

S/3701



**AKADEMIA
OBRONY NARODOWEJ**

JAWNE

AON wewn. 5044/98

Do użytku służbowego

Egz. Nr. 45

Płk dr inż. Wojciech DRAŻCZYK

**KONCEPCJA WIELONARODOWYCH CENTRÓW
KIEROWANIA ZABEZPIECZENIEM
LOGISTYCZNYM ORAZ ICH ORGANIZACJA
I FUNKCJONOWANIE W SIŁACH
POWIETRZNYCH NATO**

50741

WARSZAWA

1998

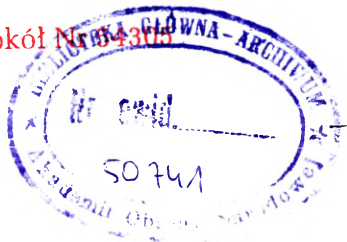
AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ

KATEDRA LOGISTYKI WLOP

PRZEKLASYFIKOWANO

Protokół Nr 4305

AON wewn. 5044/98



JAWNE

~~Pracownia służbowa~~

Egz. nr ... 45

Płk dr inż. Wojciech DRAŹCZYK

**KONCEPCJA WIELONARODOWYCH CENTRÓW
KIEROWANIA ZABEZPIECZENIEM LOGISTYCZNYM
ORAZ ICH ORGANIZACJA I FUNKCJONOWANIE
W SIŁACH POWIETRZNYCH NATO**

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1. Ogólne zasady i założenia kierowania zabezpieczeniem logistycznym sił powietrznych NATO	7
1.1. Kierowanie zabezpieczeniem logistycznym w ogólnych zasadach i metodach dowodzenia	7
1.2. Zasady i założenia kierowania zabezpieczeniem logistycznym w ogólnych zasadach i założeniach działalności logistycznej	15
2. Podstawy i główne założenia koncepcji wielonarodowych centrów kierowania zabezpieczeniem logistycznym sił NATO	18
2.1. Nowe wymogi wobec zabezpieczenia logistycznego	19
2.2. Wariantowe planowanie oraz elastyczna organizacja zadań zabezpieczenia logistycznego wojsk	21
3. Wielonarodowe organa kierowania zabezpieczeniem logistycznym w strukturze systemu dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO w Europie Centralnej	27
3.1. Miejsce i zadania wielonarodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym sił NATO w Europie Centralnej	27
3.2. Zadania i organizacja etatowych oraz wielonarodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym Sił Powietrznych NATO	32
3.2.1. Szczebel operacyjny	32
3.2.2. Szczebel taktyczny	36
Zakończenie	41
Literatura	43

WSTĘP

„Kierowanie”, jako uogólnienie pojęć „dowodzenie” i „zarządzanie”, posiada swoją, mocno utwierdzoną pozycję w teorii NATO. Wynika to ze świadomości, że bez skutecznego dowodzenia i zarządzania wojskami nie może być mowy o powodzeniu jakichkolwiek działań bojowych.

Ta właśnie problematyka, zajmuje szczególne miejsce zarówno w dotychczasowych standardach jak i nowych, koncepcyjnych ustaleniach Koalicji, a dotyczących zabezpieczenia logistycznego.

Nowa sytuacja, jaka wyniknęła z gwałtownego pogłębiania się wielonarodowości Paktu (program PFP, bliska perspektywa przyjęcia nowych członków do NATO) spowodowała poważne pogłębianie się zróżnicowania w zakresie szeroko rozumianej standaryzacji sił NATO, w tym Sił Powietrznych. Konsekwencją tego, było określenie nowych, zwiększonych wymogów wobec logistyki, w tym w zakresie zasad pozyskiwania zwiększonych, przede wszystkim asortymentowo, zasobów logistycznych. W efekcie, wobec niewydolności dotychczasowych rozwiązań, spowodowało to konieczność udoskonalenia systemu kierowania działaniami logistycznymi wojsk Paktu.

Wskutek tego, powstała koncepcja ustanawiania dodatkowych (oprócz etatowych) organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym sił NATO, w tym, w Siłach Powietrznych.

Prezentowany materiał ma właśnie na celu przybliżenie tych zagadnień.

Pierwszy rozdział zawiera skondensowane, analityczne treści zasad i założeń oraz metod kierowania zabezpieczeniem logistycznym, wynikających zarówno z ogólnych ustaleń, jak i z pryncypiów NATO w zakresie zabezpieczenia logistycznego.

W rozdziale drugim zarysowałem nowe wymagania oraz założenia wariantowego planowania i elastycznej organizacji zabezpieczenia logistycznego wojsk Sojuszu.

Trzeci, ostatni rozdział, który stanowi część zasadniczą opracowania, to charakterystyka wielonarodowych centrów kierowania zabezpieczeniem logistycznym w systemie stanowisk dowodzenia NATO w Europie Centralnej (Północnej). W rozdziale tym, uwypukliłem obecnie zakładane oraz możliwe w przyszłości rozwiązania dotyczące Sił Powietrznych szczebla operacyjnego i taktycznego.

Wydaje się, że opracowanie może służyć nie tylko jako materiał do studiowania dla kadry i słuchaczy oraz studentów, przede wszystkim Wydziału WLOP AON, ale być przydatnym także w procesie szkolenia kadry dowódczo-sztabowej Dowództwa WLOP.

1. OGÓLNE ZASADY I ZAŁOŻENIA KIEROWANIA ZABEZPIECZENIEM LOGISTYCZNYM SIŁ POWIETRZNYCH NATO

W pierwszym rozdziale opracowania omówiono zasady i założenia kierowania zabezpieczeniem logistycznym Sił Powietrznych NATO, wynikające zarówno z ustaleń Paktu w zakresie ogólnego dowodzenia wojskami, jak i działalności logistycznej.

1.1. Kierowanie zabezpieczeniem logistycznym w ogólnych zasadach i metodach dowodzenia

Podstawowymi pojęciami w każdej „teorii dowodzenia wojskami”, w tym i w NATO, są terminy „dowodzenie” i „zarządzanie”, traktowane jako określenia form (odmian) „kierowania” działalnością tak specyficznej organizacji, jaką są siły zbrojne.

W naszej teorii logistyki Sił Powietrznych, „kierowanie” działalnością logistyczną, obejmuje obie te formy, mówimy bowiem o „dowodzeniu (jednostkami logistycznymi)” oraz „zarządzaniu (realizacją zabezpieczenia logistycznego)”. Oczywiście jest, że „dowodzenie” jednostkami logistycznymi, realizowane być musi według powszechnych i uniwersalnych zasad dowodzenia wojskami, odnoszących się przecież do wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk, w tym, jak umownie można określić, „wojsk logistycznych”.

Dlatego też, „dowodzenie” w kierowaniu działalnością logistyczną, nie będzie szerzej rozpatrywane.

W terminologii NATO¹ funkcjonuje powszechnie dwuczłonowy termin „Command and Control”, określaný skrótowo - „C²”, a będący synonimem terminu „Management” lub, częściej używanego w odniesieniu do wojska, pojęciem „Direction Forces”. O ile terminy „management” czy też „direction forces” nie budzą większych kontrowersji interpretacyjnych, gdyż słusznie rozumiane są jako nasze, ogólne „kierowanie”, to przekłady „C²” są wielce niejednoznaczne i rozbieżne znaczeniowo.

Słowo „Command” (oczywiście w aspekcie C²) tłumaczone jest zazwyczaj trafnie, tj. w znaczeniu funkcjonalnym, jako „dowodzenie”². Oznacza ono bowiem „proces” realizacyjny funkcji (przedsięwzięć) kierowniczych, znanych powszechnie i w naszej „teorii dowodzenia” (planowanie, organizowanie, itp.).

Natomiast termin „Control” interpretuje się tutaj błędnie, tj. jako „kontrolowanie” (najczęściej) lub po prostu, jako „kierowanie”.

Należy podkreślić, że w innych kontekstach, interpretacja słowa „Control” jako „kontrolowanie” nie jest błędem, gdyż oznacza ono min. to przedsięwzięcie (funkcję kierowniczą), które wchodzi w zakres całościowego procesu „dowodzenia”, czyli „command”³.

Dlatego też należy mocno podkreślić, że w aspekcie (C²) termin „control” jest źle interpretowany i z pewnością nie oznacza „kontrolowania”.

¹ NATO Glossary of Terms and Definitions (AAP-6), MAS, 1995 r. oraz Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms, Washington 1994.

² „Command” to wyraz wieloznaczeniowy. W tym ujęciu oznacza właśnie proces realizacyjny przedsięwzięć kierowniczych przez dowódcę. W innych znaczeniach to: 1. Zakres uprawnień (kompetencje dowódcze); 2. Komenda (wydanie polecenia); 3. Komenda (np. szkoły czy też obszaru, rejonu); 4. Dysponowanie przewagą ogniową lub możliwością lepszej obserwacji.

³ Najczęściej jednak polskie „kontrolowanie”, określane jest po angielsku jako „controlling”.

Druga interpretacja terminu „control” w pojęciu C², tzn. „kierowanie”, okazuje się również błędną. „Kierowanie” bowiem, to szerokie pojęcie, zawierające przecież w sobie treści wchodzące w zakres „dowodzenia”. Czemu więc „wzmocnić” dodatkowo to pojęcie („dowodzenie”), pojęciem szerszym, tj. „kierowaniem”? Po głębszej analizie różnych znaczeń tego pojęcia, okazuje się, że: *„control” rozumieć można tak samo jak „command”, tj. jako „proces” realizacyjny funkcji (przedsięwzięć) kierowniczych.*

Zachodzi więc pytanie, jeżeli zarówno „command”, jak i „control” (w znaczeniu „C²”) określają te same funkcje (przedsięwzięcia), to dlaczego są określane dwojako? Odpowiedzią na to pytanie są różne zakresy znaczeniowe tych pojęć. Oznaczają one bowiem nie tylko „proces” ale i ściśle określone, zróżnicowane kompetencje kierowniczych osób⁴, realizujących „command” oraz „control”. O ile bowiem kompetencje zakresu „command” oznaczają, na ogół, możliwość wpływu na całą sferę działalności wojsk, to uprawnienia zakresu „control” dotyczą jedynie części tej działalności.

