



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON 5264/2000

Płk dr inż. Wojciech DRAŻCZYK

LOGISTYKA SIŁ POWIETRZNYCH W OKRESIE REORGANIZACJI SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ – KIERUNKI PRZEMIAN

53208

WARSZAWA

2000

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

**WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ
KATEDRA LOGISTYKI**

AON 5264/2000

53208

Płk dr inż. Wojciech DRAŻCZYK

**LOGISTYKA SIŁ POWIETRZNYCH
W OKRESIE REORGANIZACJI SIŁ ZBROJNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
– KIERUNKI PRZEMIAN**

W A R S Z A W A

2000

Powielenie i oprawa:
Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy
Zam. nr 1206/2000

WSTĘP

Od ponad dziesięciu już lat trwa w naszym kraju proces radykalnych przemian ustrojowych. Mają one na celu stworzenie m.in. warunków integracyjnych ze wspólnotami europejskimi (jak np. Unia Europejska - UE), w tym polityczno-militarnymi (Sojusz Północnoatlantycki – NATO), zapewniających nam zbiorowe bezpieczeństwo narodowe¹.

Przemiany te, dotyczą również naszych Sił Zbrojnych (SZ), przed którymi postawiono cel jak najszybszego osiągnięcia, w ustalonych dziedzinach i zakresach, poziomu tzw. „interoperacyjności” z SZ NATO, a co było warunkiem koniecznym włączenia nas do struktur militarnych Sojuszu. Proces ten, nazywany m.in. „transformacją”, nie mógł oczywiście ominąć ani naszych Sił Powietrznych (SP), ani ich logistyki.

Właściwy kierunek, zakres oraz skuteczność przemian pierwszej dekady potwierdził fakt przyjęcia Polski do NATO, co nastąpiło 12 marca 1999 roku. oraz coraz bliższa, jak się ocenia, już tylko 3-5 letnia perspektywa przyjęcia naszego kraju do UE. Pomimo osiągnięcia tego niewątpliwie historycznego sukcesu proces przemian naszych SZ trwa nadal. Z jednej strony, jest to oczywistą konsekwencją dążenia do pogłębienia stopnia integracji z NATO, a z drugiej, koniecznością podążania za kolejnymi zmianami doktrynalnymi Sojuszu oraz organizacyjno-funkcjonalnymi jego SZ.

Wraz ze zmianami politycznych założeń funkcjonowania NATO, szczególnie w ostatnich latach, stawiane są zupełnie nowe, tzw. „wymogi operacyjne” wobec organizacji i działań SZ Sojuszu. Obecnie, wynikają one nie tylko z zasady zbiorowej obrony NATO (artykuł 5 Traktatu Waszyngtońskiego), ale i coraz częstsze uczestnictwo wojsk państw partnerskich (w ramach tzw. „Partnerstwa dla Pokoju” – PdP (Partnership for Peace – PfP) oraz indywidualnych umów o współpracy.

Niekiedy, w skład takich SZ wchodzi wojska innych państw, tworząc doraźne koalicje wojskowe z NATO (np. SZ niektórych państw arabskich w wojnie w Zatoce Perskiej). Tworzą one tzw. „Wielonarodowe Siły Doraźne” (Combined Joint Task Forces – CJTF), które przeznaczone są do prowadzenia tzw. „działań innych niż

¹ Przystąpienie do NATO, określono jako cel strategiczny polityki Polski już po pierwszych „wolnych” wyborach do Parlamentu RP (czerwiec 1989).

wojna” (Military Operations Other Than War – MOOTW). Wykładnię tych nowych, ciągle otwartych, wymogów operacyjnych przyjęto już w 1992 roku, potwierdzono na ostatnim, kwietniowym szczycie NATO, a formalnie, wstępnie usankcjonowano „Regulaminem (doktryną) działań wielonarodowych sił połączonych” (*Multinational Joint Forces Operational Doctrine - AJP-01 (AJP-1(A))*)².

Takie, niewątpliwie nowe wymogi operacyjne, wymuszają wprost zupełnie nową organizację logistyki. Nowa logistyka NATO powinna być bowiem bardziej elastyczna (wielowariantowa) w stosunku do zmiennych wymogów zabezpieczanych wojsk, tak samo mobilna jak wojska operacyjne, uwzględniająca wielonarodowy skład wojsk (w tym z poza Sojuszu) oraz ich określone poziomy standaryzacji. Założenia te potwierdzone zostały m.in. „logistycznym suplementem” AJP-01(a), tj. „Regulaminem logistyki (doktryną logistyczną) sojuszniczych sił połączonych” (*Allied Joint Logistic Doctrine – AJP-4(A)*), opracowanym na podstawie „Zasad i założeń logistyki NATO” (*NATO Principles and Policy for Logistics – 319/1*).

Nasze SZ, w tym i logistyka SP, jako część nowoczesnych SZ NATO, muszą być więc przygotowane nie tylko do statutowych działań w ramach zbiorowej samoobrony Sojuszu ale i do działań w nowych warunkach operacyjnych, szczególnie w ramach CJTF.

