych) opisującym zdolność przemieszczenia

sił zbrojnych w rejon operacji. W przypadku transportu powietrznego należy odróżnić możliwości przewozowe od możliwości załadowniczych. Możliwości załadownicze uzależnione są przede wszystkim od typów dostępnych samolotów (śmigłowców) oraz rodzaju ładunku przewidzianego do transportu powietrznego. Możliwości załadownicze wybranych typów samolotów transportowych są przedstawione w załączniku 1.

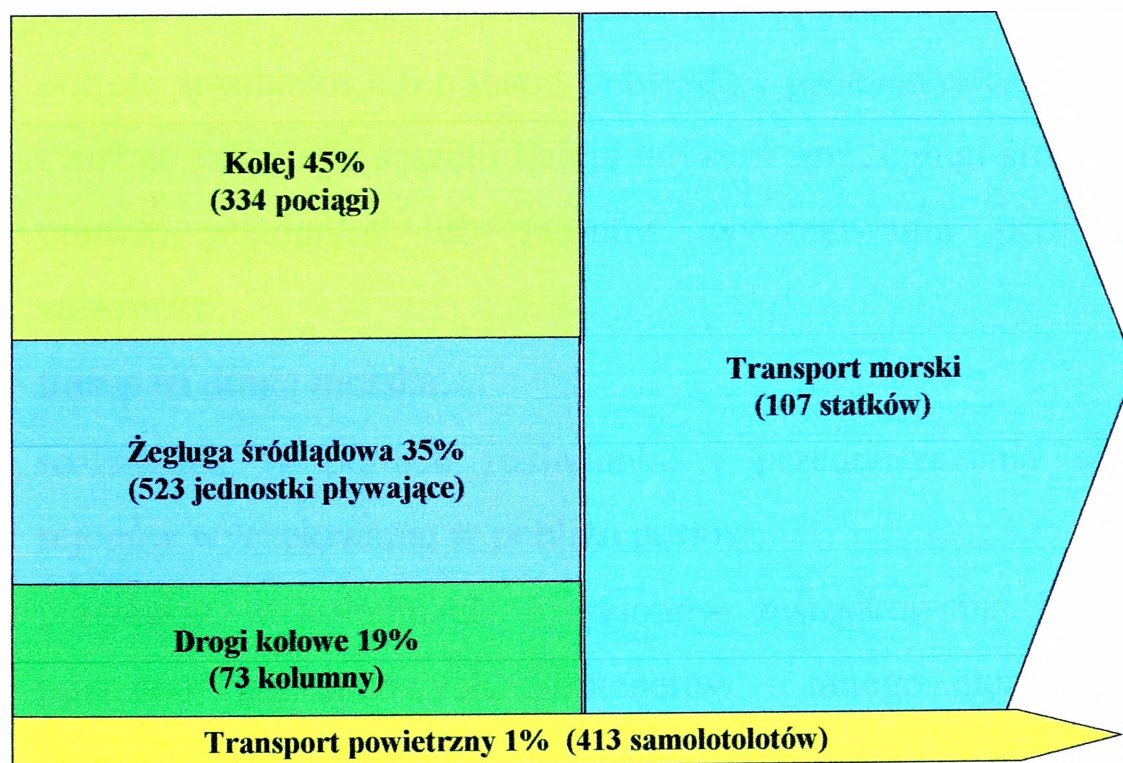
Możliwości przewozowe, w odróżnieniu od możliwości załadowniczych będących wartościami stałymi i nie uwarunkowanymi konkretną sytuacją oraz warunkami prowadzenia działań, są wartościami zmiennymi, uzależnionymi między innymi od: odległości przewozów, liczby dostępnych samolotów, sposobu wykonania przewozu (kolejny, jednoczesny itp.), prędkości statków powietrznych, profilu i trasy lotu, możliwości uzupełniania paliwa (w powietrzu lub na ziemi) itp. Niektóre z wymienionych wartości, takie jak liczba i typ samolotów transportowych, są możliwe określenia na podstawie danych o aktualnych zasobach środków transportu powietrznego poszczególnych państw. Inne, takie jak: profile i trasy lotów, uzupełnianie paliwa są możliwe do określenia dopiero w wyniku planowania konkretnej operacji.

### **5.3. Podstawowe zasady strategicznego przemieszczania wojsk**

Jak już wspomniano w rozdziale pierwszym, strategiczne przemieszczanie wojsk odbywa się przede wszystkim transportem morskim, a transport drogą powietrzną jest elementem uzupełniającym. W celu przemieszczenia wojsk w rejon operacji organizuje się z reguły dwie zasadnicze drogi transportu, przy czym sprzęt przetrzucany jest drogą morską, a personel środkami transportu powietrznego. Obydwa rodzaje transportu powinny zostać tak skoordynowane, aby personel pojawił się w portach rozładunku przed przybyciem sprzętu transportem morskim.

Ponieważ na statkach frachtowych nie ma odpowiednich warunków, na ich pokład mogą zostać zaokrętowane tylko ograniczone stany osobowe przetrzucanych jednostek. W sprzyjających warunkach wojska mogą być przemieszczane także drogą lądową – przede wszystkim z wykorzystaniem transportu kolejowego lub żeglugi śródlądowej, ale także drogami kołowymi.

Przykładowo do przetrzutu wojsk 7 Korpusu USA z Niemiec do regionu Zatoki Perskiej przed operacją „Pustynna Burza” wykorzystano wszystkie te możliwości<sup>180</sup>, a procentowy podział na poszczególne rodzaje transportu obrazuje rys. 5.1.



Rys. 5.1. Transport wojsk 7 Korpusu USA do rejonu Zatoki Perskiej

Do przemieszczenia kontyngentu niemieckiego do Somalii w 1993 roku wykorzystano 97 samolotolotów (54 cywilne i 43 sił powietrznych) oraz 5 statków, przetrzucając transportem powietrznym 1693 żołnierzy i 4126 ton sprzętu, a transportem morskim 13 218 ton sprzętu<sup>181</sup>.

<sup>180</sup> H.J. Fricke, *Planung und Ablauf strategischer Verlegungen*, Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg 2003, s. 7.

<sup>181</sup> Tamże, s. 8.

W okresie poprzedzającym operację „Iracka Wolność” wojska brytyjskie przemieszczone były do rejonu Zatoki Perskiej drogą powietrzną i morską. Przy czym 46 tys. żołnierzy przerzucono w większości transportem powietrznym, a 412 pojazdów bojowych, 207 jednostek sprzętowych artylerii, 72 śmigłowce, 92 pojazdy inżynieryjne i 1245 różnorodnych pojazdów przetransportowano drogą morską<sup>182</sup>.

Przemieszczanie wojsk drogą morską składa się z reguły z następujących faz<sup>183</sup>:

- marsz z miejsca stałej dyslokacji, poligonów lub regionów wyjściowych do portów załadunku lub regionu wyczekiwania przed portem załadunku lub transport pojazdów gąsienicowych, kontenerów i innego ciężkiego sprzętu koleją lub statkami żeglugi śródlądowej do portów załadunku lub rejonów wyczekiwania przed portami załadunku,
- transport drogą morską,
- rozładunek w portach rozładunku i przemieszczenie sprzętu do rejonów wyczekiwania w pobliżu portów,
- przemarsz w kolumnach do rejonów ześrodkowania lub transport pojazdów gąsienicowych, kontenerów i innego ciężkiego sprzętu koleją lub jednostkami żeglugi śródlądowej.

Transport drogą powietrzną obejmuje natomiast następujące fazy:

- transport personelu i sprzętu do lotniczych portów załadunku,
- przemieszczenie personelu i sprzętu drogą powietrzną,

---

<sup>182</sup> K. Kubiak, *Sily morskie we współczesnych i przyszłych operacjach. Wystąpienie podczas konferencji „Charakter przyszłych operacji”*, AON, Warszawa, 20.10.2004.

<sup>183</sup> H.J. Fricke, *Strategische Mobilität*, Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg 1999, s. 3–5.

- transport personelu potrzebnego do rozładunku sprzętu dostarczonego drogą morską z wykorzystaniem środków transportu państwa gospodarza,
- transport pozostałego personelu do rejonów ześrodkowania.

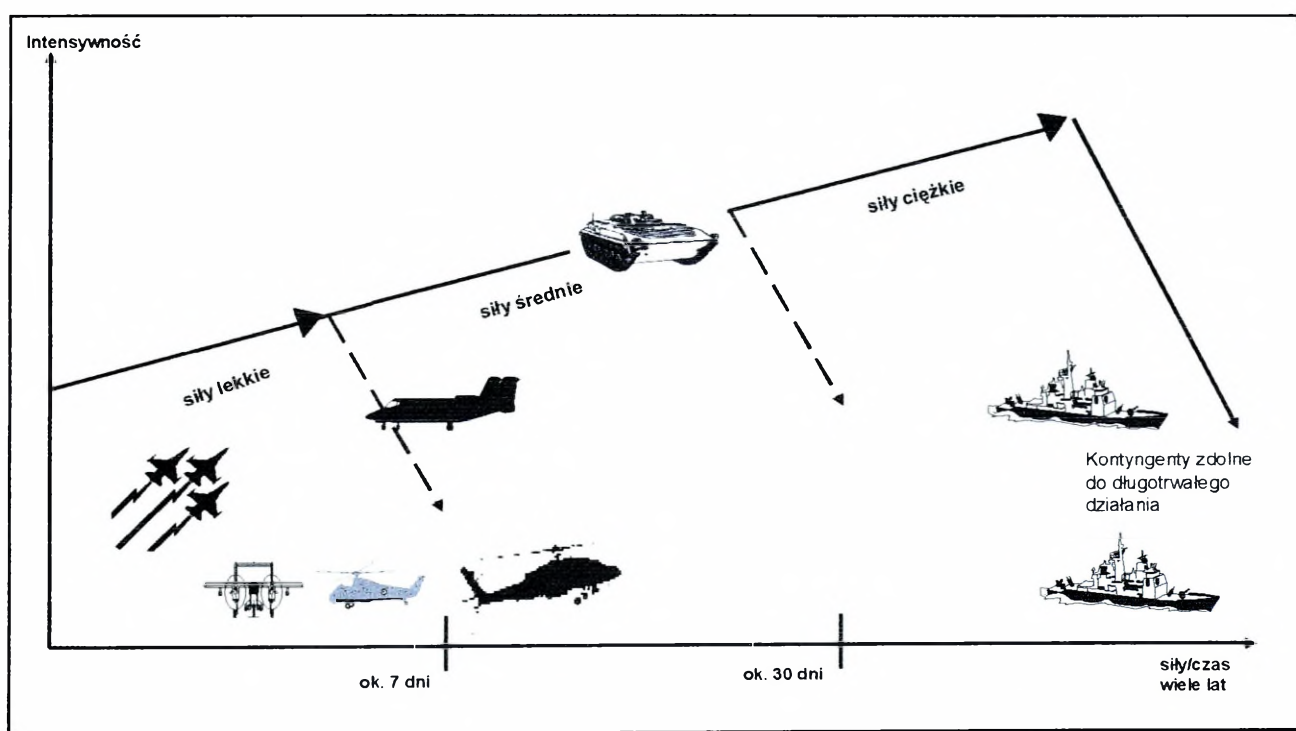
Rejon ześrodkowania stanowi końcowy punkt łańcucha przemieszczania zgrupowania wojsk do rejonu działań. W istocie skuteczne zgrupowanie operacyjne powstaje dopiero po przetrzuceniu sił do rejonu ześrodkowania, osiągnięciu przez nie gotowości do działania, a następnie przekazaniu uprawnień dowodzenia odpowiedniemu dowódcy sojuszniczemu. Należy w tym miejscu wyraźnie podkreślić, że przemieszczenie wojsk wydzielonych do prowadzenia sojuszniczej operacji – niezależnie od obszaru jej prowadzenia – pozostaje w odpowiedzialności narodowej.