Należy bowiem pamiętać, że w NATO, uprawnienia „control” nie obejmują pewnych, ogólnych uprawnień dowódczych, zastrzeżonych tylko do zakresu „command”. Należą do nich, np. określanie (i stawianie) zadań w ogólnym zakresie; ugrupowanie (roz mieszczanie) oraz manewr (przemieszczanie) wojsk; przydziały (podporządkowania) i zmiany w tym zakresie dotyczące poszczególnych części (składników) wojsk, w tym ich „komponentów” (rodzajów sił zbrojnych).

Można więc stwierdzić ostatecznie, że **uprawnienia zakresu „Control” są bardziej ograniczoną niż „Command”, ale jednak, formą kierowania działalnością wojskową.**

⁴ Angielski termin „commander”, to nie tylko „dowódca” ale też i każda inna osoba pełniąca określone funkcje kierownicze (szef, komendant, itp. ...).

W polskiej teorii dowodzenia, pojęcie „control” (w aspekcie C²), to właśnie „zarządzenie”.

„Zarządzanie” to forma kierowania specjalistycznymi częściami działalności wojskowej. Np., w siłach powietrznych szefowie (WL, WOPL czy WRt) „zarządzają” działaniami tych rodzajów wojsk, a szef logistyki - „zarządza” działalnością logistyczną.

Podstawową różnicą pomiędzy naszym „dowodzeniem”, a natowskim „C²” jest to, że natowska nazwa jest **pełniejsza**⁵ oraz **stawia na równi obie formy** kierowania działalnością wojskową⁶.

Kolejna właściwość polega na tym, że w NATO stosuje się **zróżnicowane zakresy uprawnień i odpowiedzialności**, w tym, w **zakresie zabezpieczenia logistycznego** (wykorzystywania zasobów logistycznych). Polega to na tym (co jest zupełnie obce naszym polskim standardom), że różni dowódcy NATO mogą mieć **większe lub mniejsze uprawnienia w zakresie dowodzenia i zarządzania wielonarodowymi siłami Paktu**.

Z tego też względu, w terminologii NATO funkcjonują jednocześnie **trzy, szczegółowe terminy zakresu „command”**. Są to: „full command”, „operational command” (OPCOM) oraz „tactical command” (TACOM).

„Full command” to uprawnienia do kierowania wszelką działalnością wojsk we wszelkich aspektach, tj. zarówno „operation” (czyli działaniami bojowymi oraz zabezpieczeniem bojowym) jak i „administration” (czyli zabezpieczeniem logistycznym i uzupełnianiem wojsk). Stwierdzić należy, że w warunkach wielonarodowych sił NATO pojęcie to nie ma szerszego zastosowania, gdyż uprawnienia te

⁵ Np. „teoria dowodzenia”, a nie „kierowania (dowodzenia i zarządzania) działaniami wojsk”.

⁶ „Zarządzanie” traktowane jest u nas jako forma „pomocnicza” (drugorzędna) w stosunku do dowodzenia.

posiadają jedynie dowodzący siłami narodowymi. Uprawnień „full command” nie posiada więc żaden dowódca NATO, za wyjątkiem niższych rangą dowódców narodowych jednostek taktycznych.

OPCOM/TACOM tłumaczone są zazwyczaj jako „**dowodzenie operacyjne/taktyczne**” i rozumiane są jako dowodzenie na szczeblu (w skali) operacyjnej/taktycznej. Uprawnienia te **dotyczą jednak kierowania jedynie działalnością bojową** (walka i zabezpieczenie bojowe) i **nie dotyczą drugiej części działalności wojsk tj. „administration”, czyli zabezpieczenia logistycznego oraz uzupełniania wojsk.**

Tak więc uprawnienia zakresu OPCOM, to nie „dowodzenie operacyjne”, interpretowane najczęściej jako (pełne, w naszym pojęciu) „dowodzenie (i zarządzanie) na szczeblu operacyjnym” ale **dowodzenie ograniczone tylko do działalności bojowej** (działania bojowe oraz zabezpieczenie bojowe). Co ciekawe, i w zakresie „działalności bojowej” dowódca NATO o uprawnieniach OPCOM **również nie posiada pełnej swobody w dowodzeniu**, rozumianym w naszych, polskich kategoriach. Dowódca o uprawnieniach OPCOM nie może bowiem stawiać takich zadań, które doprowadziłyby do **dezorganizacji podległych mu jednostek w stopniu uniemożliwiającym wykonywanie przez nich ich zadań podstawowych czy też przemieszczenia się w dowolny rejon.**

Dowódcy NATO nie zawsze muszą otrzymywać uprawnienia OPCOM czy też TACOM. Węższymi zakresami tych uprawnień są uprawnienia „Operational Control” (OPCON) oraz najniższe - „Tactical Control” (TACON).

Oba z nich również nie dotyczą sfery logistyki⁷.

⁷ Szerzej o tych zakresach kompetencji i odpowiedzialności w: S. Zajas i inni, *Wybrane aspekty doktryny Sił Powietrznych NATO*, AON, Warszawa 1997 oraz W. Drączczyk, *Logistyka Sił Powietrznych według poglądów NATO (podstawy)*, AON, Warszawa 1997.

W terminologii NATO zarezerwowano osobne pojęcie uprawnień dowódczych do kierowania działalnością „niebojową”, jest to „Administrative Control” (ADCON). Tak więc, aby dowódca NATO mógł zarządzać zabezpieczeniem logistycznym podległych mu wojsk, oprócz uprawnień dotyczących działalności bojowej (OPCOM, OPCON, TACOM, TACON) musi dysponować dodatkowo uprawnieniami zakresu „Administrative Control”.

„Administrative Control” to uprawnienia do zarządzania głównie w zakresie logistyki (zabezpieczenia logistycznego) ale także uzupełnianiem wojsk, ich szkoleniem, prowadzeniem polityki kadrowej oraz wewnętrznym administrowaniem jednostką. Uprawnienia te nadawane są całkowicie odrębnie od uprawnień w zakresie działalności bojowej, a jakiegokolwiek zmiany uprawnień w zakresie działalności bojowej (czy też ich delegowanie) nie pociągają za sobą żadnych zmian w ustaleniach dotyczących zakresu administracji (logistyki).

Wystąpić mogą jednak takie sytuacje, w których brak takich uprawnień ograniczać będzie możliwości prowadzenia działań bojowych. Stąd też, zmiany (delegowania) uprawnień w zakresie działalności bojowej mogą wymusić również zmiany w zakresie uprawnień dotyczących części administracyjnej, czy też logistycznej.

Dlatego też, każdorazowo przyznawanie czy też przekazywanie uprawnień w zakresie działalności bojowej musi zawsze być rozważane z punktu widzenia możliwych skutków takich ustaleń w odniesieniu, przede wszystkim, do logistyki. Szczegółowy zakres uprawnień (zmian) w tym zakresie musi być każdorazowo wyraźnie sprecyzowany w odrębnym dokumencie rozkazodawczym lub jednocześnie, przy okazji nadawania (zmian, delegowania) uprawnień w zakresie działalności bojowej.

Zgodnie z obowiązującymi w NATO ustaleniami⁸, min. w Siłach Powietrznych, upoważnienia do wykorzystywania zasobów logistycznych mogą otrzymywać dowódcy szczebla PSC⁹ i niżej. Upoważnienia w tym zakresie wydaje specjalny organ, tzw. „TOA” (Transfer of Authority), powoływany na odpowiednim szczeblu dowodzenia. Uprawnienia te są jednak ograniczone wieloma warunkami i specyficznymi zasadami postępowania. Nie pozwalają one dowódcom NATO na pełną swobodę wykorzystywania wszelkich, dostępnych narodowych zasobów logistycznych.

Skuteczne dowodzenie i zarządzanie uznaje się za nieodzowny warunek powodzenia wszelkich działań bojowych przez siły NATO. Uważa się, że osiągnięcie celów militarnych w okresie przygotowania i prowadzenia działań w okresie kryzysu czy też konfliktu zbrojnego zależy głównie od możliwości właściwego ugrupowania odpowiednich sił i środków we właściwym miejscu i czasie.

W teorii działań bojowych NATO wyróżnia się pięć zasad w zakresie dowodzenia i zarządzania. Są to:

1. Jedność dowodzenia (i zarządzania).
2. Jedność organizacyjna systemu kierowania wojskami.
3. Precyzyjność stawiania zadań (konkretność).
4. Ciągłość kierowania działaniami wojsk.
5. Jednoosobowa odpowiedzialność za dowodzenie wojskami oraz zapewnienie swobody działania podwładnym.¹⁰

⁸ *Authority of the NATO Commanders to redistribute Logistic Resources* (Corrigendum 1 to MC 319 (final) - Annex A, North Atlantic Military Committee 27.05.1994).

⁹ Szerzej o nazewnictwie i strukturach organów dowodzenia w NATO - rozdział 3.1.

¹⁰ Powyższe zasady kierowania działaniami wojsk (dowodzenia i zarządzania) omówiono szerzej w: W. Drażczyk, *Kierowanie zabezpieczeniem logistycznym Sił Powietrznych według procedur NATO*, AON, Warszawa 1997.