Droga, jaka pokonała i dalej dąży logistyka naszych SP, od podzielonej, typowo wojskowej logistyki dwóch różnych części SP (ofensywnych Wojsk Lotniczych Frontu – WLF) oraz defensywnych Wojsk Obrony Powietrznej Kraju – WOPK) do dzisiejszej, zintegrowanej i wielonarodowej oraz wojskowo-cywilnej, ciągle otwartej na modyfikacje logistyki NATO, stanowi niewątpliwie ciekawy temat. Nawet pobieżna ocena dokonań minionych lat w zakresie transformacji logistyki SP świadczy o wyjątkowej złożoności tych zagadnień³. Z tych też względów ujawniła się potrzeba przedstawienia zasadniczych wniosków z prowadzonych dotychczas badań nad przeobrażeniami logistyki naszych SP.

² Aktualnie opracowywany jest w NATO odrębny regulamin działań CJTF.

³ M.in.: Mańkowski R. Drażczyk W. *Logistyka SP w końcu pierwszego etapu transformacji SZ RP* (studium operacyjno-logistyczne). AON, Warszawa 1995 oraz Drażczyk W. *Logistyka SP w drugim etapie transformacji SZ RP* (studium operacyjno-logistyczne). AON, Warszawa 1999.

Prezentowane opracowanie dotyczy przemian koncepcyjno-modelowych oraz organizacyjnych logistyki SP w procesie transformacji naszych SZ w aspekcie kierunków zmian.

W rozdziale pierwszym przedstawiłem ogólną charakterystykę głównych uwarunkowań przemian koncepcyjno-modelowych logistyki SP.

Treści te powinny przybliżyć Czytelnikom przyczyny i możliwości dokonywanych przemian w minionym okresie transformacji (1989-2000).

Rozdział drugi to charakterystyka pierwszego etapu transformacji, w którym zasadniczymi wyróżnikami były tzw. Modele 2000 SZ RP z 1993 oraz 1995 roku.

W etapie tym dokonano przemiany tzw. „tyłów” WLOP w ich logistykę. Pojawiła się też nazwa „siły powietrzne”.

W trzecim rozdziale przedstawiłem charakterystykę drugiego etapu transformacji logistyki naszych SP, głównie na podstawie założeń Modelu 2012 naszych SZ, w tym ich logistyki oraz SP.

Czwarty rozdział to syntetyczne wnioski końcowe charakteryzujące dotychczasowe i przyszłościowe kierunki przemian w logistyce SP.

Opracowanie zamyka zakończenie oraz wykaz literatury.

Prezentowany materiał opracowany został przede wszystkim na potrzeby procesu dydaktycznego Wydziału WLOP AON. Może być jednak przydatny i innym środowiskom, szczególnie tym, które są zainteresowane transformacją naszych SZ, w tym ich logistyki oraz SP.

1. Główne uwarunkowania przemian koncepcji i modelu organizacyjnego logistyki sił powietrznych w procesie transformacji sił zbrojnych

Wyjście z dotychczasowego podporządkowania interesom ZSRR, a tym samym możliwość otwarcia na dotychczas niemożliwe różne rozwiązania oraz stosunkowo dobra kondycja naszych SZ z jednej strony, a z drugiej - brak konstytucyjnych i doktrynalnych⁴ podstaw do funkcjonowania SZ RP w nowej rzeczywistości oraz niejasna dalsza wizja NATO nie sprzyjały skryształizowaniu się przekonywująco uzasadnionych i jednoznacznych poglądów⁵.

Zrozumiałym jest więc, że nie zapominając o konieczności dalszego zmniejszania liczebności Wojska Polskiego (co wynikało z ratyfikowania kolejnych już porozumień o redukcji sił konwencjonalnych w Europie)⁶, rozgorzała szeroka dyskusja nad rolą, miejscem i modelem przyszłych SZ RP⁷ (w tym SP⁸) oraz ewentualnych powiązaniach partnersko-sojuszniczych Polski.

Wyniki analizy szerokiego spektrum publikacji tego okresu pozwalają stwierdzić, że początkowo, obok nawet poglądu pacyfistycznego, generalnie kwestionującego celowość utrzymywania SZ w nowej sytuacji braku zewnętrznego zagrożenia kraju, uwidoczniły się dwie skrajne ich wizje.

Pierwszą z nich był pogląd, który wyrażał konieczność utrzymania możliwości bojowych armii na jak najwyższym poziomie i przygotowywania się do ewentualnej obrony kraju tylko własnymi siłami. Uważano, że jakiegokolwiek redukcje SZ powinny mieścić się w podpisanych już porozumieniach rozbrojeniowych, a dotyczyć by miały głównie jednostek zabezpieczających, w tym logistycznych, przygotowywanych na potrzeby działań ofensywnych Układu Warszawskiego. Pogląd ten zakładał również

⁴ Poprzednia „doktryna wojenna” Polski, zwana też przewrotnie „doktryną obronną”, była pochodną doktryny ZSRR. Por. BALCEROWICZ B. *Od Układu Układu Warszawskiego do NATO. Pod wspólnymi sztandarami. Droga Polski do NATO*. AON, Warszawa 1999, s. 66.