Kolejność i sposób przetrzutu sił realizowanego w narodowej odpowiedzialności musi uwzględniać priorytety dowódcy sojuszniczego. Zgodnie z priorytetami określonymi przez dowódcę powstającego zgrupowania we współpracy z instytucjami państwa gospodarza ustala się także wykorzystanie infrastruktury komunikacyjnej obszaru operacji. Zaleca się przy tym – jeżeli to możliwe – przydzielenie każdemu z państw odrębnego portu rozładunku, portu lotniczego oraz linii komunikacyjnych (*deconfliction by force* lub *deconfliction in space*). Jeżeli nie jest to możliwe, to stosuje się przesunięcia w czasie poprzez odpowiednie urzutowanie sił (*deconfliction in time*), co powoduje jednak znaczne wydłużenie czasu potrzebnego na ostateczne sformowanie sojuszniczego zgrupowania operacyjnego.

Doświadczenia uzyskane w związku z przetrzutem sił przed operacją „Iracka Wolność” podkreślają konieczność posiadania w pobliżu regionu konfliktu dużego i bezpiecznego obszaru umożliwiającego przyjęcie sił, ich rozładunek, stacjonowanie i przetrzut do nakazanych rejonów działania. A w związku z niewyrażeniem przez Turcję zgody na przetrzut wojsk amerykańskich przez jej terytorium, wskazują także na potrzebę nowego, bardziej elastycznego podejścia

do planowania ruchu wojsk pozwalającego na dokonywanie zmian miejsc i czasu przybywania kolejnych sił do teatru działań<sup>184</sup>.

Elastyczność podejścia do problemu przerzutu sił, wsparta ich mobilnością, jest szczególnie istotna podczas działań podejmowanych w odległych regionach, gdy szybkość działania ma decydujące znaczenie dla przeciwdziałania eskalacji sytuacji kryzysowej. Do takiego regionu przemieszczane są w pierwszej kolejności lekkie siły (rys. 5.2) utrzymujące w okresie pokoju stosunkowo wysoka gotowość do działania.



Rys. 5.2. Projektacja sił w rejonie kryzysowym

Źródło: R. Hilmes, *Gepanzerte Fahrzeuge für neue Aufgaben*, „Soldat und Technik” 2004, nr 3, s. 16.

Sojusz Północnoatlantycki ma tu do dyspozycji kilkakrotnie już wspomniane siły odpowiedzi (*NATO Response Force*) przewidywane do użycia także poza obszarem traktatowym. Te lekkie siły mogą jednak działać tylko przez

<sup>184</sup> K. Sasiadek, *Nauki wojenne*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 17, s. 3.

ograniczony czas, tak więc w razie eskalacji konfliktu do obszaru operacji należy wprowadzić tzw. „średnie siły”. Pod tym określeniem rozumie się przede wszystkim związki zmechanizowane posiadające wyposażenie dostosowane do przetrzutu środkami transportu powietrznego. Jeżeli konieczne staje się wprowadzenie do działań „sił ciężkich”, a więc w odniesieniu do wojsk lądowych typowych jednostek zmechanizowanych i pancernych, to następuje to przede wszystkim przy pomocy transportu morskiego.

Przerzut wojsk do rejonu działań niezawsze może być realizowany w warunkach braku przeciwdziałania ewentualnego przeciwnika. W sytuacji kryzysowej lekkie siły będą musiały opanować i osłaniać morskie i lotnicze porty rozładunku niezbędne do przyjęcia kolejnych sił dostarczanych drogą powietrzną i morską. Gdy średnie siły znajdą się już na lądzie i osiągną gotowość do działania, dowódca zgrupowania będzie je mógł stopniowo wprowadzać do działań i luzować siły lekkie. Dopiero w następnej kolejności zadania przejmować będą tradycyjne siły, których wyposażenie przybywać będzie drogą morską. Takie podejście do przetrzutu wojsk może zapewnić szybkie podjęcie działań i elastyczne stopniowanie wysiłku. Skuteczność działania w decydującym stopniu uzależniona będzie od wydolności transportu strategicznego.

#### **5.4. Mobilność sił specjalnych**

Siły operacji specjalnych dysponują unikalną, nieosiągalną dotychczas dla innych sił, zdolnością prowadzenia działań w dowolnych wymiarach przestrzeni walki<sup>185</sup>. Samodzielnie realizują cząstkowe cele operacji połączonej, efekty ich działań stanowią istotny element walki informacyjnej.

---

<sup>185</sup> *Przestrzeń walki* – niejednorodny zbiór otwarty złożony z podprzestrzeni (powietrznej, kosmicznej, psychologicznej, elektromagnetycznej itp.) umożliwiających osiągnięcie zakładanych celów działań, dla których owa przestrzeń została stworzona. Każda z podprzestrzeni może być decydującą w działaniach. Oprac. własne /R.K./.

Zadania z zakresu *monitorowania i rozpoznania specjalnego* umożliwiają wczesną typizację zagrożeń w dowolnym obszarze będącym przedmiotem zainteresowania dowódcy sił połączonych. Zdolność do prowadzenia tajnych operacji, płynnego i bezkolizyjnego przejścia do działań dywersyjnych w celu wyeliminowania obiektów stanowiących o sile przeciwnika to atuty, którymi dysponują siły operacji specjalnych. Efektywne użycie połączonych sił zadaniowych jest funkcją wiedzy o istniejącej sytuacji decyzyjnej i możliwych zagrożeniach w fazie realizacji planu działań operacyjnych, tym samym, w operacjach połączonych efekty użycia sił specjalnych mogą stanowić podstawę planowania operacyjnego i główną siłę sprawczą samych działań operacyjnych.

Sojusznicza koncepcja<sup>186</sup> wykorzystania sił specjalnych podkreśla możliwość dysponowania przez naczelnych dowódców elastycznymi siłami, które mogą wspierać, wzmacniać lub uzupełniać działania wojsk konwencjonalnych. W koncepcji podkreśla się również możliwość wypełnienia przez siły specjalne przestrzeni pomiędzy wysiłkami dyplomatycznymi a użyciem wojsk konwencjonalnych. Za istotne uważa się prowadzenie działań specjalnych podczas wszelkiego rodzaju operacji, przy założeniu, że największą efektywność siły specjalne osiągają w sytuacji, gdy ich rozwinięcie na danym obszarze następuje w okresie poprzedzającym kryzys<sup>187</sup>.

W trakcie trwania kryzysu siły specjalne stanowić mogą wysunięte elementy struktury dowodzenia oraz wspierać Sojuszniczy System Ostrzegania i Wojskowego Reagowania NATO (*NATO Precautionary System and Military Response Options*). Po zakończeniu konfliktu mogą wspierać działania zmierzające do stabilizacji w rejonie konfliktu<sup>188</sup>.

---

<sup>186</sup> MC437-98, *Polityka NATO w zakresie operacji specjalnych*.

<sup>187</sup> M. Krauze, *Zarys teorii użycia polskich sił zbrojnych w działaniach połączonych*, AON 2004, s. 188

<sup>188</sup> Tamże.

Posiadane, unikalne zdolności przystosowawcze sił operacji specjalnych do każdych warunków i każdych zadań, prowadzonych w przestrzeni walki, wynikają nie tylko z doskonałego przygotowania stanu osobowego tych sił lecz także z ich wyposażenia materiałowo–technicznego. Dla wsparcia działań jednostek specjalnych stosuje się najnowsze, najbardziej zaawansowane technologie. Nowoczesne systemy łączności, broń i wyposażenie indywidualne stanowią o możliwościach realizowania na najwyższym poziomie zadań wynikających z misji sił specjalnych w operacjach połączonych.

Mobilność sił specjalnych jest kluczem do sprawnej realizacji zadań w dowolnym miejscu i czasie przestrzeni walki. Cechy szczególne prowadzenia operacji specjalnych<sup>189</sup> kształtują ogólne założenia i wymogi jakim powinien odpowiadać sprzęt pozostający na ich wyposażeniu.

Państwa, które w sposób systemowy traktują problematykę strategii dostosowania swoich sił specjalnych do nowych wyzwań i zagrożeń, w sposób kompleksowy podchodzą do problemów ich mobilności. W latach 2001<sup>190</sup>, 2003 i 2004<sup>191</sup> Stany Zjednoczone Ameryki Północnej na program mobilności sił specjalnych przeznaczyły określone w kwoty w swoim budżecie (tabela 5.2).

---

<sup>189</sup> Operacje specjalne – działania wojskowe prowadzone przez specjalnie wyznaczone, zorganizowane, wyselekcjonowane i wyposażone siły, używające technik operacyjnych i metod oddziaływania nie będących w standardowym użyciu sił konwencjonalnych. Działalność ta prowadzona jest w trakcie wszelkiego rodzaju operacji wojskowych w okresie poprzedzającym kryzys, w czasie kryzysu i wojny, samodzielnie lub jako uzupełnienie działań sił konwencjonalnych zmierzające do osiągnięcia wojskowych, politycznych, ekonomicznych i psychologicznych celów operacji. Formy i metody prowadzenia działań specjalnych warunkuje sytuacja polityczno–militarna, która może wymagać zachowania tajności, skrytości działań i zaakceptowania pewnego stopnia fizycznego i politycznego ryzyka nie występującego w operacjach konwencjonalnych.