W odniesieniu do działalności logistycznej, należy założyć konieczność ich stosowania jako **zasad ogólnych**¹¹.

W NATO wyróżnia się **dwie metody** dowodzenia i zarządzania wojskami, są to:

A. Metoda bezpośrednia (scentralizowana)

Dowódca realizuje funkcje kierownicze bezpośrednio wobec podległych mu sił (jednostek czy też wojsk). W takim przypadku musi on dysponować odpowiednim „sztabem połączonym”.

Wsparcie procesów dowodzenia i zarządzania realizowane jest generalnie przez oficerów sztabu oraz (lub) dowodzących poszczególnymi składnikami wojsk NATO. Zakres dowodzenia i zarządzania w tym przypadku zależy głównie od możliwości „sztabu połączonego” oraz jego wyposażenia technicznego.

B. Metoda dowodzenia składnikami PWS (zdecentralizowana)

W przypadku większych, złożonych działań bojowych wojsk NATO lub w wypadkach szczególnych, wymagających innej metody dowodzenia i zarządzania, wojska mogą być grupowane pod dowództwem jednego lub kilku dowódców składników (komponentów) PWS NATO, podległych bezpośrednio dowódcy. W takim przypadku, dowódca PSZ NATO, pełni funkcje kierownicze poprzez dowódców tych składników. Zarówno dowódca, jak i dowódcy poszczególnych składników PSZ, wymagają odpowiednich sztabów oraz wyposażenia wspierających ich działalność. Organa te mogą funkcjonować w różnych składach i wielkościach, oddzielnie lub razem.

Jeżeli chodzi o „**metody kierowania**”, to, w przypadku zabezpieczenia logistycznego, jak się stwierdza, jedyną skuteczną może być

¹¹ Szczegółowe zasady kierowania zabezpieczeniem logistycznym opisano w kolejnej części opracowania.

metoda scentralizowana. Tylko ona gwarantuje bowiem wymaganą koordynację takiej wielości i różnorodności działań, jakimi jest wszechstronne zabezpieczenie logistyczne.

1.2. Zasady i założenia kierowania zabezpieczeniem logistycznym w ogólnych zasadach i założeniach działalności logistycznej

Po raz pierwszy zasady i założenia działalności logistycznej określono oficjalnie w NATO w 1978 roku, kiedy to w „załączniku B” (Supplement B) do „Raportu o długoterminowym programie obronnym sił zbrojnych” (The Long Term Defence Programme Task Force Report) wymieniono je między innymi, podstawowymi ukierunkowaniami działalności NATO.

Aktualne, obecnie zasady i główne założenia w tym zakresie, zostały przyjęte przez Konferencję Wyższych Oficerów Logistyki NATO (Senior NATO Logisticians' Conference) oraz zaakceptowane przez Komitet Planowania Obronnego (Defense Planning Committee - DPC) NATO 14.09.1992 r. (Final Decision on MC 319), a oficjalnie opublikowane 23.09.1992 r. Ustalenia te zostały także potwierdzone oraz częściowo zaktualizowane przez DPC w wydanym „Corrigendum 1 To MC 319” z 09.05.1994 r., a opublikowanym 27.05.1994 r.

Tak oficjalnie określone „**Zasady (Principles) oraz założenia działań (Policies) logistycznych NATO**” traktowane są jako generalne ukierunkowania (Guidance) dla natowskich i narodowych organów kierowania (Authorities). Mają one służyć do rozwijania koncepcji zabezpieczenia logistycznego PSZ NATO, w tym kierowania jego realizacją, tj. budowy **struktur organizacyjno-funkcjonalnych (structures and procedures) organów kierowania**.

W NATO, w zakresie działalności logistycznej, wyróżnia się osiem zasad zabezpieczenia logistycznego. Są to: odpowiedzialność; zapewnienie zasobów (sił i środków) logistycznych; współdziałanie; kompetencje; wystarczalność; ekonomiczność; elastyczność; jasność sytuacji logistycznej¹².

Oprócz zasad, w teorii logistyki NATO, wyróżnia się siedem grup założeń działań logistycznych. Są to założenia: o charakterze ogólnym oraz założenia, odnoszące się do następujących sześciu problemów szczegółowych (zagadnień): odpowiedzialności; kompetencji; pozyskiwania środków transportowych; wykorzystywania zasobów cywilnych; współdziałania (cywilno-wojskowego oraz międzynarodowego); zabezpieczenia medycznego¹³.

Analizując treści zasad oraz założeń organizacyjno-funkcjonalnych zabezpieczenia logistycznego wg NATO, stwierdzić można, że odnoszą się one do całościowej działalności realizacyjnej, tj. nie tylko do sfery wykonawczej ale i to przede wszystkim do sfery kierowania.

Z ośmiu zasad działalności logistycznej (odpowiedzialność; zapewnienie zasobów logistycznych; współdziałanie; kompetencje; wystarczalność; ekonomiczność; elastyczność; jasność sytuacji logistycznej) tylko dwie (zapewnienie zasobów logistycznych; ekonomiczność) odnoszą się tylko i wyłącznie do zagadnień wykonawczych, a aż sześć dotyczy kierowania zabezpieczeniem logistycznym. Trzy z nich (kompetencje; współdziałanie; jasność sytuacji logistycznej) odnoszą się nawet tylko i wyłącznie do sfery kierowania, a trzy pozostałe (odpowiedzialność; wystarczalność; elastyczność), dotyczą zarówno kierowania jak i wykonawstwa.

¹² Treści zasad zostały opisane w: W. Drażczyk, *Logistyka Sił Powietrznych według poglądów NATO*, AON, Warszawa 1997.

¹³ Źródło: jw.

Z ośmiu założeń ogólnych, cztery bezpośrednio dotyczą przedsięwzięć kierowniczych. Szczególnie ważnym jest stwierdzenie o konieczności dostosowywania koncepcji działań logistycznych do potrzeb zabezpieczanych wojsk. Drugim, zasadniczo istotnym, jest założenie, że przygotowanie działań logistycznych powinno być integralną częścią przygotowania działań sił NATO na tym szczeblu organizacyjnym wojsk, na którym planuje się ich skład oraz działania bojowe.

Nawet z pośród sześciu założeń szczegółowych (odpowiedzialność; kompetencje; pozyskiwanie środków transportowych; wykorzystanie zasobów cywilnych; współdziałanie; zabezpieczenie medyczne), a które powinny odnosić się przecież do „szczegółowych” zagadnień wykonawczych zabezpieczenia logistycznego, dwa dotyczą bezpośrednio kierowania (odpowiedzialność - w zakresie koordynacji działań oraz kompetencje - w zakresie kontrolowania zasobów logistycznych).

Podsumowując treści pierwszego, wprowadzającego rozdziału teoretycznego, trzeba podkreślić mocne umiejscowienie kierowania zabezpieczeniem logistycznym w teorii dowodzenia wojskami NATO oraz zasadach i założeniach działalności logistycznej Paktu. Wynika to, przede wszystkim, z:

1. Traktowania działalności logistycznej jako **nieodzowną część** całościowych działań wojsk i to zarówno podczas przygotowania jak i prowadzenia działań bojowych.

2. Ustalonych zasad czasowego przyznawania określonym dowódcom NATO **uprawnień do dysponowania zasobami logistycznymi**, tj. „ADCON”.

3. Konieczności **jednoczesnego przygotowania działań bojowych** oraz logistycznych i to **na tych samych szczeblach dowodzenia**.

4. Uznanie konieczności **scentralizowanego kierowania działaniami logistycznymi**.

Powyższe stwierdzenia, a szczególnie ostatnie, jest zasadniczo ważnym dla dalszych rozważań nad tematem opracowania.

2. PODSTAWY I GŁÓWNE ZAŁOŻENIA KONCEPCJI WIELONARODOWYCH CENTRÓW KIEROWANIA ZABEZPIECZENIEM LOGISTYCZNYM SIŁ NATO

Jak już wspomniałem, „nowa era” w działalności logistycznej rozpoczęła się opublikowaniem w 1992 roku, kluczowego w NATO, doktrynalnego dokumentu, tj. **„Zasady i założenia działalności logistycznej w NATO”** („NATO Principles and Policies for Logistics” - MC - 319). Od tego czasu, realizowany jest proces wdrażania tych ustaleń we wszystkich obszarach funkcjonalnych logistyki, uwzględniając szczególnie nowe zasady podziału odpowiedzialności i kompetencji w tym zakresie.

Uwarunkowania te, spowodowały konieczność elastycznego, wielowariantowego, „między/wielonarodowego”, w tym „cywilno-wojskowego” organizowania i realizacji zabezpieczenia logistycznego wojsk NATO, a więc nie tylko w archaicznym już „systemie narodowym”.

Konsekwencją tych ustaleń jest również **nowa koncepcja funkcjonowania** (przy wielonarodowych organach dowodzenia NATO) **również wielonarodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym**. Dotyczy to również **Sił Powietrznych**, co jest przecież zasadniczym przedmiotem opracowania.

Kolejny rozdział traktuje więc już o praktyce realizacyjnej zadań zabezpieczenia logistycznego w Siłach Powietrznych NATO podczas przygotowania i prowadzenia działań bojowych. Przedstawione w nim zostały aktualnie widziane w NATO, wymogi wobec zasad realizacji zabezpieczenia logistycznego, w tym, głównie dotyczące sfery kierowania tą działalnością (rozdział 2.1) oraz wielowariantowość planowania tej działalności, a także nową kooperację organizacyjną w tym zakresie (rozdział 2.2).