⁵ Różnorodne uwarunkowania transformacji naszych SZ naświetlił m.in. na łamach prasy szef SG WP gen broni H. SZUMSKI (*Równanie z wieloma niewiadomymi*. Polska Zbrojna nr 1/2000).

⁶ Po rozpadzie Układu Warszawskiego oraz Związku Radzieckiego, początkowy układ (CFE-1 z 1990 roku) był uaktualniany, w wyniku czego liczebność i ilość wyposażenia bojowego naszych SZ zmalała o ponad 1/3.

⁷ M.in. KACZMAREK J., SKOWROŃSKI A. *Doktryna obronna RP (Rzeczypospolitej Polskiej)*. AON, Warszawa 1990; KOZIEJ S. *Kierunki przebudowy systemu obronnego RP w latach 90'* (referat wygłoszony w Wyższej Szkole Wojennej Królestwa Szwecji 24.04.1991. AON, Warszawa 1991; BALCEROWICZ B., PAWŁOWSKI J., MARCZAK J. *Koncepcja strategiczna obrony Polski lat 90*, AON, Warszawa 1991; NOŻKO K. *Doskonalenie strategii wojennej, sztuki operacyjnej i taktyki w systemie obronnym RP*. AON, Warszawa 1991

dokonanie korekt w zakresie przestrzennego rozmieszczenia potencjału SZ na terenie kraju dla lepszego przygotowania obrony na wszystkich kierunkach. Zwolennicy tego poglądu argumentowali konieczność „liczenia tylko na siebie” również brakiem przyszłości NATO we współczesnej rzeczywistości.

Drugą, główną wizją był pogląd, który podkreślał wymóg aktywnego uczestnictwa w pełni demokratycznego, nowoczesnego państwa europejskiego, jakim ma być Polska, we wszelkich strukturach międzynarodowych, w tym i polityczno-militarnych współczesnej Europy i świata. W naturalny więc sposób przekładało się to na wymóg uczestnictwa naszych SZ w działaniach sił NATO. Była to wizja poważnie zmniejszonych SZ RP ale unowocześnionych organizacyjnie i wyposażeniowo oraz w większym stopniu uzawodowionych, poddanych w pełni demokratycznej, parlamentarnej kontroli, również w zakresie programów rozwojowych i związanych z tym wydatków finansowych. Zakładano także szeroki udział naszych SZ we wszelkich przedsięwzięciach militarnych organizacji międzynarodowych oraz sojuszu.

W konsekwencji takiego stanu rzeczy, funkcjonowały jednocześnie różnego rodzaju teorie działań SZ RP, w tym „obrony powszechnej” i „obrony manewrowej”. Szczególną wśród nich była teoria tzw. „obrony dookrężnej”, zakładająca możliwość zagrożenia z wszystkich kierunków⁹. Efektem takich założeń była m.in. decyzja o zmianie dyslokacji szeregu jednostek i bardziej równomierne ich rozmieszczenie na terenie kraju. Wobec logistyki pojawiło się np. dążenie do usytuowania jej organów wykonawczych w centralnej Polsce, a co najmniej odsunięcia ich od granic kraju na, co najmniej, 100-150 km.

Zasadniczy wpływ na ogólne ukierunkowanie procesu przemian naszych SZ w pierwszych jego latach, miały oficjalnie ogłoszone w listopadzie 1992 roku deklaracje, wynikające z przyjętej po raz pierwszy narodowej **doktryny strategicznej Polski**, w poważnym stopniu wykorzystujące wyniki dotychczasowych prac prowadzonych przez naukowców AON. Mimo wyraźnych sygnałów NATO o chęci nawiązania współpracy polityczno-militarnej z państwami-byłymi członkami UW,

⁹ Ówczesny minister ON postawił tezę „obrony na wszystkich azymutach”. Odzwierciedlało się to w założeniach do różnego rodzaju i szczebli ćwiczeń, aż do 1997 roku.

przekazywanych już od 1990 roku¹⁰, doktryna ta, w niewielkiej części wojskowej, była niestety niezupełnie spójna i czytelna, a także niejednoznaczna¹¹. Główną jej cechą był wybitnie obronny charakter nowej strategii. Wybitna obronność podstaw doktrynalnych nie polegała jednak, jakby się na pozór wydawało, z zaniechania prowadzenia przez SZ RP działań o charakterze zaczepnym. Polegała ona bowiem, na zadeklarowaniu nie prowadzenia działań wojennych poza granicami kraju¹². Naturalną więc konsekwencją takiej doktryny było przede wszystkim dążenie do przystosowania naszych SZ do działań na własnym terenie. W okresie tym, jako drugie, główne ukierunkowanie restrukturyzacji naszych SZ, należy przyjąć ich dążenie, po okresie swoistego rozpoznania, do otwarcia się na narodowe armie zachodnie¹³.

Rozpoczęto wówczas prace nad przyszłościowym modelem armii – tzw. „Model-2000”¹⁴, którego punktem wyjścia był tzw. *Raport Żabińskiego* z 1991 roku.