<sup>190</sup> US Special Operation Forces, Posture Statement 2000.

<sup>191</sup> SOF Reference Manual, SpecialOperations.Com, materiał z kursu w Armed Forces Staff College, ver. 1.0 9/00

Tabela 5.2

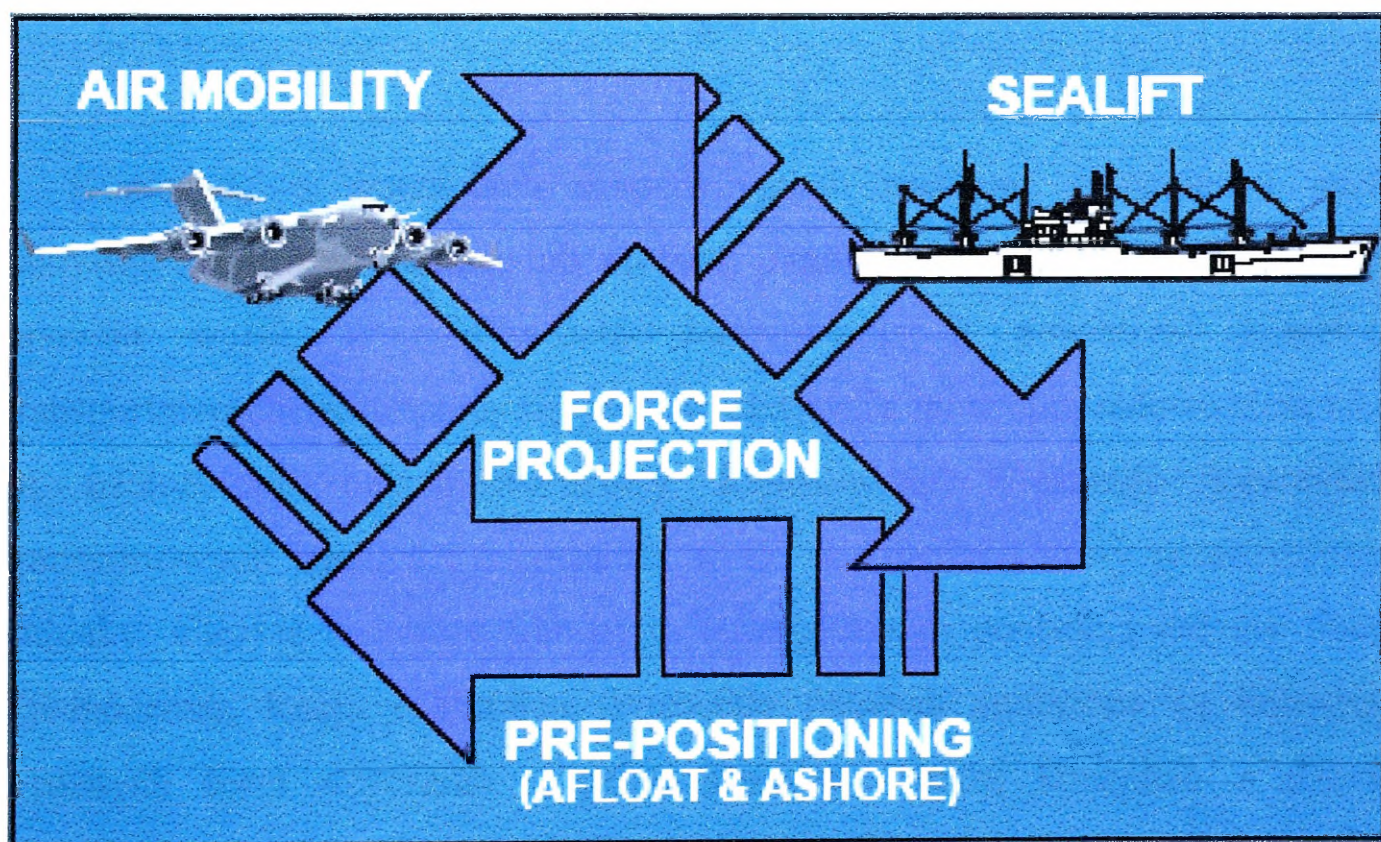
**PORÓWNANIE OGÓLNEGO BUDŻETU PRZEZNACZONEGO NA SOF  
W USA W LATACH 2000, 2001, 2003, 2004 Z WYSOKOŚCIĄ BUDŻETU  
PRZEZNACZONEGO WYŁĄCZNIE NA PROGRAM ROZWOJU MOBILNOŚCI SIŁ  
SPECJALNYCH**

SOF Budget (\$ Millions)			SOF Budget (\$ in Millions)		
Appropriation	FY 2000	FY 2001	Appropriation	FY03	FY04
MILPERS*	\$1,502.0	\$1,540.4	MILPERS*	\$1,970	\$2,211
O&M	1,295.9	1,356.6	O&M	1,615	2,006
Procurement	729.1	525.3	Procurement	862	1,978
RDT&E	237.7	244.6	RDT&E	512	440
MILCON	54.8	74.5	MILCON	72	99
<b>Totals</b>	<b>\$3,819.5</b>	<b>\$3,741.4</b>	<b>Totals</b>	<b>\$5,031</b>	<b>\$6,734</b>
* Funded in the MILPERS accounts of the military departments			* Funded in the MILPERS accounts of the military departments		
Mobility Programs (\$ in Millions)			Mobility Programs (\$ in Millions)		
Program	FY 2000	FY 2001	Program	FY03	FY04
Rotary-Wing Upgrades	\$81.6	\$68.5	Rotary Wing Upgrades	\$297.206	\$675.063
SOF Training Systems	2.1	2.4	SOF Training Systems	13.728	56.133
MC-130H Combat Talon II	16.8	10.4	MC-130H Combat Talon II	7.991	8.838
CV-22 SOF Modifications	3.6	8.5	CV-22 SOF Modifications	57.404	108.790
AC-130U Gunship Acquisition	26.6	13.9	AC-130U Gunship Acquisition	128.842	390.054
C-130 Modifications	103.1	26.2	C-130 Modifications	71.768	214.798
Aircraft Support	1.7	2.2	Aircraft Support	.099	.295
Advanced SEAL Delivery System	15.4	48.0	Advanced SEAL Delivery System	27.565	31.924
Submarine Conversion	3.3	1.6	MK8 MOD1 Seal Delivery System	10.673	10.100
SOF Combatant Craft Systems	18.6	14.5	SOF Combatant Craft Systems	12.218	9.981
<b>Totals</b>	<b>\$272.8</b>	<b>\$196.2</b>	Internally Transportable Vehicle	0	5.206
			<b>Total Mobility</b>	<b>\$627.494</b>	<b>\$1,511.182</b>

Jest rzeczą oczywistą, że każdy z podmiotów prawa międzynarodowego ma swoje własne, niezależne spojrzenie na problematykę sił operacji specjalnych i w różny sposób problematyka ta znajduje swoje odzwierciedlenie w budżetach poszczególnych państw. Dla przykładu inne podejście do tej problematyki będą reprezentowały kraje wykorzystujące stosunkowo rzadko siły operacji specjalnych (np. Szwecja), inne zaś państwa, których siły uczestniczyły

w ostatnich wojnach i konfliktach lokalnych (Wielka Brytania, Niemcy, Francja czy też Polska). Należy jednakże pamiętać, że chcąc w pełni wykorzystać unikalne zdolności do działania połączone ze skrytością tych działań, precyzją realizacji zadań oraz ciągłą gotowością, poszczególne państwa zmuszone są do ciągłej weryfikacji posiadanych sił i środków operacji specjalnych.

Rozważania dotyczące strategicznej mobilności sił zbrojnych dotyczą z reguły trzech najbardziej istotnych elementów, stanowiących o zdolności do projekcji w dowolny obszar operacji, w dowolnym czasie sił odpowiednich do planowanych zadań. Te trzy elementy to zdolność do projekcji sił drogą powietrzną, drogą morską oraz zdolność do utworzenia i utrzymania wysuniętych baz operacyjnych, dyslokowanych w strefach potencjalnych konfliktów (rysunek 5.3).



Rys. 5.3. Elementy mobilności strategicznej<sup>192</sup>

<sup>192</sup> *Joint Tactics, Techniques and Procedures for Sealift Support to Joint Operations*, JP 4-01.2, 2004, s. I-1.

Ta swoista triada strategicznej mobilności okazuje się niewystarczającą w działaniach specjalnych. Specyfika działań wymaga od sił operacji specjalnych zdolności do szybkiego opuszczenia miejsca przerzutu, przegrupowania w rejon działania i stworzenia warunków do skutecznego zrealizowania zadań wynikających z misji. Tym samym wymagane jest posiadanie w siłach operacji specjalnych wysoce wyspecjalizowanych środków przerzutu na poziomie taktycznym. Niezbędne jest wyposażenie tak pojedynczych członków zespołów, jak i niewielkich grup, w pojazdy zdolne do długotrwałych działań w niesprzyjających warunkach środowiska. Pojazdy te w zależności od zamontowanego uzbrojenia, zapewniają również minimalne wsparcie bezpośrednie. Wybrane środki transportu zapewniające mobilność siłom operacji specjalnych przedstawiono w załączniku 2.

\* \* \*

Konieczny w operacjach ekspedycyjnych transport strategiczny może odbywać się drogą lotniczą lub morską. Transport lotniczy zapewnia szybki przerzut wojsk, z możliwością desantowania z powietrza. Samoloty transportowe charakteryzują się jednak relatywnie niewielką ładownością oraz są uzależnione od infrastruktury lotniskowej. Większość samolotów transportowych narzuca ograniczenia co do wymiarów i masy przewożonego ładunku. Ciężkie samoloty transportu strategicznego posiadają jedynie Stany Zjednoczone, Rosja i Ukraina. Pozostałe państwa zmuszone są korzystać z różnych form użyczenia. Ciężkie samoloty muszą korzystać z dobrze przygotowanych lotnisk, co wpływa na ograniczenie rejonu, w którym mogą być użyte. Koszt użycia lotnictwa transportowego jest bardzo wysoki przy relatywnie małej wydajności transportowej.