2.1. Nowe wymogi wobec zabezpieczenia logistycznego

W odróżnieniu do minionego okresu, jednoznacznie stwierdzono, że groźba globalnego jednoczesnego, frontального ataku przeciwnika, z użyciem wszelkich środków rażenia, na europejskie państwa NATO minęła bezpowrotnie. Dlatego też, taki wariant działań bojowych Paktu, nie będzie podstawą jego strategii. Nowa sytuacja polityczno-militarna w Europie, w tym praktyczne wyeliminowanie zagrożenia globalnym konfliktem wschód-zachód, zmieniła priorytety głównych zainteresowań Sojuszu w skali strategicznej. Niewątpliwie więc, koniec globalnego konfliktu „wschód - zachód”, bardzo poważnie ograniczył ryzyko większego konfliktu na Kontynencie. Jednocześnie jednak, pojawiło się zwiększone ryzyko powstawania kryzysów o mniejszym zakresie, a które mogą szybko rozwijać się do poważnej skali i zasięgu.

W przeciwieństwie do minionego okresu, jako główne zagrożenia, przyjmuje się więc możliwości powstawania różnorodnych, z reguły regionalnych kryzysów i konfliktów. Mogą one powstawać na zróżnicowanych i wielowymiarowych podłożach, a charakteryzować się wielorakimi możliwościami rozwoju. Będą więc trudno przewidywalnymi i wymagającymi niekiedy natychmiastowych reakcji, a jednocześnie trudnymi w ocenie co do terminu i miejsca powstania, zakresu oraz potrzeb angażowania sił NATO do ich likwidacji.

Z tych też względów, w dniach 7-8 listopada 1991 roku, szefowie państw i rządów uczestniczących w naradzie Rady Północnoatlantycznej (North Atlantic Council - NAC) w Rzymie, uzgodnili **Nową Doktrynę (Koncepcję) Strategiczną Sojuszu (Alliance's New Strategic Concept)**.

Zasadniczą implikacją przyjęcia nowej doktryny przez NATO była nowa struktura organizacyjna sił zbrojnych Paktu, a przez to odejście od utrzymywania większości wojsk w wysokich stanach gotowości

bojowej. Właśnie ze względu na obecnie mniejszy zakres i przewidywalność oraz zwiększone zróżnicowanie (wariantowość) potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, NATO przyjęło znaczną redukcję utrzymywanych wojsk w ciągłej gotowości bojowej z jednoczesnym ukierunkowaniem wysiłków na rzecz ich większej mobilności, elastyczności w działaniach oraz wielokierunkowego pozyskiwania zasobów logistycznych dla zagwarantowania interesów Koalicji.

Restrukturyzacja potencjału militarnego NATO, zmierza do odejścia od utrzymywania większości sił zbrojnych w wysokich stanach gotowości bojowej w okresie pokoju. W to miejsce przyjęto, że większość wojsk będzie utrzymywana w niższych stopniach gotowości, często skadowana lub przewidywana do mobilizacji¹⁴.

Tak poważne zmiany w strategii sojuszu wymagają **wysokiej mobilności wojsk oraz wielonarodowego ich składu**. Spowodowało to min. określenie szeregu **nowych wymogów wobec logistyki w NATO**, od której oczekuje się, przede wszystkim, **większej elastyczności w zabezpieczeniu mobilnych, wielonarodowych sił zbrojnych, w tym ich sił powietrznych**.

Wymogi te, określane są zazwyczaj w następujących, **dziwięciu grupach problemowych**: **elastyczność (flexibility)**; **strategiczna mobilność, organizacja przemieszczania i zapewnienie środków transportowych (strategic mobility, movement and transportation)**; **wielonarodowość (multinationality)**; **standaryzacja (standarization)**; **wsparcie przez państwo przyjmujące wojska NATO (Host Nation Support - HNS)**; **zachowanie i odtwarzanie zdolności bojowej (sustainability)**; **zabezpieczenie medyczne (medical support)**; **infrastruktura (infrastructure)**; **współpraca (cooperation)**.¹⁵

¹⁴ Szczegółową charakterystykę nowej klasyfikacji sił NATO przedstawiono w: S. Zajas i inni, *Wybrane aspekty...* oraz W. Drażczyk, *Logistyka Sił Powietrznych...*

¹⁵ Szerzej o tych zagadnieniach w: W. Drażczyk, *Logistyka Sił Powietrznych...*

2.2. Wariantowe planowanie oraz elastyczna organizacja zadań zabezpieczenia logistycznego wojsk

Mając na uwadze wymienione wcześniej ogólne zasady i założenia działalności logistycznej NATO, w tym przede wszystkim wynikające z nowej doktryny strategicznej Paktu oraz wymogów działań PWS o wielonarodowym składzie, określono **pięć zasadniczych wariantów organizacyjnych zabezpieczenia logistycznego**. Są to:

1. Każde państwo podejmuje się zapewnić pełne zabezpieczenie logistyczne swoim wojskom, wydzielonym do PWS.

2. Dowódca NATO koordynuje i zarządza narodowymi dostawami określonego zaopatrzenia czy usług.

W wariacie tym, przewiduje się także nawet podporządkowanie pewnych, narodowych jednostek czy urzędów logistycznych dowódcy NATO.

3. Określone państwo podejmuje się koordynowania i zapewnienia zabezpieczenia logistycznego (w całości, w zasadniczym lub szerokim zakresie) ogółu wojsk PWS.

W wariacie tym, państwo takie nosi nazwę „państwa wiodącego” w zakresie zabezpieczenia logistycznego (lead nation).

Rozwiązanie to wymaga późniejszych, międzynarodowych rozliczeń finansowych.

4. Poszczególne państwa podejmują się zapewnienia wojskom PWS określonych asortymentów zaopatrzenia czy usług.

Rozwiązanie takie nosi nazwę „specjalistyczne, logistyczne zadania państwa (narodowe)” (national role specializations).

Wymagane będzie również późniejsze rozliczenie finansowe.

5. Określony rodzaj sił zbrojnych lub wojsk (service component) obejmuje zadania „wiodącego organu logistycznego” (lead-role) lub pełni „specjalistyczne zadania logistyczne” (role-specialization).

I w tym przypadku, niezbędne będą późniejsze rozliczenia finansowe.

Powyższe warianty organizacji zabezpieczenia logistycznego **muszą być brane pod uwagę w etapie planowania jakiegokolwiek składu i działań PWS NATO**. Wielość tych wariantów ma zapewnić pożądaną elastyczność i skuteczność realizacji zadań logistycznych.

Należy jednak zdawać sobie sprawę z tego, że w konkretnych sytuacjach wybrany wariant organizacyjny może nie zapewnić pożądanых, wymienionych cech nawet w ciągu całego okresu działań bojowych PSZ, bądź też, w jakimś ich etapie. Dlatego też, należy również rozpatrywać **różne kombinacje** powyższych wariantów, traktując je jako podstawowe lub dokonywać ich zmian, w razie potrzeby.

W każdym bądź razie, bez względu na przyjęty wariant organizacyjny (kombinacje wariantów) zabezpieczenia logistycznego wojsk NATO, wymagane będzie **centralne zarządzanie i koordynowanie w tym zakresie**, o czym mówiłem już w rozdziale pierwszym. Dla spełnienia tego wymogu we współczesnych warunkach, priorytetowym obowiązkiem dowódców NATO, w tym Sił Powietrznych, jest sankcjonowanie **wystarczalności** etatowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym lub **ich powiększenie**, a nawet **ustanowienie dodatkowych**, w skali między/wielonarodowej (w tym, cywilno-wojskowej).

W przypadku europejskiego „teatru wojny”, a więc szczebla operacyjnego wg NATO, głównym dowódcą wojsk jest „Głównodowodzący Siłami NATO w Europie” (Supreme Allied Commander Europe - SACEUR¹⁶). Nosi on nazwę „Głównego Dowódcy NATO” (Major NATO Commander - MNC). W zakresie kierowania zabezpieczeniem logistycznym, dysponuje on etatowym (lub powiększonym) sztabem logistycznym (J-4), w składzie którego funkcjonuje dodatkowy organ koordynujący, tj. „Sojusznice Dowództwo Logistyczne” (Allied Logistic Command - ALC).

¹⁶ Dowództwo Sił NATO w Europie nosi nazwę Allied Command Europe (ACE), a jego siedziba - Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE).

Niższymi szczeblami organizacyjnymi sił NATO w Europie, również szczebla operacyjnego, są tzw. „dowództwa regionalne”, których oficjalna nazwa to „Główne Dowództwa Podległe”¹⁷ (Major Subordinated Command - MSC)¹⁸. W przypadku Europy Centralnej, dowódca sił NATO nosi nazwę „Commander-in Chief Allied Forces Central Europe (CINCENT)”¹⁹.

W zakresie kierowania zabezpieczeniem logistycznym CINCENT dysponuje etatowym (powiększonym) sztabem logistycznym, również międzynarodowym (joint) tj. J-4.

Dopiero na tym szczeblu siły NATO posiadają dowództwa poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, tzw. „komponentów” (components)²⁰.

Posługując się dalej, najbardziej nas interesującym (ze względu na położenie geograficzne Polski), przykładem Europy Centralnej, są to: „Wojska Lądowe Europy Centralnej” (LANDCENT); „Siły Powietrzne Europy Centralnej” (AIRCENT); Siły Obszaru Cieśnin Bałtyckich (BALTAP)²¹.

Dowódcy tych komponentów, noszą nazwę „Głównych Dowódców Podległych” (Principal Subordinated Comander - PSC) i są również

¹⁷ Np. Dowództwa Sił NATO w Europie Centralnej (Allied Forces Central Europe - AFCENT), które jest dowodzone przez Commander-in Chief Allied Forces Central Europe - CINCENT).