Zdawano jednak sobie sprawę z ograniczonego tempa przemian, w którym dominować będą redukcje całych lub części jednostek, konieczność dokonywania bieżących korekt w początkowych założeniach modelowych, co mogło wynikać zarówno z określonego stopnia uogólnienia jak i umownej „docelowości”, właściwie pierwszy raz opracowanego, wieloaspektowego „modelu” SZ.

Ogłoszenie strategicznej doktryny obronnej kraju oraz ukończenie w kolejnym, 1993 roku badań pk. „OBRONA” otworzyły bardzo owocny okres publikacji, w tym o

¹⁰ W dniach 07-08.06.1990, podczas spotkania MSZ państw NATO ogłoszono tzw. „posłanie z Turnberry”, w którym zadeklarowano „*wolę współpracy z byłymi przeciwnikami, w duchu wolności, demokracji i sprawiedliwości*”. Na spotkaniu w Londynie szefów państw oraz rządów państw Sojuszu (05-06.07.1990) zaproponowano byłym członkom Układu Warszawskiego (UW) „budowanie partnerskich stosunków” (drogą bezpośrednich kontaktów), dialog polityczny oraz współpracę wojskową naceLOWaną na umacnianie stabilności ogólnoeuropejskiej. W odpowiedzi, w sierpniu 1990 roku, Polska nawiązała stałe, robocze kontakty z Kwaterą Główną NATO w Europie (SACEUR), organizując Biuro Łącznikowe. Nowa Doktryna Strategiczna NATO, ogłoszona w Rzymie (listopad 1991), oddała poważne zainteresowanie Sojuszu rozwojem współpracy z państwami sąsiadującymi z NATO. Przejawiło się to m.in. powołaniem Północnoatlantyckiej Rady Współpracy – NACC (grudzień 1991).

¹¹ BALCEROWICZ B. *Od Układu...* str. 70.

¹² Przejawiało się to m.in. w stosowaniu terminu *wyparcie (nieprzyjaciela) z terenu kraju*. Przejawem wspomnianej już niejednoznaczności doktryny 1992 roku było m.in. jednoczesne wspomnianie o możliwości działań naszych SZ w składzie wielonarodowych sił NATO.

¹³ W tym pierwszym okresie, szczególnej rangi nabrały kontakty z Niemcami oraz Danią i Francją. Jednym z efektów asymilowania rozwiązań zachodnich było połączenie dotychczasowych dwóch rodzajów SZ – Wojsk Lotniczych (WL) oraz Wojsk Obrony Powietrznej Kraju (WOPK) w jedne „siły powietrzne”, nazwane wówczas Wojskami Lotniczymi i Obrony Powietrznej (WLOP).

¹⁴ Plan ten miał być pochodną *Planu modernizacji SZ RP*. M.in. opracowano wówczas *Koncepcję systemu logistycznego SZ RP czasu „W” i „P”* (SG WP, PF71 z dnia 15.06.1993).

charakterze naukowym, zarysowujących możliwe zagrożenia kraju¹⁵, kolejne wersje narodowej doktryny obronnej Polski¹⁶ oraz kształt naszych SZ, w tym SP¹⁷.

Proces zbliżania się do nowoczesnych standardów zachodnich dotyczył również tej części działalności SZ, która oficjalnie określana była dotychczas „zabezpieczeniem tyłowym” wojsk¹⁸, a które zaczęto nazywać „zabezpieczeniem logistycznym”.

Ranga oraz zakres i stopień skomplikowania zadań logistycznych we współczesnych warunkach zostały docenione zwłaszcza po doświadczeniach pierwszej operacji aliantów przeciwko Irakowi. Okazało się bowiem, że sukces zapewniła m.in. wielka, trwająca ponad pięć miesięcy, operacja przygotowawcza, w tym głównie operacja logistyczna, przeprowadzona z wykorzystaniem najnowocześniejszych środków transportu w skali strategicznej i operacyjno-taktycznej¹⁹.

W praktycznej sferze logistyki SZ RP, pomimo wyraźnej tendencji do jej pełnego scentralizowania nie dokonano większych zmian, a decyzja o sformowanie dowództwa Wład zagrożiła odebraniem SG WP uprawnień do kierowania logistyką w skali SZ.

Utrzymano logistyki RSZ, które miały pełnić jednocześnie specjalistyczne funkcje logistyczne (zadania) w skali armii²⁰. Zdecydowano także o zmniejszeniu liczby rejonów logistycznych (RL) z czterech do dwóch, co wyniknęło z decyzji zmniejszenia liczby okręgów wojskowych (OW), nie precyzując jednocześnie czy będą to RL Wład.

Tym samym, nie dokonano ostatecznych rozstrzygnięć kompetencyjnych co do kierowania logistyką w skali SZ, choć wyraźnie ujawnił się nowy kierunek jej transformacji, który umownie można nazwać jako „pełne wkomponowanie logistik RSZ w zintegrowany system logistyczny SZ RP”²¹. Zapoczątkowano także

¹⁵ M.in. CIBOROWSKI L. *Ocena zagrożenia obszaru RP* (opracowanie studyjne). AON, Warszawa 1993.

¹⁶ Np. BALCEROWICZ B. *Strategia obronna państwa średniej wielkości*. AON, Warszawa 1994.