Ze względu na ograniczenia samoloty transportowe mogą być wykorzystywane zwłaszcza w początkowej fazie konfliktu, bądź przygotowania

do niego, w celu przerzucenia lekkich sił, czy jednostek specjalnych, gdy najważniejszy jest czas reakcji na zagrożenie. Podczas przerzutu sił głównych, przeważającej ilości siły żywej i sprzętu, wykorzystywany będzie raczej transport morski. Jest on czasochłonny w porównaniu z transportem lotniczym, ale statki transportowe dysponują z reguły dużą ładownością, możliwością transportowania ciężkich pojazdów, bez takich ograniczeń gabarytowych, jak ma to miejsce w przypadku samolotów. Jednostki morskie oferują także możliwość transportowania jednocześnie wielu rodzajów ładunków jednym statkiem. Można na przykład przewozić pojazdy i paliwo do nich, amunicję i inne materiały zapewniając kompleksowe zaopatrzenie pododdziałów w jednym rejsie. W przypadku statków *ro-ro* istnieje możliwość opuszczania ładowni przez pojazdy o własnych siłach, co pozwala korzystać z portów bez odpowiedniej infrastruktury przeładunkowej. Innego rodzaju statki mogą posiadać własne środki przeładunkowe. Z kolei okręty desantowe dysponują własnymi środkami transportu (rozładunku) umożliwiając desantowanie z morza na nieprzygotowany brzeg, również na terenie opanowanym przez nieprzyjaciela. Statki transportowe dysponują dużym zasięgiem, co ogranicza konieczność tankowania paliwa na trasie przerzutu wojsk. Okręty, które oprócz funkcji transportowych mogą również pełnić funkcje logistyczne, stanowią wsparcie sił biorących udział w operacji, stanowiąc bazę logistyczną w rejonie działań. Statki transportowe mogą przewozić ładunki, które nie mogą być transportowane drogą powietrzną, jak choćby ciężkie śmigłowce transportowe. Dla okrętów transportowych najistotniejsze są takie cechy, jak zdolność do przerzutu dużej masy ładunku i wielozadaniowość<sup>193</sup>.

---

<sup>193</sup> Podczas użytkowania szybkich katamaranów transportowych analitycy wojsk amerykańskich stwierdzili, że grupa 10–12 takich jednostek jest w stanie przetransportować brygadową grupę bojową wojsk lądowych na odległość 400 mil morskich w czasie krótszym niż 10 godzin. Do wykonania takiego samego zadania lotnictwo transportowe potrzebowałoby 250 lotów szerokokadłubowych C-17. Wynik porównania byłby jeszcze bardziej jaskrawy, gdyby brać pod uwagę nie tak specyficzne jednostki jak szybkie

Okręty mogą spełniać funkcje jednostek wielozadaniowych – pełnić role transportowe, logistyczne (w tym zaopatrywanie innych okrętów na morzu), wsparcia lotniczego, przeciwminowe. Pozwalają na to duże wymiary okrętów dające możliwość pomieszczenia na nich wielu systemów funkcjonalnych.

Formułując uogólnioną odpowiedź na pytania sformułowane na wstępie rozdziału, można przypuszczać, że siły morskie odgrywać będą również w przyszłości, zasadniczą rolę w przemieszczeniu do rejonu działań oddziałów i związków taktycznych innych rodzajów sił zbrojnych oraz w utrzymaniu ciągłości ich zaopatrywania. Z kolei zasadniczą zaletą transportu powietrznego, wywierająca znaczący wpływ na ogólną mobilność sił zbrojnych, będzie krótki czas np.: przemieszczenia sił zbrojnych do rejonu operacji, wsparcia logistycznego, ewakuacji oraz dokonania rotacji sił. Natomiast do stałych wad transportu powietrznego należałoby zaliczyć: ograniczone możliwości pod względem ilości i gabarytów przewożonych ładunków. Konkludując, transport morski – zdaniem zespołu autorskiego – pozostanie w przyszłości wiodącym środkiem przemieszczenia strategicznego<sup>194</sup>.

---

katamarany. Operacja zapewne wydłużyłaby się, ale przetransportowano by nieporównywalnie większe siły. Na pokładach jednostek należących do jednej z amerykańskich grup statków składów, zmagazynowany jest sprzęt i zapasy potrzebne Ekspedycyjnej Brygadzie US Marines, liczącej według etatu 18534 ludzi, na prowadzenie działań bojowych przez 30 dni, a na przykład holenderska jednostka typu *Rotterdam* umożliwia transport i wysadzenie na nieprzygotowanym brzegu batalionu piechoty morskiej łącznie z zapasami na 10 dni walki i wspieranie logistyczne wysadzonych pododdziałów przez 30 dni. Na podstawie: J. Dilling, *Środki...*, dz. cyt. s. 20.

<sup>194</sup> K. Kubiak, *Współczesne siły morskie*, Warszawa 2004. s. 20.

## ZAKOŃCZENIE

Uwzględniając potrzeby przyszłych operacji, NATO potrzebuje sił, które będą nowoczesne, mobilne, zdolne do utrzymania się w warunkach bojowych oraz dostępne na potrzeby pełnego zakresu misji, w tym także operacji o wysokim stopniu intensywności, prowadzonych daleko od własnych baz. Jak interesująco stwierdza John Colston: *„Siły Sojuszu muszą być ruchliwe i interoperacyjne, dobrze wyposażone, właściwie wyszkolone i odpowiednio kierowane, zdolne do działania w skomplikowanych warunkach oraz stosujące siłę w sposób wybiórczy. Ponieważ operacje Sojuszu mogą trwać przez lata, jak w przypadku misji w Bośni i Hercegowinie oraz w Kosowie, ważna stała się również zdolność państw członkowskich do długotrwałego utrzymania rozmieszczonych sił. NATO kładzie obecnie większy nacisk na jakość i użyteczność sił, niż na ich liczebność i – w przeciwieństwie do ery zimnowojennej – nie wszystkie siły muszą być utrzymywane w wysokiej gotowości”*<sup>195</sup>.

Niektóre państwa członkowskie w pełni zaakceptowały koncepcję transformacji oraz wprowadziły niezbędne zmiany w swojej strukturze sił, gwarantujące im zdolność do wnoszenia mobilnych strategicznie sił na potrzeby całego spektrum misji Sojuszu. Inne dopiero muszą w pełni podążyć tym śladem. Poza tym, chociaż niektóre państwa członkowskie w pełni popierają założenia transformacji, znacząca część ich struktur wojskowych wciąż koncentruje się na obronie terytorium państwowego lub na realizowaniu innych zadań narodowych i – w praktyce – nie jest mobilna, nie mówiąc o mobilności strategicznej. W wielu przypadkach mamy także do czynienia z problemem polegającym na tym, że państwa członkowskie posiadają zasoby wojskowe oraz

---

<sup>195</sup> J. Colston, *Pogodzić zdolności ze zobowiązaniami*, „NATO Review”, Summer 2004, wydanie internetowe na stronie [www.nato.int/docu/review/2004/issue2](http://www.nato.int/docu/review/2004/issue2).

mobilne zdolności wymagane przez Sojusz, ale nie mogą lub nie chcą ich angażować. Powodem mogą być koszty, względy polityczne, a czasem zaangażowanie w innych obszarach.

Ze względu na nierównowagę pomiędzy państwami członkowskimi Sojuszu, w ramach szczytu w Stambule rozważano kilka opcji, które mogłyby wzmocnić ich wspólną zdolność do dostarczania Sojuszowi potrzebnych sił zbrojnych. NATO analizuje ideę określania politycznie uzgodnionych celów w zakresie „użyteczności” i „wydajności”. Cele takie mogłyby, na przykład precyzować, że państwa członkowskie zgadzają się mieć zdolność do rozmieszczania i utrzymywania pewnej części swoich struktur zbrojnych na potrzeby operacji Sojuszu oraz wyrażają taką wolę. Na podobnej zasadzie, państwa członkowskie analizują koncepcję „celów w zakresie reinwestowania”, to jest precyzyjnych zobowiązań do rozwiązywania niemobilnych elementów sił zbrojnych, w celu uwalniania środków na tworzenie nowych i udoskonalanie istniejących mobilnych zasobów. Należy podkreślić, że Sojusz rozpoczął również wszechstronną rewizję procesu generowania sił tak, aby był on lepiej dostosowany do realizowania licznych i przedłużających się operacji. Rezultatem tych prac ma być większe przekonanie, że w przypadku, gdy Sojusz zgodzi się podjąć jakąś konkretną misję, będzie istnieć wysoki stopień pewności, iż siły te zostaną udostępnione dowódcom wojskowym NATO, co umożliwi sukces operacji.

Ostatnie kryzysy, zarówno na europejskich peryferiach i poza nimi, dowiodły, że państwa europejskie nie mogą samodzielnie – korzystając ze środków wojskowych lub cywilnych, czy jednocześnie z obu tych rodzajów – zaspokajać wymogów mobilności strategicznej w odniesieniu do operacji reagowania kryzysowego. Zdolności do projekcji siły i utrzymania w rejonie operacji są istotnymi elementem budowania wiarygodnych europejskich sił interwencyjnych, natomiast mobilność strategiczna odgrywa w ich działaniach ważną rolę.

Jak stwierdził A. Kobieracki: „*Wiele problemów dotyczących zdolności, z którymi obecnie styka się NATO, dałoby się łatwo rozwiązać, gdyby członkowie Sojuszu wyeliminowali, albo przynajmniej złagodzili częste ograniczenia i zakazy dotyczące ich udziału oraz sposobów wykorzystania sił i środków. Dotyczą one między innymi ograniczenia dostępności konkretnych środków dla oddziałów z państw wnoszących wkład do operacji lub zakazu angażowania oddziałów w konkretne działania, takie jak opanowywanie wzburzonych tłumów. Ograniczenia takie komplikują zadanie dowódców operacyjnych oraz zmuszają do rozmieszczenia dodatkowych sił i zdolności, aby kompensować ich skutki*”<sup>196</sup>.

Bieżące zdolności z zakresu mobilności strategicznej państw Europy, w tym Polski, są niewystarczające oraz nie odpowiadają politycznym zamiarom potencjalnego zaangażowania. Mobilność jest przy tym identyfikowana jako podstawowy obszar deficytowy Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony.