¹⁸ Są to obecnie trzy dowództwa: „Połączonych Sił w Europie Północno-zachodniej” (AFNORTHWEST); „Połączonych Sił w Europie Centralnej” (AFCENT); „Połączonych Sił w Europie Południowej” (AFSOUTH).

¹⁹ Według ostatnich informacji udzielonych przez oficerów Akademii Dowodzenia Bundeswehry, dowództwo Europy Środkowej zostanie rozdzielone na dwa dowództwa - Europy Północnej oraz Europy Południowej.

²⁰ Nie dotyczy to tzw. „Powietrznych Sił Wykrywania i Naprowadzania” podporządkowanych bezpośrednio Komitetowi Wojskowemu NATO (Military Committee - MC), tj. tak jak MNC. Szerzej o tych strukturach w: S. Zajas i inni, *Wybrane aspekty...*

²¹ Ten ostatni komponent AFCENT funkcjonuje na nieco innych zasadach, co jednak nie jest istotne do dalszych rozważań nad przedmiotem badań.

traktowani jako dowódcy szczebla operacyjnego. W zakresie zabezpieczenia logistycznego, PSC, dysponują etatowymi (lub powiększonymi) sztabami logistycznymi (G, N-4).

Dowódcom NATO szczebla PSC podlegają, najniżsi organizacyjnie w strukturze organów dowodzenia Paktu, dowódcy szczebla taktycznego (korpusów wojsk lądowych, a w Siłach Powietrznych dowódcy tzw. „(Tymczasowych) Ośrodków Dowodzenia Działaniami Powietrznymi” ((Interim) Combined Air Operation Centre - (I)CAOC).

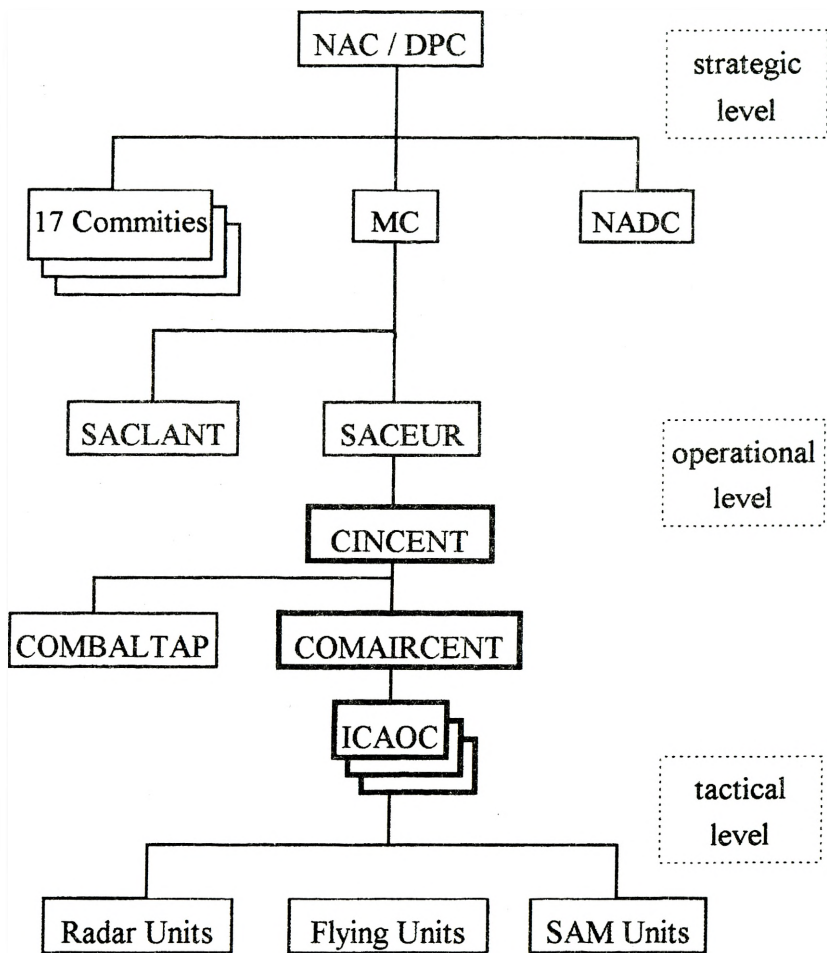
Dowódcy ci dysponują również sztabami logistyki (G, N-4). Tak więc, stałymi, etatowymi organami kierowania zabezpieczeniem logistycznym zarówno głównego dowódcy PWS NATO jak i dowódców poszczególnych ich komponentów, tj. rodzajów sił zbrojnych (components)²² są „sztaby logistyki” (J-4, G-4 i S-4 oraz N-4)²³.

Organa dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO w Europie Centralnej przedstawiono na rys. 1.

Głównymi zadaniami tych sztabów w etapie przygotowywania działań jest opracowywanie „planów zabezpieczenia logistycznego” (logistics/logistic support plans) oraz przedstawianie „ocen i wniosków, a także propozycji (w przypadkach koniecznych, szczególnie niedoboru zasobów logistycznych) sytuacji logistycznej” (Assesstment of Logistic Situations) podległych (assigned) oraz przydzielonych (attached) wojsk/jednostek, a także składanie meldunków (sprawozdań) logistycznych (Logistics Raport). Sztab J-4 (dowódcy PWS)

²² Termin „components”, rozumiany jest jako poszczególne, zasadnicze składniki PWS NATO, tzn. wojska lądowe (land forces), siły powietrzne (air forces) oraz marynarka wojenna (navy). Są to więc „rodzaje sił zbrojnych”.

²³ Symbole te oznaczają: „J” (joint) znaczy „połączony”, w sensie połączenia rodzajów sił zbrojnych; „G” (ground) odnosi się do wojsk lądowych i sił powietrznych („S” - do niższych szczebli dowodzenia tymi rodzajami sił zbrojnych); „N” (navy) oznacza sztab marynarki wojennej. Cyfra „4” oznacza w strukturach sztabowych NATO organ logistyki.



Rys. 1. Organa dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO w regionie Europy Centralnej

ponadto, wydaje „wytyczne” i „wskazówki” (directions and guidances)²⁴.

W razie potrzeby, dowódca PWS lub dowódcy poszczególnych komponentów mogą **powiększać swoje etatowe sztaby** albo liczebnie (np. większa obsada poszczególnych zmian), albo o dodatkowych, innych specjalistów. Taki sztab J (G,S,N)-4 nosi wówczas nazwę „**sztabu powiększonego**” (augmented staff).

Jednakże, w warunkach wielonarodowych sił NATO, w skład których wchodzić mogą także kontyngenty państw nie będących członkami Paktu, oprócz **zapewnienia centralnego zarządzania wielowariantowo organizowanej przecież działalności logistycznej**, niezbędnym jest zapewnienie odpowiedniej **koordynacji wykonawczej** pomiędzy, z reguły, różnymi po wieloma względami, realizatorami tych zadań. Chodzi również o to, że może okazać się celowym, lub wprost koniecznym, stworzenie „**kombinowanego**” systemu logistycznego PWS NATO. Mogą bowiem wystąpić sytuacje, w których każdy komponent PWS NATO będzie zabezpieczany na odmiennych zasadach.

Z tego też właśnie względu, powstała koncepcja powoływania przez dowódców NATO tzw. „**wielonarodowych (połączonych) centrów (dowództw) kierowania zabezpieczeniem logistycznym**” (Multinational (Joint) Logistics Centre(Command) - MJ(N)LC), o czym szerzej w kolejnym rozdziale.

²⁴ Tłumaczenie tych terminów za: S. Zajac i inni, *Wybrane aspekty...* Wydaje się, że w odniesieniu do naszych ustaleń, są to typowe „zarządzenia logistyczne”.

3. WIELONARODOWE ORGANA KIEROWANIA ZABEZPIECZENIEM LOGISTYCZNYM W STRUKTURZE SYSTEMU DOWODZENIA SIŁAMI POWIETRZNYMI NATO W EUROPIE CENTRALNEJ

Koncepcja MJ(N)LC zakłada, że (w zależności od składu PWS, dysponowanego czasu przygotowania, zakresu i złożoności ich działań, czy też czasu ich trwania lub rozmachu przestrzennego) dowódcy NATO różnych szczebli dowodzenia powoływać będą również różne organa kierowania zabezpieczeniem logistycznym.

Tym właśnie zagadnieniom poświęcony jest ostatni, merytorycznie najistotniejszy w opracowaniu rozdział.

3.1. Miejsce i zadania wielonarodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym sił NATO

Na szczeblu MSC, tj. dowództwa sił NATO w Europie Centralnej (CINCENT), byłyby to tzw.: „Wielonarodowe Połączone Centrum (Dowództwo) Kierowania Zabezpieczeniem Logistycznym (Multinational Joint Logistics Centre (Command) - MJLC). Natomiast, na szczeblu dowództw poszczególnych komponentów, byłyby to „Wielonarodowe Centra Kierowania Zabezpieczeniem Logistycznym” (Multinational Logistics Centres)²⁵. Na niższych szczeblach dowodzenia NATO, tj. PSC, nie przewiduje się (ale i nie wyklucza) organizowania podobnych centrów (dowództw).

²⁵ Centra takie, o ile zajdzie taka potrzeba, mogą również powstawać na wyższych szczeblach organizacyjnych struktur wojskowych NATO, tj. MNC, mimo funkcjonowania tam ALC.