¹⁷ Np. ZABŁOCKI E. *System OP RP*. AON, Warszawa 1992.

¹⁸ Ze względu na ówczesną generalną dezintegrację organizacyjną „tyłów” działalność ta określana była również „zabezpieczeniem technicznym” oraz „zabezpieczeniem tyłowym”.

¹⁹ Por. *Przebieg oraz doświadczenia...* rozdział 4.7; 3.5 oraz Uogólnienia i wnioski końcowe.

²⁰ W 1993 roku oficjalnie przyjęto termin „centralny organ logistyczny – COL”. Pojęcie to, zastąpiło dotychczasowy, zakresowo zbyt wąski termin „centralny organ zaopatrzenia – COZ”, sugerujący tylko zakres zadań zaopatrzeniowych

²¹ Od tego czasu należałoby więc raczej mówić o „specjalistycznym podsystemie logistyki SZ funkcjonującym w strukturze SP” niż, jak dotychczas - o „autonomicznym systemie logistyki SP”.

intensywny proces redukcji mobilnych jednostek logistycznych przygotowywanych do działań na tzw. „froncie zewnętrznym” oraz wyraźne „ustacjonarnienie” innych.

Jak się okazało już od 1994 roku, najważniejszym uwarunkowaniem zewnętrznym dalszych przemian naszych SZ stały się zobowiązania przystosowawcze do współdziałania z NATO. Początkowo były to zobowiązania zawierane w ramach tzw. „Partnerstwa dla Pokoju” – PdP (Partnership for Peace–PfP)²². Zobowiązania te²³, traktowane jako etap przejściowy w procesie przystępowania do NATO²⁴, zmierzały przede wszystkim do zapewnienia naszym SZ tzw. „interoperacyjności” z wojskami sojuszu, m.in. drogą wspólnych ćwiczeń wielonarodowych²⁵.

Świadectwem poważnego traktowania naszej determinacji do uzyskania statusu pełnoprawnego członkostwa w NATO było przedstawienie w 1995 roku przez Sojusz *Studium o rozszerzeniu NATO*. Stanowiło ono niejaki przegląd uwarunkowań, możliwości i wymagań Sojuszu wobec przyszłych członków. Materiał ten, nie został jednak szeroko upowszechniony ale, jak można domniemywać, spowodował pierwsze modyfikacje planów dalszej restrukturyzacji naszych SZ.

Najważniejszym wydarzeniem 1995 roku w procesie przystępowania do NATO było włączenie Polski do tzw. „procesu planowania i oceny” (PPO) sił sojuszu (Planning and Review Process – PARP)²⁶, będącego uproszczoną formą tzw. „planowania obronnego” (Defense Planning). Miało to umożliwić dokładne rozpoznanie przez NATO naszych faktycznych, aktualnych i blisko perspektywicznych możliwości współdziałania w ramach wielonarodowych sił sojuszu w zakresie określonym IPP. Z drugiej strony, PPO umożliwiał dokonanie samooceny naszych możliwości przez

²² Wobec deklaracji państw, byłych członków UW, o chęci przystąpienia do NATO oraz stanowczego sprzeciwu Rosji, na spotkaniu MON państw Sojuszu w Travemunde (20.08.1993), Sekretarz Obrony USA Aspin zaproponował przyjęcie programu „Partnerstwo dla Pokoju – PdP” (PfP). Podczas szczytu NATO w Brukseli (10-11.01.1994) został zatwierdzony tzw. *Dokument ramowy PdP*. Jako pierwsza, dokument ten podpisała Polska (02.02.1994).

²³ Zostały one określone w tzw. *Indywidualnym Programie Partnerstwa* (IPP), przedstawionym w Kwaterze Głównej NATO (05.02.1994). Następnym krokiem było przedłożenie tzw. *Dokumentu prezentacyjnego* (25.04.1994), który deklarował m.in. „wspólne planowanie obronne i logistyczne oraz osiągnięcie odpowiedniego poziomu standaryzacji”. W efekcie tych starań, Rada Ambasadorów NATO zaakceptowała IPP (5.07.1994).

²⁴ W lipcu 1994 roku, podczas oficjalnej wizyty w Polsce, prezydent USA Bill Clinton oświadczył m.in.: „*Rozszerzenie NATO nie jest już kwestią CZY, ale KIEDY i JAK...*”.

²⁵ Początkowo było to tylko 41 przedsięwzięć (m.in. *Partnerstwo dla pokoju*. Studia i materiały nr 8/94. BPiI MON, Warszawa 1994).

²⁶ O PPO wspomniano już w *Dokumencie Ramowym PdP*.

MON i SG WP. Założone cele pierwszego, dwuletniego cyklu PPO (1995-1996)²⁷ przełożone zostały następnie na dokumenty wykonawcze, w których po raz pierwszy określono m.in. tzw. „cele interoperacyjności”, w tym w zakresie logistyki.