Wiarygodna zdolność obronna wiąże się nie tylko z silnymi siłami zbrojnymi, ale także z zapewnieniem im możliwości szybkiego przerzutu w rejon operacji. W ramach koncepcji Grup Bojowych od tworzonych obecnie sił oczekuje się zdolności do interwencji w dowolnym obszarze, gdzie zostały naruszone europejskie interesy, interwencji dostatecznie szybkiej dla wdrożenia efektywnego zarządzania sytuacją kryzysową.

Można przypuszczać, że w przyszłości wojskowe zaangażowanie państw unijnych, ze względu na brak realnych zagrożeń wewnątrz kontynentu, będzie znajdowało się poza zewnętrznymi granicami UE. Dlatego państwa europejskie, w celu dotarcia do obszarów kryzysowych, potrzebują zdolności w zakresie transportu powietrznego i morskogo o dużym zasięgu. W związku z tym, że europejskie środki transportu strategicznego okazują się mało wydajne, słabe i niedostępne na czas, państwa członkowskie Unii Europejskiej są zależne od

---

<sup>196</sup> A. Kobieracki, *Ewolucja ...*, dz. cyt.

dzierżawienia środków zagranicznych – głównie amerykańskich, rosyjskich i ukraińskich – w szczególności dla transportu ładunków o dużej masie i ponad wymiarowych.

W celu zapewnienia Unii Europejskiej zdolności do prowadzenia misji w zakładanym przez Europejską Politykę Bezpieczeństwa i Obrony spektrum, państwa UE muszą podjąć działania zmierzające do wypełnienia luki w zakresie deficytowych zdolności przerzutu. Sposobem wyjścia z sytuacji jest realizacja postanowień decyzji o zakupie przez osiem europejskich państw samolotu transportowego A400M. Ponadto Francja i Włochy zamierzają postąpić tak jak Wielka Brytania i rozważają nabycie lub wydzierżawienie samolotów transportowych o dużej nośności. Jeśli te przedsięwzięcia zostaną zrealizowane, w następnych latach nastąpi istotny wzrost europejskich zdolności w zakresie mobilności strategicznej. Niemniej jednak istniejące i zaplanowane środki przerzutu nie są adekwatne do wszystkich potrzeb wynikających z właściwości i zakresu potencjalnych misji europejskich sił zbrojnych.

Problematyka mobilności strategicznej wiąże się również ze znalezieniem odpowiedzi na pytanie o związki koncepcji Grup Bojowych UE z koncepcją Sił Odpowiedzi NATO, a także o obszary nieporozumień w relacji USA – UE w odniesieniu do działań polityczno-wojskowych podejmowanych przez Unię, a postrzeganych przez Stany Zjednoczone jako próba zastępowania kompetencji NATO.

Unia Europejska posiada potencjał do podejmowania działań wobec zagrożeń, jak również do wspomaganie wykorzystania możliwości. Z tego tytułu: „*Aktywna i zdolna do działania Unia Europejska powinna oddziaływać w skali globalnej, a poprzez to uczestniczyć w skutecznym i wielostronnym systemie, który przyczynia się do powstania bardziej uczciwego, bezpiecznego i zjednoczonego świata*”<sup>197</sup>.

---

<sup>197</sup> *Strategia Bezpieczeństwa ...*, wyd. cyt. s. 12.

Interesującego podziału między NATO, a Unię Europejską w zakresie zaangażowania w przyszłe operacje dokonuje gen. dyw. F. Gagor (polski przedstawiciel wojskowy przy komitetach wojskowych NATO i UE) stwierdzając, że: *„NATO, z racji doświadczenia i zdolności, zajmuje się obecnie operacjami bardziej o charakterze bojowym, natomiast UE bierze na siebie ciężar pozostałych zadań – operacji pokojowych, klasycznego peacekeepingu, choć aktualne dokumenty nie wykluczają działań wymuszających pokój, przewidzianych rozdziałem VII Karty ONZ. Wysiłki Unii pozwalają sądzić, że również ta organizacja będzie w przyszłości dysponowała silniejszym potencjałem bojowym. UE ma już w dorobku dwie misje – w byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii i Kongu. Ta ostatnia, „Artemis”, była właśnie wymuszaniem pokoju. Doświadczenia z obu wykorzystywane są w przygotowaniu do przejęcia od NATO operacji w Bośni–Hercegowinie pod kryptonimem „Althea”, bazującej na postanowieniach rozdziału VII Karty ONZ”*<sup>198</sup>.

Zapewnienie odpowiedniego potencjału środków morskiego transportu strategicznego dla Sił Zbrojnych RP możliwe jest poprzez zbudowanie specjalizowanych okrętów wsparcia logistycznego, bądź statków *ro-ro* i kontenerowców spełniających wymagania wojskowe. Kolejnym sposobem może być doraźny czarter krajowy i (lub) zagraniczny statków *ro-ro* oraz kontenerowców o wymaganych parametrach ładunkowych. Można ponadto zawrzeć umowy długoterminowe gwarantujące gotowość użycia specjalizowanych statków do operacji transportu militarnego w określonym miejscu i czasie.

Relatywnie najniższy koszt uzyskania okrętu spełniającego wszystkie wymagania SZ RP, przy relatywnie niskich kosztach utrzymania, uwzględniających jego użytkowanie przez minimum 30 lat przy możliwości

---

<sup>198</sup> *Unia idzie do wojska*, Polska Zbrojna 2004, nr 37, wydanie internetowe, [www.polska-zbrojna.plartykul=1641](http://www.polska-zbrojna.plartykul=1641), dostęp 2004-10-23.

udostępnienia go siłom zbrojnym Sojuszników na zasadach handlowych posiada jednostka transportowa, której armatorem będzie Wojsko Polskie, współpracujące z agentem (np. agencją żeglugową cywilno–wojskową).

Przyjęcie rządowego programu budowy okrętu transportowego zmierzającego do realizacji celów może pozwolić na podniesienie wiarygodności oraz zdolności organizacyjnych wobec członków państw NATO, zaoferowanie usług transportowych krajom nieposiadającym własnego specjalistycznego transportu morskiego (w tym przyszłym członkom Sojuszu), ożywienie koniunktury w przemyśle okrętowym i zakładach kooperujących, uzyskanie niezależności w zakresie transportu morskiego, zapewniając jednocześnie okresowy dopływ środków do budżetu państwa w ramach świadczenia odpłatnych usług transportowych innym członkom Sojuszu.

Opracowanie kończy drugi z trzech etapów badań nad dostosowaniem SZ RP do udziału i prowadzenia narodowych i wielonarodowych działań połączonych. Uzyskanie rezultaty badawcze pozwalała uznać, że hipoteza robocza została potwierdzona. Przypuszczenie ujęte w ogólnej hipotezie roboczej zostało zweryfikowane pozytywnie, co jednocześnie przyczyniło się do osiągnięcia celu pracy. Jako studium teoretyczne stanowi ona konceptualny przyczynek do kreowania rozwoju Sił Zbrojnych RP. Wnioski z badań wkomponowują się w założenia obecnej strategii bezpieczeństwa, w budowaną hierarchię doktryn Sił Zbrojnych RP. Ponadto praca może stanowić – zdaniem zespołu autorskiego – materiał pomocniczy do wykorzystania w ramach rozpoczętych w listopadzie 2004 roku prac nad *Strategicznym Przeglądem Obronnym*.

Zespół autorski zdaje sobie sprawę z rozległego jeszcze obszaru niewiedzy związanego z osiaganiem i utrzymaniem mobilności strategicznej. Zdaniem zespołu istnieje konieczność kontynuowania badań nad:

- możliwościami, sposobami i uwarunkowaniami przerzutu sił zbrojnych do rejonu operacji,

- bezpieczeństwem działań wojsk w kontekście ich wsparcia, powrotu a jeżeli to konieczne – ewakuacji,
- dostępnością transportu powietrznego lub morskigo, zapewniającego mobilność sił, a w tym uwarunkowaniami korzystania z zasobów Sojuszu, koalicji, innych państw oraz czarterowania transportu u przewoźników nie wojskowych itp.,
- długofalowymi kosztami ponoszonymi w celu zapewnienia mobilności wojsk za pomocą własnych (integralnych) czy też wynajętych sił środków transportu powietrznego lub morskigo.

W kolejnym etapie poczynań badawczych zespół autorski zamierza ponadto przywiązać większą uwagę teoretycznym i praktycznym aspektom wdrażania mobilności strategicznej w Siłach Zbrojnych RP.

## BIBLIOGRAFIA

1. AAP-6 (PL), Słownik terminów i definicji NATO, Warszawa 1999.
2. *Academic Press Dictionary of Science and Technology*, Harcourt, wersja internetowa: [www.harcourt.com/dictionary/def/9/8/9/1/9891300.html](http://www.harcourt.com/dictionary/def/9/8/9/1/9891300.html).
3. AJP-01 (B), NATO Allied Joint Publication, Brussels 2001.
4. AJP-3, Allied Joint Operations 3<sup>rd</sup> study draft, Brussels 2000.
5. Applebaum A., *The New New World Order. America and the New Geopolitics*, [w:] W. Pleszczyński (red.), *Our Brave New World. Essays on the Impact of September 11*, Stanford 2002, s. 8 i kolejne.
6. ATP 3.2, Allied Tactical Operation, Land Operations, Brussels 2001.
7. ATP-53(A) NATO Air Transport Policies and Procedures, Brussels 2000.
8. Balcerowicz B., *Pokój i „nie-pokój”. Na progu XXI wieku*. Warszawa 2002.
9. Barry Ch., *NATO's Combined Joint Task Forces in Theory and Practice*, "Survival" 1996, nr 38.
10. *BATTLE GROUPS to strengthen EU military crisis management?* "European Security Review" 2004, nr 22.
11. Brodsky J., *UN Support Mission in Afghanistan Underscores European Airlift Failings*, "Defence News" 2002, 1-14 April.
12. Byrd V. B., *Passing Gas: The History of Inflight Refueling*. Chico, CA, Byrd Publishing, 1994.
13. Carter R., *Europe's armies still in cold war, warns EU arms chief*, "Le Figaro" 2004, wydanie z 29.09.
14. Clavenna J.A., *Air Mobility Command (AMC) vs. Commercial Air: Who Provides the Best Delivery Service?* Wright-Patterson AFB, OH, AFIT, 1996.
15. Colston J., *Pogodzić zdolności ze zobowiązaniami*, „NATO Review”, Summer 2004.
16. *Conseil franco-allemand de défense et de sécurité: Déclaration de Toulouse*, 29 mai 1999.
17. *Déclaration de Petersberg du Conseil des Ministres de l'UEO*, Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité, Bruxelles/Brussels, 2003.