Szczególnie ważnym jest to, że ani MJLC, ani MNLC nie zastępują etatowych sztabów logistyki (J-4 i G, N-4). Wprost przeciwnie, mimo ewentualnego ich zorganizowania przez dowódcę określonego szczebla dowodzenia wojskami NATO, odpowiedzialność za całość zabezpieczenia logistycznego ponoszą etatowe sztaby logistyczne (G-4), które pełnią funkcje kierownicze w stosunku do MJLC i MNLC. Tak więc, oba te kolektywne, doraźnie formowane organa funkcjonują niejako „przy etatowych G-4”.

Jednakże, w razie potrzeby (np. obezwładnienie sztabu G-4), MJLC może przejmować zadania etatowego sztabu logistyki, tj. przygotowanie oraz zarządzanie wielonarodowym systemem logistycznym PWS.

Zakłada się, że MNLC mogą funkcjonować nawet wówczas, gdy dowódca PSM NATO nie powoła MJLC przy swoim sztabie. Nie ma również nakazu, ażeby dowódcy poszczególnych komponentów, o ile nie widzą takiej potrzeby, formowali swoje MNLC, nawet wtedy, gdy dowódca PSM powołał swoje MJLC.

O ile dowódca PSM nie zdecyduje o powołaniu swojego MJLC, funkcje te spełniać musi sztab G-4. Nastąpić to może np. wówczas gdy zastosowany będzie taki wariant zabezpieczenia logistycznego, w którym jeden z komponentów pełnić będzie wiodącą rolę wobec całości PWS. W takim przypadku, ciężar koordynacji za całościowe zabezpieczenie logistyczne PWS przesunięty zostanie na szczebel niższy, tj. MNLC szczebla PSC.

Obsady MJLC i MNLC tworzyć będą delegowani przedstawiciele etatowych sztabów logistycznych tych szczebli dowodzenia oraz narodowych sztabów logistycznych (oficerowie łącznikowi), a także innych sztabów NATO.

Głównym zadaniem MJLC byłyby centralne koordynowanie

przemieszczaniem wojsk i realizacją pozostałych zadań ich zabezpieczenia logistycznego wobec ogółu PWS NATO²⁶, tj.:

1. **Pomiędzy poszczególnymi komponentami PWS²⁷.**

2. **Z narodowymi organami logistycznymi wydzielonymi do PWS (National Support Elements - NSE), a realizującymi specjalistyczne zadania w skali całych PWS.**

3. **Z narodowymi (państwowymi i pozarządowymi) organami logistycznymi (governmental i non-governmental logistic agendas), realizującymi zadania w zakresie HNS.**

Oprócz tego, MJLC szczebla MNC odpowiada za **centralne zarządzanie** tzw. „powszechnymi funkcjami logistycznymi” (common logistic functions), nie tylko w zakresie zaopatrywania (tzw. „środki zaopatrzenia powszechnego użytku”) ale i świadczenia usług o tym charakterze.

Głównym zadaniem MNLC szczebla PSC z kolei, byłaby **koordynacja przemieszczaniem wojsk oraz realizacją pozostałych zadań ich zabezpieczenia logistycznego pomiędzy poszczególnymi, narodowymi organami logistycznymi, wchodzącymi w skład komponentów (rodzajów sił zbrojnych) PWS NATO.**

Wymienione wyżej zakresy przewidywanych odpowiedzialności organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym dwóch, najwyższych szczebli dowodzenia PWS NATO **mogą ulegać zmianom.** Zakłada się bowiem **bardzo elastyczne ustalanie ich kompetencji.**

²⁶ W klasyfikacji NATO, zadania związane z przemieszczaniem wojsk wchodzą oczywiście w zakres zabezpieczenia logistycznego. Jednakże, ze względu na niektóre, narodowe różnice interpretacyjne zakresu logistyki (w tym i nasze), dla pełnej jasności, w wykładniach treści „zabezpieczenia logistycznego” używa się często pojęcia „przemieszczanie (movement), logistyka (logistics) i zabezpieczenie medyczne (medical support)”.

²⁷ Stąd właśnie nazwa MNJLC, uwypuklająca zadania „JOINT” (wobec wszystkich rodzajów sił zbrojnych, tj. komponentów PWS).

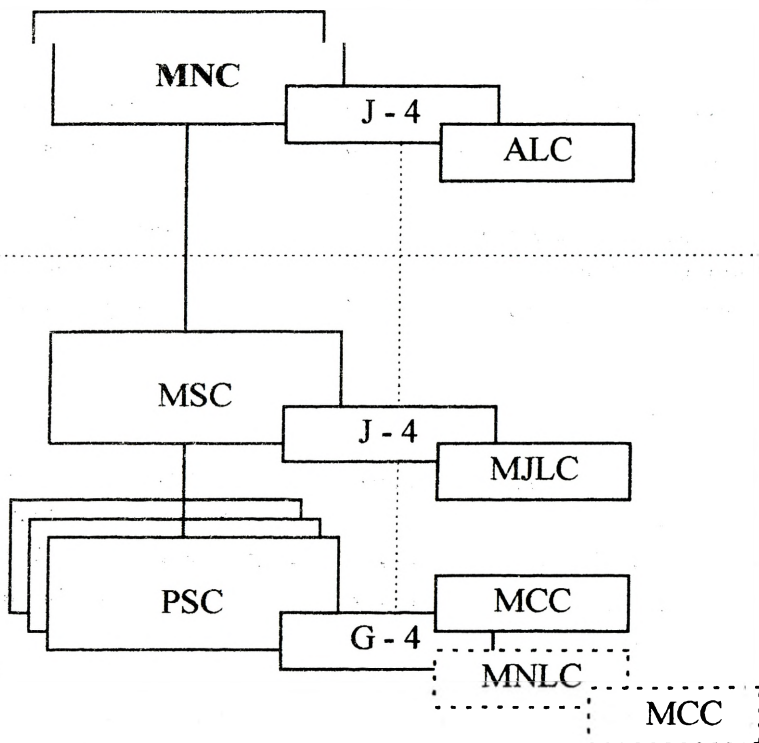
Np. o ile MNLC nie mógłby rozwiązać problemów logistycznych we własnym zakresie, np. wobec braku kompetencji, wówczas MJLC zapewnić musi ich rozwiązanie oraz zarządzanie (koordynowanie) zabezpieczeniem logistycznym w tym zakresie również na niższym szczeblu organizacyjnym PWS.

MJLC może też odpowiadać tylko za **koordynację bardzo specjalistycznych przedsięwzięć logistycznych**, wykonywanych w skali całych PWS, a wszystkie inne zadania będą koordynowane przez poszczególne MNLC. Jednocześnie, o ile dowódca NATO niższego szczebla, tj., komponentu PWS, otrzyma takie uprawnienia, **może koordynować (poprzez podległe mu MNLC) zarządzaniem określonymi zasobami logistycznymi w skali całych PWS.**

Należy pamiętać, że MJLC nie ma uprawnień do **redystrybucji kompetencji** w zakresie wykorzystywania zasobów logistycznych, wydzielanych do poszczególnych komponentów PWS NATO. **Decyduje o tym dowódca PWS NATO**, który może je przekazać dowódcom poszczególnych komponentów wg zasad określonych przez TOA.

W docelowej wizji organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym zakłada się, że nastąpi pełne dostosowanie etatowych sztabów J(G,N)-4 do nowych, wielonarodowych zadań koordynacyjnych. Wymaga to jednak czasu i zebrania odpowiednich doświadczeń. Dlatego też, trudno jest dziś wyrokować jak długo będzie funkcjonować koncepcja „wielonarodowych połączonych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym” i czy zastąpiona ona będzie „udoskonalonym” sztabem J-4, czy też sztab ten przeistoczy się w nowy układ organizacyjno-funkcyjny o zmienionych kompetencjach.

Rys. 2 przedstawia miejsce wielonarodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym szczebla MNC oraz PSC (MJLC; MNLC) w ramach PWS NATO w Europie Centralnej.



Rys. 2. Wielonarodowe Organa Kierowania Zabezpieczeniem Logistycznym w Europie Centralnej szczebla MSC oraz PSC

3.2. Zadania i organizacja etatowych oraz wielonarodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym Sił Powietrznych NATO

Mówiąc o zadaniach organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym Sił Powietrznych NATO, należy przede wszystkim podkreślić, że dotyczy to dwóch, szczebli organizacyjnych struktur dowodzenia NATO.

Pierwszy, to **szczebel operacyjny - PSC** (w przypadku Europy Centralnej - AIRCENT), omówiony w pierwszej części niniejszego podrozdziału, drugi natomiast, to **(I)CAOCs, szczebla taktycznego**.

3.2.1. Szczebel operacyjny

Podstawowym zadaniem dowództwa Sił Powietrznych NATO szczebla operacyjnego jest codobowe opracowywanie i przesyłanie do podległych (I)CAOCs tzw. „**dyrektywy operacyjnej (do działań)**” (Air Operation Directive” - AOD). Zawiera ona między innymi załącznikami (Annex) załącznik - „**Logistyka**” (Logistics)²⁸.

W treści tego załącznika znajdują się **informacje o sytuacji logistycznej (I)CAOC** (podległych i podporządkowanych jednostek).

Załącznik ten zawiera również **zmiany dokonanych wcześniej ustaleń o przydzielonych dowódcy (I)CAOC uprawnieniach w działalności logistycznej (Administrative Control)** oraz ich **zakres przedmiotowy**. Są tam również informacje co do **przydzielonych/zmienionych zakresów odpowiedzialności i kompetencji wyż-**

²⁸ Szczegóły o zadaniach dowództwa Sił Powietrznych NATO szczebla PSC: S. Zajas i inni, *Wybrane aspekty...*

szych sztabów logistyki (szczebla MNC i MSC) oraz własnego, tj. PSC, przede wszystkim z zakresu HNS²⁹.