Niezmiernie ważny wpływ na dalsze prace koncepcyjno-modelowe naszych SZ miała ówczesna, długo oczekiwana przez środowisko wojskowe, deklaracja rządu o planowanym, corocznym (od 1997 do 2002 roku) realnym wzroście wydatków rzeczowych państwa na SZ o 3% ponad przyrost budżetu kraju. Pozwoliło to na dokonanie szczegółowszych już analiz i ocen²⁸. W grudniu Sejm przyjął *Ustawę o urzędzie ministra ON*.

Ukazała się też nowa *Instrukcja organizacji i funkcjonowania wojennego systemu dowodzenia SZ RP* (WsyD). Ponieważ była ona opracowana jeszcze dla warunków armii nie działającej w układzie sojuszniczym, czas jej przydatności był z góry przesądzony. Do pracy sztabowej wprowadzono nowe kolory wojskowych znaków graficznych²⁹.

W SP, najważniejszym, jak się wydaje wydarzeniem tego roku, było opracowanie przez specjalną komisję WLOP koncepcji restrukturyzacji WLOP³⁰.

Kolejny, 1996 rok przyniósł podwojenie wspólnych przedsięwzięć w ramach PdP (253), z których 45, w tym 11 ćwiczeń, dotyczyło SP. Odpowiadając na zaproszenie do indywidualnego dialogu z NATO³¹, w kwietniu 1996 Polska przedstawiła tzw. *Indywidualny Dokument Dyskusyjny* w sprawie rozszerzenia NATO, w którym opowiedzieliśmy się za pełną integracją ze strukturami politycznymi i wojskowymi Sojuszu.

Przeprowadzono również drugą reformę SG WP, która tym razem zapoczątkowała tworzenie Dowództwa Wojsk Lądowych (DWLąd), a w listopadzie ukończono prace

²⁷ Założono trzy główne cele: stworzenie podstaw do identyfikacji i oceny jednostek, które mogą zostać wydzielone do wspólnych ćwiczeń i działań (akcje poszukiwawczo-ratunkowe, misje humanitarne, misje pokojowe); nadanie priorytetowej rangi osiągnięcia przez te jednostki interoperacyjności z wojskami NATO; stworzenie mechanizmu całościowej wymiany informacji o planowaniu obronnym oraz możliwościach ich finansowania.

²⁸ Na tej podstawie oceniono m.in., że np. dostawy pierwszych samolotów wielozadaniowych mogą rozpocząć się od roku 2000.

²⁹ Dla oznaczenia „wojsk własnych” wprowadzono kolor niebieski (zamiast dotychczas stosowanego czerwonego), a wojsk przeciwnika – brązowy (zamiast niebieskiego).

³⁰ Pracami tej komisji kierował gen. dyw. pil. H. PIETRZAK.

³¹ 29.01.1996 roku, Sekretarz Generalny NATO przedstawił rządowi Polski, Czech i Węgier propozycję wszczęcia konsultacji w sprawie przyjęcia do Sojuszu.

nad projektem *Ustawy o rozwoju SZ RP w latach 1998-2002*³² i przekazano go do ostatecznych akceptacji resortowych.

W SP, w styczniu 1996 roku rozpoczęto prace nad przeformowaniem DWLOP na nowy etat. Proces ten, w tym przeformowanie sztabu logistyki DWLOP trwał do końca roku. Szefostwo Wojsk Przeciwlotniczych (WOPL) SG oraz jednostki WOPL, zostały przejęte przez Szefostwo Wojsk Raketowych (WR) WLOP, zmieniając swą nazwę na Szefostwo WOPL WLOP. W połowie roku rozpoczęła się likwidacja 1 Korpusu Obrony Powietrznej (KOP), tzw. „warszawskiego”. Jednostki korpuśne włączone zostały w skład 3 KOP.

Podczas szczytu NATO w Madrycie, 8 lipca 1997 roku Polska oraz Czechy i Węgry zostały zaproszone do negocjacji o przystąpieniu do Sojuszu - tzw. „rozmów akcesyjnych”. Tym samym, rozpoczął się ostatni etap, tj. ratyfikowanie decyzji NATO przez parlamenty państw członkowskich.

W sierpniu roku rozpoczął się już drugi, tym razem trzyletni cykl PPO (1997-1999). Było to przedsięwzięcie już o innej randze, gdyż uwzględniono w nim ocenę NATO poziomu osiągnięcia przez nasze SZ interoperacyjności, założonego w pierwszym cyklu PPO. Pozwoliło to tym samym na weryfikację dotychczasowych, jeszcze bardzo skromnych ilościowo celów interoperacyjności oraz przyjęcie kolejnych.

Tak więc, od jesieni 1997 roku, faktycznie realizowano w SZ RP proces osiągania zdolności do współdziałania z siłami zbrojnymi państw-członków Sojuszu. *W stosunkach z NATO realną stała się już nie tylko „współpraca” ale już częściowa „integracja”*³³. Wymownym tego dowodem było sporządzenie przez Polskę i przekazanie do SHAPE jednego z podstawowych dokumentów planistycznych NATO, tj. *Defence Planning Questionnaire – DPQ*.

Pojawiły się pierwsze, oficjalne już krytyki nadmiernie przeciągającej się (*o prawie dziesięć lat*³⁴) reformy naszych SZ. Proces transformacji SZ nabierał jednak tempa.