18. *Declaration of the Heads of State and Government*, Ministerial Meeting of the North Atlantic Council/ North Atlantic Cooperation Council, NATO Headquarters, Brussels, 10–11 January 1994.
19. Diehl K.A., *Operative Planung. Aufgaben des Befehlshabers*, Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg 2000.
20. Die US Streitkräfte, „Truppendienst – Sezial” 2004.
21. Dille M. W. *Improving Our Strategic Mobility Posture for the XXI Century*, Carlisle Barracks, PA, 1996. 29 p. (Army War College (U.S.) USAWC Strategy Research Project).
22. Dilling J., *Środki morskiego transportu strategicznego jako czynnik kształtowania sił zbrojnych*, „Raport – wojsko, technika, obronność” 2004, czerwiec – wydanie specjalne.
23. *Directors of European Defence Agency appointed*, komunikat prasowy Unii Europejskiej nr S0273/04 z 13.10.2004.
24. Domisiewicz R., *Euroarmia na horyzoncie*, „Polska Zbrojna” 2000, nr 50.
25. Estep D. G., *Air Mobility: The Strategic Use of Nonlethal Airpower*. Maxwell AFB, AL, School of Advanced Airpower Studies, 1994.
26. *European Capabilities in the Field of Strategic Mobility*, Document A/1644, Paris, 18 May 1999.
27. *European Security Strategy*, Brussels, December 2003.
28. *European Strategic Lift Capabilities*, Document A/1757, Paris, Assembly of WEU, 5 December 2001.
29. *Final Communiqué of the Ministerial Meeting of the North Atlantic Council*, Brussels, 8 December 1998.
30. *Final Communiqué of the Ministerial Meeting of the North Atlantic Council*, Brussels, 17 December 1998.
31. *Franco–German Summit Final Declaration*, Potsdam, 2 December 1998.
32. Fricke H.J., *Planung und Ablauf strategischer Verlegungen*, Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg 2003.
33. Fricke H.J., *Strategische Mobilität*, Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg 1999.
34. Friedman Th., *Democracy or Anti–terrorism? Which matters more?* „International Herald Tribune” z 9 maja 2002 r.
35. Gardner G. L. *Infrastructure, The Fourth Element of Strategic Mobility: A Monograph*. Ft. Leavenworth, KS, Army Command and General Staff College, 1996.

36. Glass D. D., *Strategic Mobility: History, Doctrine, Equipment*. Maxwell AFB, AL, Air War College, 1995.
37. Głowacki B., Sobczak G., *A400M – długi rozbieg*, „Polska Zbrojna” 2002, wydanie internetowe pod adresem: [http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id\\_artykul=603](http://www.polska-zbrojna.pl/artukul.html?id_artykul=603).
38. Gnesotto N., *EU Security and Defence Policy. The first five years (1999–2004)*, Institute for Security Studies, Paris 2004.
39. Grant B. A. *C–5 Heavy Equipment Formation Airdrop Phase I*, Ft. Dix, NJ, Air Force Air Mobility Command, April 1996.
40. Halizak E., Kuźniar R., Popławski D., Szlajfer H. (red. nauk.), *NATO, nowa strategia, nowi członkowie i nowe problemy*, [w:] *Rocznik Strategiczny 1998/99. Przegląd sytuacji politycznej, gospodarczej i wojskowej w środowisku międzynarodowym Polski*, Warszawa 1999.
41. Harrington D. F., *The Air Force Can Deliver Anything: A History of the Berlin Airlift*. Ramstein Air Base, Germany, USAFE Office of History, May 1998.
42. Hepburn B.C., *C–17 Aircrew Fatigue Study*. Ft. Dix, NJ, *Air Mobility Command, Air Mobility Warfare Center*, 33<sup>rd</sup> Flight Test Squadron, 1998, 1 vol.
43. Hilmes R., *Gepanzerte Fahrzeuge für neue Aufgaben*, „Soldat und Technik“ 2004, nr 3.
44. Holder, W. G., *The “C” Planes: U.S. Cargo Aircraft, 1925 to the Present*, Atglen, PA, Schiffer Publishing, 1996.
45. Hoon G., *European Defence: Making Europe Stronger*, na stronie internetowej MO Wielkiej Brytanii.
46. Howard M., *What’s in a Name?* „Foreign Affairs”, styczeń–luty 2002 r.
47. *Implementing the defence aspects of the European Security Strategy: the Headline Goal 2010*, “European Security Review” 2004, nr 23.
48. *Inicjatywa zdolności obronnych*, Waszyngton, 23–24 kwietnia 1999 r. (*Defence Capabilities Initiative*, Washington D.C., 23–24 April 1999). *Zbiór Dokumentów 1999*, nr 1–2 (tłumaczenie M. Wrzosek).
49. *Istanbul Summit Communiqué*, Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council, NATO June 2004.
50. *Jane’s Fighting Ships 1997–98*, Edited by Captain Richard Sharpe, 1997.
51. Johnston M. F., *Strategic Mobility: An Assessment*. Carlisle Barracks, PA, 1996. (Army War College (U.S.) USAWC Strategy Research Project )

52. *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Sealift Support to Joint Operations*, Joint Publication 4-01.2., Final Coordination, Chairman of the Joint Chiefs of Staffs, 22 September 2004.
53. Jones J. J., *Przekształcanie struktury wojskowej NATO*, „NATO Review” 2004, nr 1.
54. Jones R. E. Jr., *Strategic Mobility and the WMD Threat*. Newport, RI, Naval War College, 2000.
55. Kaplan R.D., *The World of Achilles. Ancient Soldiers, Modern Warriors*, „The National Interest”, Winter 2001/2002.
56. Kaufman G., *Nations facing Similar Strategic Airlift Shortages*, “Defence News” 2002, May 20–26.
57. Kemp I., *UK details armed forces restructure*, “Jane’s Defence Weekly” 2004, nr 30.
58. Kobieracki A., *Ewolucja operacji NATO*, „NATO Review” 2004, nr 2.
59. Kołaczyński Z., *Piechota morska USA i wybranych krajach Europy*, „Przegląd Morski” 2003, nr 4, wydanie internetowe na stronie: [www.mw.mil.pl/przegmorski/body](http://www.mw.mil.pl/przegmorski/body).
60. *Koncepcja Strategiczna Sojuszu, przyjęta przez Szefów Państw i Rządów uczestniczących w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie w dniach 23 i 24 kwietnia 1999 roku*, strona internetowa [www.bbn.gov.pl](http://www.bbn.gov.pl).
61. Kostrzewa Zorbas G., *Polska w Europie*, 3/2002.
62. Koziej S., *Luka euroatlantycka, szczelina czy przepaść*, „Tygodnik Powszechny” 2002, nr 27.
63. Kraska P., *Schild und Schwert – Gedanken zum Zusammenhang von Gegenkonzentration, Defensive und Offensive*, „Truppenpraxis / Wehrausbildung“ 1995, nr 6.
64. Krzymowski A., *Europejska Tożsamość Bezpieczeństwa i Obrony (ESDI)*, Instytut Problemów Strategicznych, Warszawa, wydanie internetowe.
65. Kubiak K., *Sily morskie we współczesnych operacjach. Wystąpienie podczas konferencji „Charakter przyszłych operacji”*, AON, Warszawa, 20.10.2004.
66. Kubiak K., *Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych*, Gdynia 2002.
67. Kubiak K., *Współczesne sily morskie*, Warszawa 2004.
68. Kuźniar R., *Europejska Strategia Bezpieczeństwa*, “Polska w Europie” 2004, nr 2.

69. Lewis J.A.C, Scott R., Valpolini P., *Europe's new carriers: growing in ambition and displacement*, "Jane's International Defence Review" 2004, November.
70. Lewis J.A.C., *Third year boost for French equipment spend*, "Jane's Defence Weekly" 2004, nr 41.
71. Lewis J.A.C., *Third year boost for French equipment spend*, "Jane's Defence Weekly" 2004, nr 41.
72. *Livre Blanc*, Ministere de la Defence, Paris 1994.
73. *Maastricht Declaration, The Role of the Western European Union and its Relations with the European Union and with the Atlantic Alliance*, Maastricht , 10 December 1991.
74. *Madrid Declaration on Euro-Atlantic Security and Cooperation* . Issued by the Heads of State and Government. Madrid 8 July 1997. „NATO Review” 1997, nr 4.
75. Matthew J. K., Holt C. J., *So Many, So Much, So Far, So Fast*, United States Transportation Command and Strategic Deployment for Operation Desert Shield/Desert Storm, Joint History Office, USTC, 1996.
76. Matthews, J. K., *United States Transportation Command, the National Defense Reserve Fleet, and the Ready Reserve Fleet: A Chronology*, Scott AFB, IL United States Transportation Command Research Center, September 1997.
77. Mattock M. G., *New Capabilities for Strategic Mobility Analysis Using Mathematical Programming*, Santa Monica, CA, Rand Corp., 1995.
78. *MC336 A Movement, Transportation and Mobility Management for NATO*, Brussels 2001.
79. *MC 389/1 MC Policy on NATO's Combined Joint Task Force (CJTF) Capability*.
80. McLamb M., *Strategic Sealift: A Fleeting Capability?* CSC 1992.
81. *Mobilite Strategique Maritime. Capabilite Globalr d'Affretement Maritime des Pays Membres de l'Union Europeenne*, Rapport Principal, 23 avril 2001.
82. Mulholland D., *Canada, Germany receive A310 multirole tankers*, „Jane's Defence Weekly” 2004, nr 40.
83. Naumann K., *Przekształcanie Sojuszu*, „NATO Review”.
84. O'Neill J., *Moving US Forces: Options for Strategic Mobility*, The Congress for the United States Congressional Budget Office, 1997.
85. Osica O., *Integracja dla przyszłości*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 5.