Kolejnym, ważnym zadaniem sztabu logistyki dowództwa Sił Powietrznych szczebla PSC jest, również codobowe, składanie do sztabu J-4 dowództwa szczebla MSC „**sprawozdania logistycznego**” (Logistic Assessment Report) za całość Sił Powietrznych PWS. Zadanie to, szczebel PSC wykonuje na podstawie informacji (meldunków, sprawozdań) poszczególnych, **narodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym**. Dane te zbierają, opracowują i przedstawiają sztabowi G-4 szczebla PSC Sił Powietrznych albo **narodowi oficerowie łącznikowi**, wydzielani do tego sztabu. Sprawozdanie to, składane jest na podobnych zasadach jak sprawozdanie z działań bojowych i stanowi jego integralną część.

Szczególna rola sztabu logistyki szczebla PSC Sił Powietrznych NATO polega jednak na **koordynacji ruchu naziemnego jednostek Sił Powietrznych**. Z jednej bowiem strony, głównym organizatorem wszelkiego ruchu naziemnego wojsk (w obszarze jego odpowiedzialności) jest sztab logistyki dowództwa wojsk lądowych szczebla PSC, a z drugiej, siły powietrzne, w pewnym zakresie, będą pełnić funkcje „centralnego (w skali PWS) organu logistycznego”.

Dlatego też, wzorem wojsk lądowych, w ramach MNLC sztabu logistyki Sił Powietrznych szczebla PSC, funkcjonuje „**Centrum Koordynacji Ruchu Naziemnego**” (Movement Co-ordination Centre - MCC), a w ramach sztabu G-4 - „**sekcja ruchu naziemnego**” (movement section).

Jak wspominałem w poprzedniej części opracowania, głównym

²⁹ Ustalenia te, określone są wcześniej w „dyrektywie logistycznej”, wydawanej przez szczebel MNC. Należy pamiętać o zadaniach i roli koordynującej MNLC sztabu logistyki dowództwa Sił Powietrznych szczebla PSC, o czym była już mowa.

zadaniem sztabu logistyki szczebla PSC byłaby koordynacja przemieszczaniem wojsk oraz realizacja pozostałych zadań ich zabezpieczenia logistycznego pomiędzy poszczególnymi, narodowymi organami logistycznymi, wchodzącymi w składy komponentów (rodzajów sił zbrojnych) PWS NATO. Z tego właśnie względu, wobec przewidywanej, zwiększonej ilości państw wydzielających swe siły do składu Sił Powietrznych podległych COMAIRCENT, członków lub tylko sprzymierzonych z NATO, stwierdzono niemożliwość koordynacji tych zadań przez etatowe sztaby logistyki szczebla PSC, w tym i AIRCENT w nowych warunkach.

Można znaleźć trzy główne problemy, których rozwiązanie będzie zadaniem MNLC szczebla AIRCENT:

Po pierwsze, o ile treść zadań z zakresu zabezpieczenia logistycznego Sił Powietrznych nie ulegnie zmianie, to zdecydowanemu zwiększeniu ulegnie zakres zadań koordynacyjnych pomiędzy różnymi organami państw, często różnie traktujące zakres logistyki.

Po drugie, poszczególne państwa posiadają zróżnicowane struktury organizacyjno-funkcjonalne organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym swoich, narodowych Sił Powietrznych. Wymaga to więc odpowiedniego zwiększenia ilości specjalistów-logistyków w stosunku do obsady etatowego G-4 oraz przystosowania procedur i form kierowania.

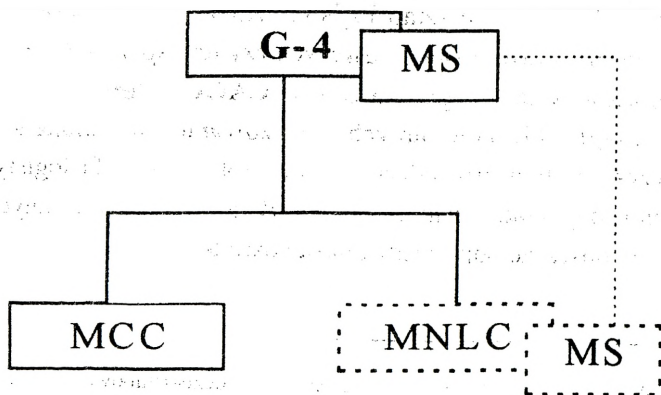
Po trzecie, należy zdawać sobie sprawę, że Siły Powietrzne poszczególnych państw, wydzielających siły do AIRCENT, dysponować będą często bardzo zróżnicowanym sprzętem bojowym (problem standardyzacji). Wymaga to rozwiązywania problemów, często zupełnie nieznanymi etatowemu sztabowi logistyki.

Wszystkie te dodatkowe wymogi dotyczą niestety i naszych Sił Powietrznych. Dlatego też, zasadność tworzenia MNLC przy G-4 AIRCENT wydaje się w pełni uzasadniona.

Przykładową strukturę organizacyjną etatowych (G-4, w tym MS) oraz dodatkowych (MNLC, w tym MS) organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym AIRCENT przedstawiono na rys. 3.

W niniejszym opracowaniu trudno pokusić się jeszcze o określenie konkretnego już składu organizacyjnego, a tym bardziej personalnego MNLC AIRCENT. Wymaga to bowiem, przede wszystkim, dysponowaniem informacjami o faktycznym składzie etatowego (i powiększonego) sztabu G-4 oraz konkretnych jego możliwościach. Niestety, obecnie nie dysponujemy tą wiedzą. Poza tym, konkretne już potrzeby co do potencjału dodatkowego MNLC zależą będą od zakresu i stopnia różnic pojęciowych oraz organizacyjno-funkcjonalnych występujących w logistyce Sił Powietrznych poszczególnych państw w stosunku do standardów NATO.

Problem ten, jak się wydaje, wymaga szerszego dostępu do oryginalnych materiałów źródłowych oraz głębszych badań, w tym, co istotne, również empirycznych.



Rys. 3. Struktura organizacyjna MNLC AIRCENT (wariant)

3.2.2. Szczebel taktyczny

Dowódca (I)CAOC (COM(I)CAOC), do kierowania zabezpieczeniem logistycznym, wykorzystuje część swojego etatowego sztabu, tj. „sztab logistyki” (G-4), tzw. „grupę/sekcję logistyczną/zabezpieczenia logistycznego” (Logistic/Support Group/Section/Department), nazywaną zazwyczaj skrótowo, a przez to myląc, „grupą zabezpieczenia” (Support Group).

Miejsce sztabu logistyki G-4 w ogólnej strukturze (I)CAOC przedstawiono na rys. 4.

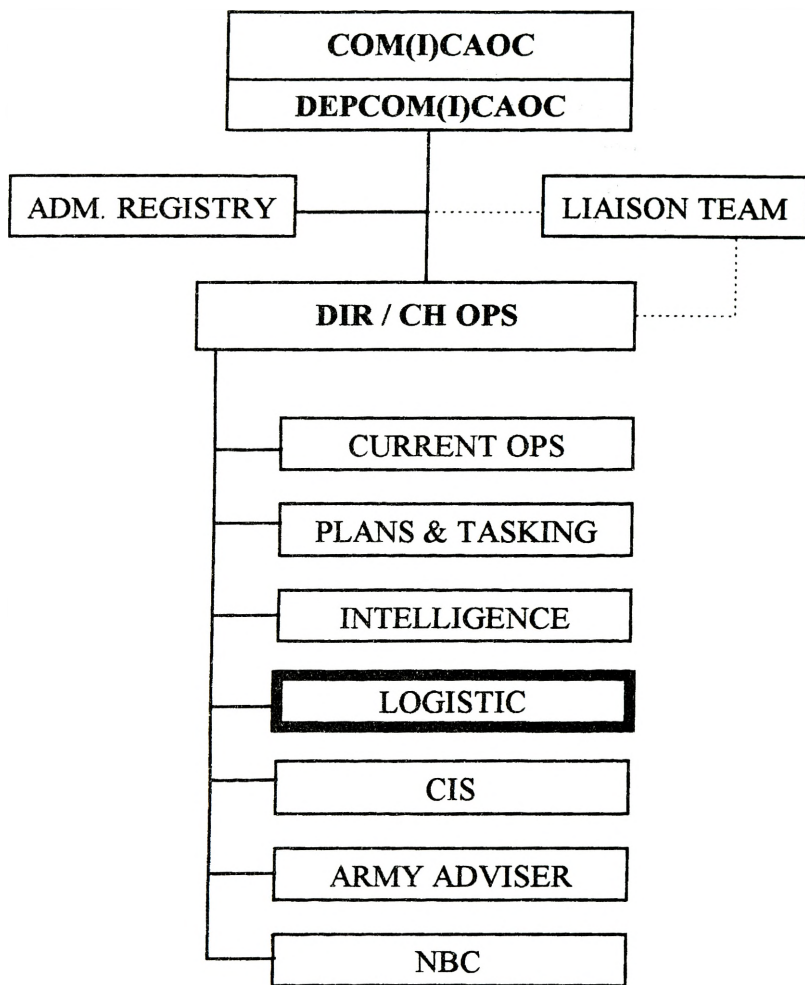
Szczególną właściwością sztabu logistyki (I)CAOC są jego **ograniczone zadania typowego sztabu G-4**. Polegają one bowiem na **uczestnictwie w pracy „sekcji przygotowywania działań” podczas planowania działań bojowych na dzień następnny**. Główną konsekwencją takich ograniczonych zadań, w stosunku do zadań typowego sztabu G-4, jest to, że sztab logistyki (I)CAOC **nie opracowuje żadnych dokumentów rozkazodawczych czy też sprawozdawczych**³⁰

Do zadań sztabu logistyki G-4 (I)CAOC należy³¹:

1. **Ciągle zbieranie danych, analizowanie i ocenianie sytuacji logistycznej**, w tym prowadzenie „mapy roboczej szefa logistyki”, podległych (podporządkowanych) (I)CAOC jednostek oraz innych, działających w obszarze odpowiedzialności ośrodka.