W marcu 1997 roku, Prezydent RP zmienił Szefa SG WP, a w kwietniu, mimo dokonania wszelkich uzgodnień międzyresortowych, ustępujący rząd odrzucił nie tylko projekt *Ustawy o rozwoju...* ale i prezydenckie propozycje finansowania

³² Na tej podstawie opracowano założenia tzw. „Modelu 2002” SZ RP.

³³ BALCEROWICZ B. *Od Układu...* str. 72.

³⁴ M.in. SZEREMIETEW R. *Nie będziemy biernie czekać*. Raport – wojsko technika obronność, nr 12/97.

modernizacji SZ. Z tych też względów, zdecydowano, że zmiany organizacyjno-ilościowe w SZ, będą realizowane w najbliższym okresie nie na podstawie ustawy sejmowej ale jedynie według planu rządowego. Założono również, że docelowe rozwiązanie ogółu spraw obronnych kraju wymagać będzie zmian w szeregu ustaw sejmowych, poprzedzonych akceptacją Rady Ministrów oraz generalną debatą w parlamencie. Jako termin przedstawienia kompleksowych propozycji w tym zakresie przyjęto połowę 1999 roku.

W ten sposób, głównie na podstawie wykonanych już prac koncepcyjno-modelowych, opracowano, już w perspektywie piętnastu lat, *Założenia rządowego planu modernizacji SZ RP na lata 1998-2012*, bezpośrednio powiązane z *Założeniami polityki społeczno-gospodarczej państwa*. Plany te, zostały przyjęte następnie przez Radę Ministrów 9 września 1997 roku, co było podstawą opracowania tzw. „**Modelu 2012**” naszych SZ. Co ważne, rozumiejąc konieczność stopniowości osiągnięcia stanu docelowego, nie zmarnowano wysiłków minionego okresu, traktując zasadnicze treści wcześniej opracowanych „modeli” SZ jako kolejne etapy osiągania stanu docelowego.

W tym samym czasie zawieszono kolejny, drugi już *Regulamin organizacyjny MON*³⁵, podpisany przez ustępującego ministra ON. Główną tego przyczyną była powszechna opinia o przyjmowaniu rozwiązań organizacyjnych niestosowanych w armiach państw NATO. Jednocześnie rozpoczęto prace nad nową *Ustawą o urzędzie ministra ON* (określającą m.in. rolę i pozycję szefa SG WP) oraz nowym *Statutem i Regulaminem organizacyjnym MON*.

Podjęte decyzje o gruntownych przemianach naszych SZ („Model 2012”) nie ominęły oczywiście logistyki, w tym logistyki SP. Miało się to przejawiać przede wszystkim zupełnie nową filozofią podziału zadań logistycznych, wynikającą z tego nową strukturą organizacyjno-funkcjonalną organów kierowania „systemem logistycznym” SZ RP, odpowiadającą wymogom i standardom przyjmowanym w NATO - tzw. „logistyki planistycznej” (jako element sztabu ogólnowojskowego – SG WP i RSZ) oraz „wykonawczej” - kierowanej przez tzw. „szefostwa materiałowo-techniczne” RSZ.

³⁵ Pierwszy regulamin organizacyjny MON został zatwierdzony w 1993 roku, jednak po odejściu ówczesnego ministra ON jego wykonanie zostało wstrzymane.

Jesienią 1998 roku zakończył się proces ratyfikacji przez parlamenty państw członkowskich NATO ubiegłorocznej decyzji madryckiej,

W roku tym, SG WP zaprezentował własną koncepcję specjalistycznych organów dowodzenia. Miały to być tzw. J (G, S), opracowane wzorem państw NATO³⁶.

W końcu roku ruszyły już na dobre przygotowania do wdrażania „Modelu 2012” również w logistyce SZ³⁷. SG WP nakazał dowództwom RSZ, w tym SP, opracowanie propozycji nowych, struktur organizacyjno-etatowych ich logistyk.

Tuż przed jubileuszowym szczytem NATO w Waszyngtonie Polska (wraz z Czechami i Węgrami) 12 marca 1999 stała się **pełnoprawnym członkiem Sojuszu**.

Wcześniej, bo w styczniu 1999 roku, rozkazem szefa SG WP wprowadzono mechanizm wdrażania w SZ RP dokumentów standaryzacyjnych NATO. Mimo wcześniejszych zapowiedzi o w pełni systemowych rozwiązaniach spraw obronności kraju, już 19 lutego Rada Ministrów zaakceptowała nowy *Statut MON*, który wszedł w życie w kwietniu, po podpisaniu go przez ministra ON. W lipcu, minister ON podpisał nowy *Regulamin organizacyjny MON*. Rozpoczął się proces przemian struktury organizacyjnej SG, w tym jego pionu logistyki. Założono m.in. powołanie generalnego zarządu logistyki (P-4) z czterema, podległymi zarządami – planowania logistycznego, wojskowej służby zdrowia, transportu i ruchu wojsk oraz materiałowo-technicznym.