86. Owen R.C., Fogle T.A., *Air Mobility Command and the Objective Forces: A Case for Cooperative Revolution*, "Military Review", January – February 2001.
87. *Prague Summit Declaration, Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Prague on 21 November 2002*, NATO 2002.
88. *Presidency Conclusions – Helsinki/Finland*, European Council 10 and 11 December 1999.
89. *Presidency Conclusions – Laeken/Belgium*, European Council 18 and 19 December 2001.
90. *Presidency Conclusions – Nice/France*, European Council, 8 and 10 December 2000.
91. *Presidency Conclusions – Santa Maria da Feira/Portugal*, European Council, 19 and 20 June 2000.
92. *Presidency Conclusions – Thessaloniki/Greece*, European Council, 19 and 20 June 2003.
93. Priddy R. N., *A History of the Civil Reserve Air Fleet In Operations DESERT SHIELD, DESERT STORM, and DESERT SORTIE*, Washington, DOD Policy Board on Federal Aviation, 1994. 1 vol.
94. Preciszewski R., *Wyzwania nad Bosforem*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 47.
95. Randall F.B., *A Revolution in Power Projection. Ready, Set, Go!*, "Military Review", January – February 2001.
96. *Rome Declaration on Peace and Cooperation*, Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Rome 8 November 1991.
97. Rotfeld A., *Czy Unia Europejska potrzebuje Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony?*, Wystąpienie w trakcie spotkania grupy refleksyjnej zorganizowanego 17 marca 2004 roku w Pałacu Prezydenckim.
98. Rutherford R. L., *An Oral History*. Scott AFB, IL, U.S. Transportation Command, October 1996.
99. Sasiadek W., *Nauki wojenne*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 17.
100. Schmitt B., *European Capabilities Action Plan (ECAP)*, Institute for Security Studies, Paris, July 2004
101. *Sojusz na miarę XXI wieku. Komunikat ze szczytu waszyngtońskiego, wydany przez szefów państw i rządów uczestniczących w posiedzeniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie w dniu 24 kwietnia 1999 roku*, „Blżej NATO” 1999, Nr 2 (14).

102. *Standardy NATO dla Sił Zbrojnych RP*, Sztab Generalny WP, Generalny Zarząd Planowania Strategicznego – P5, Warszawa 2001.
103. Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 22 lipca 2003 r., portal MSZ RP, [www.msz.gov.pl](http://www.msz.gov.pl).
104. *Strategic Mobility and Responsive Power Projection*, Institute of Land Warfare, US Army, Virginia 1999.
105. *Strategic Vision: The Military Challenge*, By NATO's Strategic Commanders, August 2004.
106. Szmajdziński J., *Szczyt w Pradze – NATO u progu XXI wieku*, „Myśl Wojskowa” 2003, nr 3.
107. Sztompka P., *Socjologia*, Warszawa 2002.
108. Szulc B., *Misje pokojowe – podstawy teoretyczne działań*, AON, Warszawa, 1999.
109. „3<sup>rd</sup> TU CORPS Magazine” 2004, January, Issue 5.
110. *The Alliance's Strategic Concept agreed by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council*, Rome, November 7– 8, 1991.
111. *The Military Balance 2002–2003*, The International Institute for Strategic Studies, London 2002.
112. *The NATO response Force: At the Centre of NATO Transformation*, strona internetowa: <http://www.nato.int/issues/nrf/>.
113. *The Priority Tasks of the Development of the Armed Forces of the Russian Federation*, raport Ministerstwa Obrony FR, Moskwa 2003.
114. Toremans G., *NATO exercise tests Reaction Force's amphibious capabilities*, „Jane's Navy International” 2004, November.
115. Townsend R. N. *Dominant Maneuver: Strategic Mobility in the 21<sup>st</sup> Century*. Carlisle Barracks, PA, U.S. Army War College, April 2, 1998
116. *Unia idzie do wojska*, Polska Zbrojna 2004, nr 37.
117. *UZE, a Europa Środkowa i Wschodnia*, „Dokumenty”, Zeszyt 1, Warszawa 1993.
118. Vlachos–Dengler K., *Getting there: building strategic mobility into ESDP*, Institute for Strategic Studies, Occasional Paper no 38, November 2002.
119. Wróbel T., *Desantowce jak lotniskowce*, „Polska Zbrojna” 2000, wydanie internetowe, [http://www.polska-zbrojna.pl/arttykul.html?id\\_arttykul=244](http://www.polska-zbrojna.pl/arttykul.html?id_arttykul=244).
120. Wróbel T., *Most dookoła świata*, „Polska Zbrojna” 2001, wydanie internetowe [http://www.polska-zbrojna.pl/arttykul.html?id\\_arttykul=466](http://www.polska-zbrojna.pl/arttykul.html?id_arttykul=466).

121. Wróbel T., *Wielkie cięcia*, „Polska Zbrojna” 2004, nr 41.
122. Wstępna gotowość sił odpowiedzi, „Polska Zbrojna” 2004, nr 43.
123. *Z terroryzmem trzeba walczyć nie tylko bronią*. Wywiad z ministrem A. D. Rotfeldem. „Rzeczpospolita” z 22–23 czerwca 2002 r.
124. *Zdolności wojskowe Unii Europejskiej*, opracowanie Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2003.

## Wykaz rysunków

Rys. 2.1. Priorytety NATO w deklaracji ze szczytu praskiego NATO .....	50
Rys. 2.2. Ogólne cele PCC w świetle deklaracji ze szczytu praskiego NATO .....	51
Rys. 3.1. Mobilność strategiczna oraz elastyczność bojowa grup sił stałej gotowości FR .....	103
Rys. 4.1. Istota mobilności strategicznej w funkcji czasu .....	108
Rys. 5.1. Transport wojsk 7 Korpusu USA do rejonu Zatoki Perskiej .....	166
Rys. 5.2. Projekcja sił w rejonie kryzysowym .....	169
Rys. 5.3. Elementy mobilności strategicznej .....	174

## Wykaz tabel

Tabela 3.1. Siły szybkiego reagowania UE (oferty poszczególnych państw).....	76
Tabela 3.2. Komponenty sił zbrojnych wybranych państw UE, spełniające kryteria mobilności strategicznej.....	81
Tabela 3.3. Środki transportu lotniczego i morskiego, związane z mobilnością strategiczną, dostępne dla unii europejskiej i państw partnerskich UE	84
Tabela 3.4. Środki strategicznego transportu morskiego i powietrznego USA.....	90
Tabela 5.1. Klasyfikacja okrętów na grupy i klasy.....	143
Tabela 5.2. Porównanie ogólnego budżetu przeznaczanego na SOF w USA w latach 2000, 2001, 2003, 2004 z wysokością budżetu przeznaczanego wyłącznie na program rozwoju mobilności sił specjalnych.....	173

**DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE WYBRANYCH SAMOLOTÓW  
TRANSPORTOWYCH NATO**

Typ samolotu	<u>Liczba żołnierzy załoga</u>	<u>Max. masa startowa pułap</u>	<u>Maksymalna masa ładunku</u>	<u>Zasięg** z obciążeniem maksymalnym</u>	<u>Prędkość przel. duża H mała H</u>
MDC C-17A „Globemaster”	<u>102/154max</u> 3	<u>263 083 kg.</u> 13 715 m.	78 108 kg.	4 445 km.	<u>825 km/godz.</u> 648 km/godz.
Lockheed C-141B „Starlifter”	<u>168</u> 3	<u>155 580 kg.</u> 12 680 m.	41 220 kg.	4 725 km.	910 km/godz. 796 km/godz.
Lockheed C-58 „Galaxy”	<u>363</u> 3	<u>379 657 kg.</u> 10 895 m.	118 387 kg.	5 526 km.	919 km/godz. 833 km/godz.
Lockheed C-130H „Hercules”	<u>92</u> 5	<u>79 380 kg.</u> 10 058 m.	19 356 kg.	5 791 km.	602 km/godz. 556 km/godz.
Future Large Aircraft Airbus A 400M*	3	<u>130 000 kg.</u> ok. 10 000 m.	bd	ok. 9 000 km.	ok. 800 km/godz.
C-160 TRANSAL	<u>91</u> 5	<u>51 000 kg</u> 8000 m	14 000 kg	5500 km	515 km/godz
Casa 295/100	<u>69</u> 3	<u>23 200 kg</u>	9250 kg	1460 km	480 km/godz
Antonow An-26 „Curl”	<u>40</u> 5	<u>24 000 kg</u>	5500 kg	1100 km	460 km/godz
An 28 „Cash”	<u>17</u> 2	<u>5700 kg</u>	2000 kg	1365 km	350 km/godz

\* Planowane wejście do służby 2005 r.

\*\* Uwaga: zasięg samolotów bez tankowania w powietrzu

## WYBRANE ŚRODKI TRANSPORTU I WSPARCIA ZAPEWNIAJĄCE MOBILNOŚĆ SIŁOM SPECJALNYM

### Środki transportu i wsparcia lądowego

#### AUSSIE LAND ROVER



Australijski pojazd bojowy przeznaczony dla grup specjalnych australijskiego SAS. Z tyłu pojazdu na specjalnym stelażu umocowany jest lekki motocykl. Standardowe uzbrojenie wozu to podwójnie sprzężony karabin maszynowy kal. 7,62 mm przystosowany do strzelania na wprost i obsługiwany przez dowódcę oraz działko kal. 30 mm umieszczone na tylnej platformie pojazdu na odpowiednim statywie przystosowane do prowadzenia ognia w sektorze 360° oraz do zwalczania celów powietrznych. Pojazd wykorzystywany był podczas kampanii „Pustynna Burza” przez żołnierzy australijskiego SAS wchodzących w skład kontyngentu brytyjskiego. Stanowił wyposażenie grup rozpoznawczych dalekiego zasięgu wykrywających i niszczących irackie wyrzutnie SCUD<sup>199</sup>.

---

<sup>199</sup> *Combat and Survival* 04.1998 roku s.50-51.

## FAST ATTACK VEHICLES



Jest to cała grupa nisko zawieszonych dwu lub trzyosobowych pojazdów typu 4 x 2. Na wyposażeniu armii amerykańskiej są trzy typy takich pojazdów:

- Teledyne Light Forces;
- Chenoweth Fast Attack Vehicle;
- Nordac

Pierwszy z nich jest pojazdem o stosunkowo dużej jak na pojazd tego typu masie - 725 kg. Zaletą tego pojazdu jest duży mocny kadłub pozwalający na montowanie PPK odpalanych z wyrzutni rurowych. Prędkość maksymalna w terenie do 113 km/godz. Pojazd typu Chenoweth ma natomiast zdolność do przewożenia ładunków o masie do 680 kg. Prędkość maksymalna tego pojazdu wynosi w terenie od 60 do 120 km/godz. Pojazd typu Nordac osiąga natomiast prędkość maksymalną do 161 km/godz.