³⁰ W ramach wydziałowego ćwiczenia dowódczo-sztabowego studenci opracują w celach szkoleniowych, załącznik logistyczny (Annex Logistics) do rozkazu bojowego (Air Task Order - ATO) dowódcy (I)CAOC. Podobne zadania, z analogicznych względów, wykonują podczas ćwiczeń studenci Fakultetu Sił Powietrznych Akademii Dowodzenia Bundeswehry.

³¹ Szerzej o tych zagadnieniach w: W. Drażczyk, *Zadania, organizacja i funkcjonowanie sztabu logistyki (I)CAOC podczas przygotowania działań bojowych Sił Powietrznych NATO*, AON, Warszawa 1998.



Rys. 4. Etatowa struktura organizacyjna (Tymczasowego) Ośrodka Dowodzenia Działaniami Powietrznymi - (I)CAOC

2. **Przedstawianie sytuacji logistycznej oraz proponowanie organizacji zabezpieczenia logistycznego, szczególnie w sytuacjach niedoboru (ograniczeń, limitów) zasobów logistycznych.**

3. **Uczestnictwo w pracy sekcji przygotowania działań.**

4. **Koordynowanie (poprzez szczebel PSC lub narodowych oficerów łącznikowych) realizacji ogółu przedsięwzięć logistycznych w jednostkach SP (na ich rzecz) podległych (podporządkowanych) pod (I)CAOC.**

5. **Opracowanie danych i wniosków do sprawozdania z działań (Assessment Raport³²).**

Szczególne znaczenie w pracy sztabu logistyki (I)CAOC przywiązuje się do **ciągłego zbierania informacji o sytuacji logistycznej wojsk podległych lub podporządkowanych (I)CAOC oraz innych, działających (rozmieyszczonych) w rejonie odpowiedzialności ośrodka.** Należy przy tym pamiętać, że zadaniem nie tylko przełożonego ale i sztabu logistyki (I)CAOC jest staranie się o uzyskanie **jak najpełniejszych i najaktualniejszych informacji logistycznych.**

Źródłami informacji o sytuacji logistycznej dla sztabu G-4 (I)CAOC mogą być dane:

1. **Z innych zespołów sztabowych (I)CAOC (np. od zespołu „oficerów łącznikowych” z dowództwami innych państw).**

2. **Zawarte w dyrektywach (zarządzeniach) operacyjnych szczebla PSC (w tym załączniki, głównie „logistyczny”).**

3. **Z bezpośrednich, „roboczych” kontaktów z MNLC szczebla PSC.**

4. **Z narodowych sztabów logistyki sił powietrznych (bezpośrednio lub poprzez oficerów łącznikowych).**

³² Zadanie to będzie możliwe tylko wtedy, gdy meldunki z podległych pod (I)CAOC jednostek (tzw. „MISSREP”) zawierać będą informacje o sytuacji logistycznej.

5. Zawarte w meldunkach podległych (podporządkowanych) (I)CAOC jednostek (Mission Summary - MISREP).

Skład personalny sztabu logistyki (I)CAOC nie jest ściśle określony. Wynika to z konkretnych potrzeb i warunków działania oraz zadań i zakresu odpowiedzialności tego szczebla dowodzenia wojskami NATO, a także zadań konkretnych już (I)CAOC³³.

Z tych też względów, (w zasadzie) nie przewiduje się udziału sztabu logistyki (I)CAOC w zakresie organizowania (koordynowania) zabezpieczenia logistycznego podporządkowanych tym ośrodkom jednostek bojowych różnych państw.

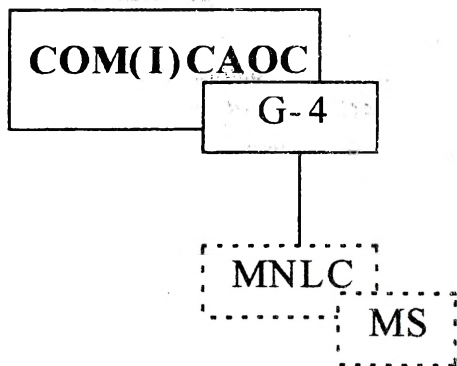
Mając jednak na uwadze elastyczność zasad i rozwiązań organizacyjno-funkcjonalnych NATO w zakresie zabezpieczenia logistycznego, w tym, realnie rozpatrywane możliwości i potrzeby przyjmowania dowodzenia przez niższe szczeble, można, a nawet trzeba by zakładać celowość powoływania MNLC na szczeblu (I)CAOC, analogicznego jak na szczeblu AIRCENT. Chodzi o to, że w sytuacji podległości pod jeden (I)CAOC jednostek kilku (nawet tylko dwóch) państw, dowództwo AIRCENT może, zgodnie z ustaleniami „o przekazywaniu uprawnień” (Transfer of Authority - TOA), scedować swoje zadania na szczebel (I)CAOC. Sytuacja ta, wydaje się prawdopodobną również w przypadku wydzielania ograniczonych sił NATO do działań poza terytorium Paktu, np. jako siły interwencyjne, działające pod egidą ONZ czy też OBWE.

Argumentację o celowości powoływania na szczeblu (I)CAOC MNLC wzmocniają bardzo mocno problemy niedostatku interoperacyjności Sił Powietrznych współpracujących z NATO państwami tzw.

³³ W SP głównych, europejskich państw NATO (np. Niemcy), zakłada się, że skład osobowy (I)CAOC powinien wynosić 100-150 osób. Według opinii Amerykanów natomiast, powinno to być nawet do 300 ludzi.

„Europy Środkowo-wschodniej”, tj. Polski, Węgier i Czech. Szerzej mówiłem o tych problemach w poprzedniej części rozdziału.

Przykład struktury organizacyjnej MNLC (I)CAOC AIRCENT przedstawia rys. 5.



*Rys. 5. Struktura organizacyjna MNLC (I)CAOC AIRCENT
(wariant)*

ZAKOŃCZENIE

Przedstawiony materiał jest kolejnym, już piątym opracowaniem teoretycznym z zakresu teorii i rozwiązań organizacyjno-funkcjonalnych zakresu **działalności/zabezpieczenia logistycznego Sił Powietrznych wg standardów NATO**.

Wydaje się, że tym razem nie jest to tylko wykładnia określonych ustaleń Koalicji w zakresie kierowania zabezpieczeniem logistycznym Sił Powietrznych ale i zaprezentowanie syntetycznych, analitycznych treści w tym zakresie. Materiał ten bowiem, przedstawia również własne, autorskie opinie co do zasadności i możliwości tworzenia w strukturach dowodzenia Siłami Powietrznymi NATO dodatkowych, wielonarodowych organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym.

Prezentowane opracowanie, szczególnie w ostatniej jego części, może być zapewne dyskusyjne. Zawarte w niej jednak oceny, wnioski oraz propozycje mają podłoże dążenia do zrozumienia zasad ukierunkowujących działania Sojuszu oraz stanowią próbę dostosowania naszych możliwości do tzw. standardów, a przede wszystkim osiągnięcia, tak pożądanej „interoperacyjności” z NATO.

Niewątpliwą zaletą opracowania jest jego merytoryczna zgodność z podstawowymi materiałami i opracowaniami Katedry Wojsk Lotniczych naszego Wydziału, a szczególnie z publikacją pod kierownictwem Pana płk. pil. dr. S. ZAJASA materiału „operacyjnego” pt. *Wybrane aspekty doktryny Sił Powietrznych NATO*.

Materiał ten traktowany był priorytetowo, o czym świadczy przyjęcie analogicznych tłumaczeń anglojęzycznych terminów oraz ogólnej organizacji i pracy sztabu (I)CAOC. Pozwala to, moim zdaniem, na osiągnięcie pełnej „interoperacyjności” w przedsięwzięciach dydaktycznych z zakresu standardów NATO, realizowanych w skali Wydziału WLOP AON.

Poruszona problematyka jest nową i bardzo aktualną, czego dowodzi duży stopień niepewności oraz uogólnień prezentowanych treści. Stąd też, niniejsze opracowanie, stanowi jedynie podstawę do rozpatrywania problemów organizacji i funkcjonowania MNLC w ramach sztabu logistyki (ICAOC) podczas przygotowywania działań bojowych SP NATO w Europie Centralnej (Północnej).

LITERATURA

1. Drażczyk W., *Kierowanie zabezpieczeniem logistycznym Sił Powietrznych według procedur NATO*, AON, Warszawa 1997.
2. Drażczyk W., *Logistyka Sił Powietrznych według poglądów NATO*, AON, Warszawa 1997.
3. Drażczyk W., *Zadania, organizacja i funkcjonowanie sztabu logistyki (I)CAOC podczas przygotowania działań bojowych Sił Powietrznych NATO*, AON, Warszawa 1998.
4. *Logistic Handbook*, Brussels, DPC 1994.
5. *Multinational Joint Operations Doctrine (MJOD)*, SHAPE 1995.
6. *NATO Handbook*, NATO Office of Information and Press, Brussels 1995.
7. *NATO Principles and Policies for Logistics - MC 319 (Final Decision, Military Decision, Corrigendum no 1)*, MC, SHAPE 1994.
8. Zajac S. i inni, *Wybrane aspekty doktryny Sił Powietrznych NATO*, AON, Warszawa 1997.