## HMMWV

*Operations Vehicle.*



M-998 HMMWV -High Mobility Multi-purpose Wheeled Vehicle popularnie nazywany „Humvee” wielozadaniowy pojazd kołowy produkowany od lat 80 przez AM General Corporation. Pojazd ten uzyskał bardzo wysoką ocenę podczas „Pustynnej Burzy”. Pojazd wyposażony jest ponadto w centralny system pompowania kół , ABS itp. Uzbrojenie pojazdu może być montowane w wielu różnorodnych wariantach , w skład których wchodzi karabiny maszynowe kal. 7,62 mmi 12,7 mm granatniki automatyczne 40 mm , działka 30 mm , PPK itp. Pojazd może holować przyczepę o wysokiej ruchliwości HMT , o ładowności od 680 do 1134 kg. Ładowność takiego zestawu zapewnia możliwości swobodnego działania grupy specjalnej w składzie 3-4 żołnierzy przez okres od kilku do kilkunastu dni bez konieczności dodatkowego zaopatrywania w każdych warunkach terenowych i klimatycznych.

#### LAND ROVER MRCV



Wielozadaniowy wóz bojowy Multi Role Combat Vehicle (MRCV) zbudowany jest na bazie lekkiego pojazdu osobowo-terenowego Land Rover Defender 90 (4x4).

Solidna zaopatrzona w kabłąk zabezpieczający kabina umożliwia zamontowanie broni takiej jak np. granatnik kal. 40 mm czy karabin maszynowy kal. 12,7 mm, a nawet PPK typu Milan lub działko ASP kal. 30 mm. Amunicja przewożona jest w koszach zamocowanych w tylnej części pojazdu na burtach. Strzelec obsługujący broń jest nieosłonięty ale posiada za to nieograniczone pole

manewru. Wyposażenie osobiste załogi przewożone jest w zasobnikach rozmieszczonych z boku i na masce pojazdu.

#### LONGLINE LIGHT STRIKE VEHICLE (LSV MK2)<sup>200</sup>



Przeznaczenie i konstrukcja pojazdu podobna do Wessex Saker Light Strike, produkowany przez firmę Longline. Longlinne posiada uniwersalny zaczep UMI ( Universal Mount Interface ) pozwalający na instalowanie na nim różnorodnej broni np. karabinów maszynowych kalibru 7,62 mm i 12,7 mm , granatników automatycznych kalibru 40 mm , PPK itp.

### Środki transportu i wsparcia powietrznego

#### CV-22 Osprey



---

<sup>200</sup> Szczegóły Combat and Survival Nr 12/94 str 39-44

Przewidziany do realizacji zadań dalekiego zasięgu, we wszystkich warunkach pogodowych, do misji ratowniczych, odzyskiwania personelu i dostarczania zaopatrzenia.

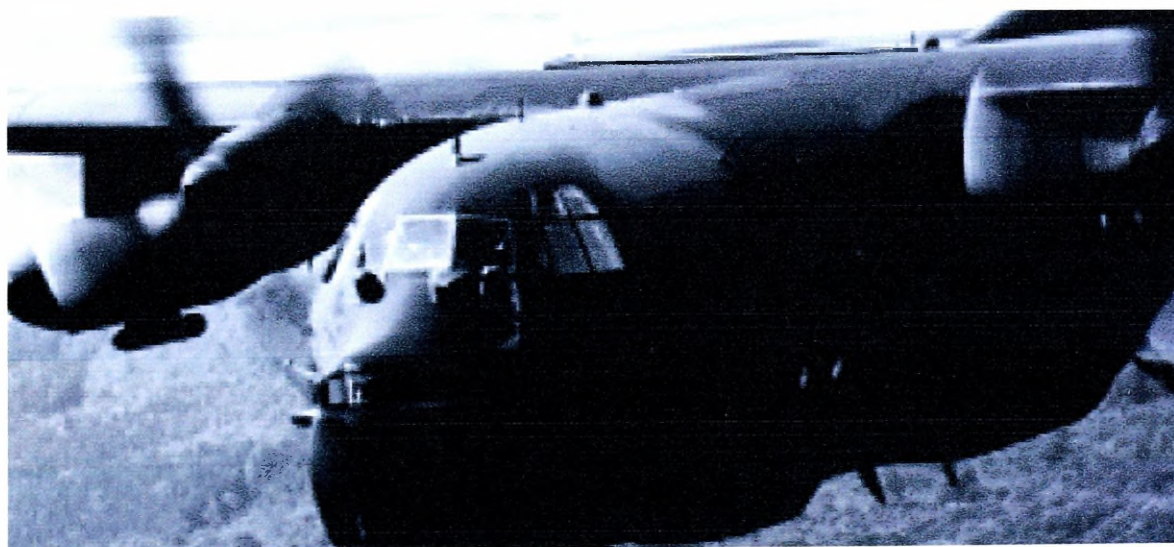
**AC-130H/U Spectre Gunship**



Przeznaczony do misji pozyskiwania danych i identyfikowania celów, koordynacji działań z siłami lądowymi oraz bezpośredniego wsparcia działań konwencjonalnych i specjalnych.

Przystosowany do prowadzenia ognia artyleryjskiego, wsparcia w warunkach ekstremalnych sił operacji specjalnych. Doskonały do misji rozpoznawczych.

**MC-130E/H Combat Talon**



Przystosowany do lotów na małych wysokościach i do lotów nocnych, o dużym zasięgu. Służy m.in. do przetrzutu personelu i wyposażenia, uzupełniania zapasów, operacji i akcji humanitarnych.

**MH-60 BlackHawk**



Śmigłowiec średniego zasięgu, do działań również w warunkach nocnych, do wybranych misji ratowniczych i odzyskiwania personelu oraz ewakuacji medycznej.

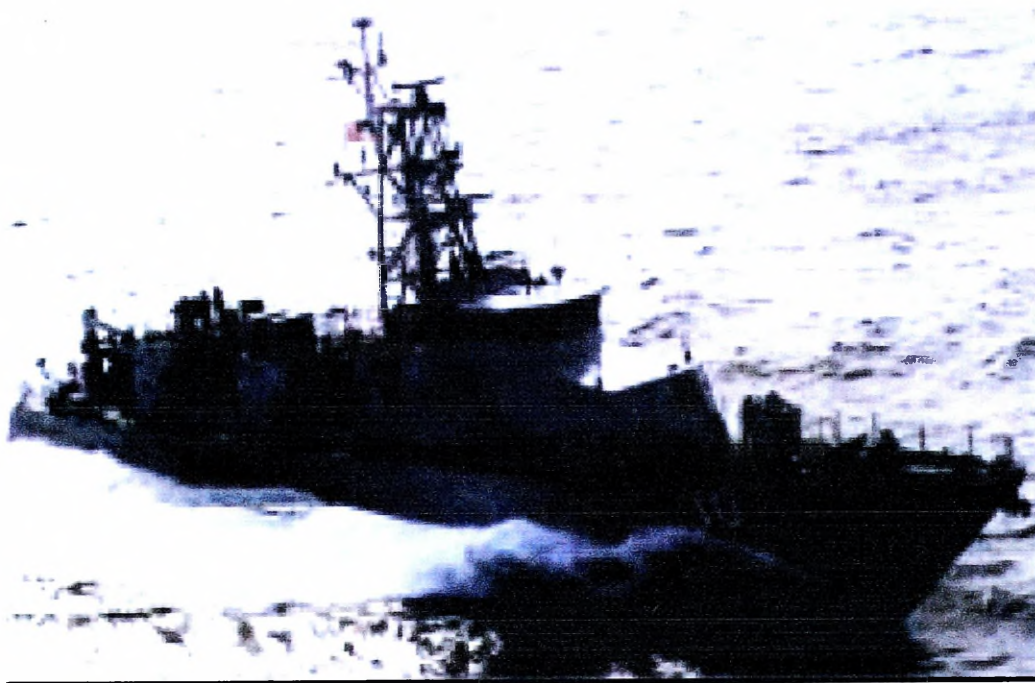
**MH-47E Chinook**



Śmigłowiec średniego zasięgu, do działań również w warunkach nocnych, do wybranych misji ratowniczych i odzyskiwania personelu oraz ewakuacji medycznej. Przystosowany do tankowania w powietrzu.

## Środki transportu i wsparcia morskiego

Cyclone Class Patrol Coastal (PC)



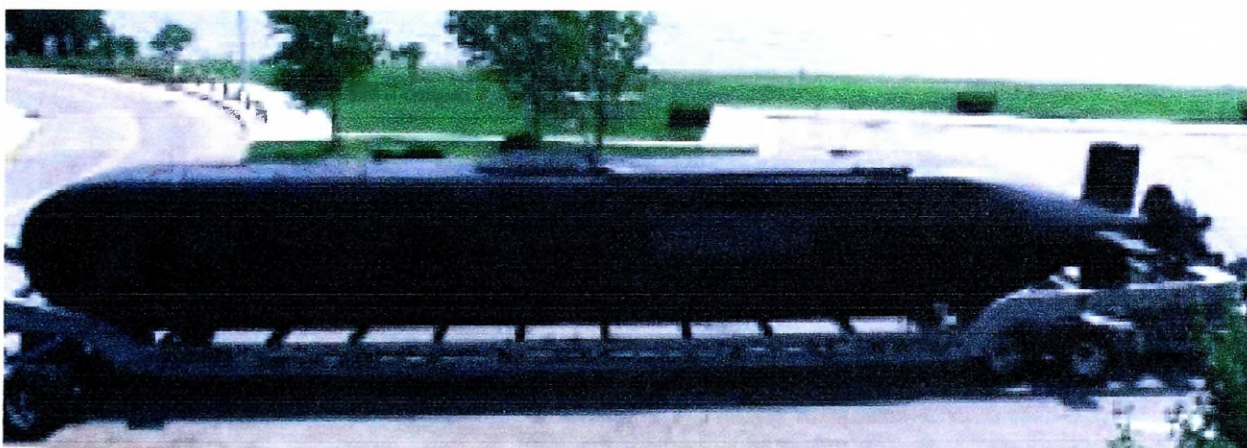
Przewidziany do działań na dużych odległościach, o dużej szybkości działania. Przeznaczony do wsparcia działań przybrzeżnych zespołów SEAL oraz innych sił operacji specjalnych

### Mark V Special Operations Draft



Przystosowany do działań o średnim zasięgu, przeznaczony do ograniczonego wsparcia sił operacji specjalnych.

### Advanced SEAL Delivery System (ASDS)



Przeznaczony do przerzutu personelu i wyposażenia drogą podwodną na duże odległości oraz do wsparcia działań sił operacji specjalnych.