Wprowadzenie nowego *Statutu* oraz *Regulaminu...*, spotkało się z ostrą krytyką sejmowej Komisji MON, w tym jej przewodniczącego Bronisława KOMOROWSKIEGO, byłego wiceministra ON w trzech rządach solidarnościowych. Zapowiedział on zdecydowaną tymczasowość dopiero co przyjętych rozwiązań oraz konieczność ich nowego opracowania po jesiennej debacie sejmowej w sprawach obronności kraju oraz przyjęciu nowej ustawy o MON. Głównym zarzutem wobec przyjętych dokumentów były m.in. zbyt rozbudowane, nawet czteroszczeblowe struktury organizacyjne SG, mające przecież pełnić jedynie funkcje planistyczno-mobilizacyjne, a nie dowodzenia wojskami³⁸.

³⁶ Głównym powodem tych zmian była negatywna ocena ekspertów NATO dotychczasowych struktur organizacyjne SG WP, a tym samym dowództw RSZ (w tym logistyki). Ponieważ, nie odpowiadały one uniwersalnym strukturom dowództw SZ państw NATO, utrudniało to wzajemne komunikowanie się, a tym samym nie spełniony był warunek „interoperacyjności” (*Sztab bliżej NATO*. Polska zbrojna nr 30, lipiec 1999).

³⁷ Została ona przedstawiona podczas V Konferencji Naukowej „Logistyka w SZ RP”. Dęblin, wrzesień 1998.

³⁸ M.in. *Sztab bliżej NATO...* oraz *Pieniądze do obrony*. Polska Zbrojna nr 31, lipiec 1999.

Tymczasem, w końcu minionej dekady okazało się, że sojusz zakłada już oficjalnie nie tylko **zbiorową obronę terytoriów państw członkowskich**, ale również aktywny udział w przeciwdziałaniu powstawania oraz likwidacji innych współczesnych zagrożeń³⁹. Działania te nazwano początkowo „nie wynikającymi z artykułu V” (Non-Article V Operations), a następnie „**innymi niż wojna**” lub „**niewojennymi**” (Military Operations Other Than War - MOOTW)⁴⁰.

NATO nadaje bardzo wysoką rangę działaniom tego rodzaju nie tylko w aspekcie politycznym, ale i militarnym. Przejawem tego są ostatnie zmiany organizacyjno-funkcjonalne w SZ sojuszu, zmierzające do sprawnego formowania i prowadzenia działań tzw. **wielonarodowe połączone siły doraźne** (Combined Joint Task Forces - CJTF). Już wstępna analiza warunków organizacji i działań CJTF pozwala stwierdzić, ich wyraźną specyfikę w stosunku do standardowych działań obronnych sojuszu, co potwierdza m.in. fakt rozpoczęcia prac nad oddzielną „doktryną” CJTF.

W grudniu odbyła się zapowiadana debata sejmowa nad kolejnym, tym razem sześcioletnim programem rozwojowym SZ. Mocna krytyka tej debaty odnosiła się do małej frekwencji i zaangażowaniu posłów w problematykę obronności, a przede wszystkim do zbyt uogólnionych treści wystąpienia ministra ON i dwuznaczności ocen budżetu MON na rok 2000. Krytyka spotkała również przedłużający się czas opracowywania nowej doktryny strategicznej kraju w warunkach zupełnej dezaktualizacji poprzedniej, przyjętej jeszcze w 1992 roku. Istotnym dla SP elementem wystąpienia ministra ON było stwierdzenie konieczności zakupu około 150 nowoczesnych samolotów wielozadaniowych. Rozpoczęto prace nad pięcioletnim planem modernizacji SZ na lata 2001-2006.

Logistyka SZ RP w tym czasie, zgodnie z przyjętymi „celami interoperacyjności” SZ RP, przygotowywała nowe rozwiązania organizacyjno-funkcjonalne, w tym co ważne,

³⁹ O nowych zagrożeniach i zadaniach sojuszu mówiono również na łamach naszej prasy (m.in. sekretarz stanu USA M.ALBRIGHT *Nowa strategia i zasada trzech „D”*. Gazeta Wyborcza z 07.12.1998 oraz przewodniczący Komitetu Wojskowego NATO gen. NAUMAN *Spojrzenie w XXI wiek. Polska Zbrojna* nr 13 z 13.03.1999), a następnie zawarto je w ostatniej *Koncepcji Strategicznej Sojuszu*, przyjętej podczas szczytu waszyngtońskiego w dniach 23-24.04.1999.

⁴⁰ *Za Allied Joint Operations Doctrine* (AJP-01 (AJP-1(A))), rozdział 23. Bardzo udany moim zdaniem termin *działania niewojenne* spotkałem po raz pierwszy w MICHALAK W. *Dominacja z powietrza*. Warszawa 1999, str.

do działań poza obszarem kraju⁴¹. W końcu roku zatwierdzono nowe struktury logistyki planistycznej i wykonawczej, zarówno SG, jak i RSZ, w tym SP.

Założono również gruntowną weryfikację dotychczasowego i opracowanie nowej koncepcji wojennego systemu dowodzenia SZ RP, który powinien już uwzględniać powiązania z sojuszniczym systemem dowodzenia NATO. Pierwsze projekty poddano weryfikacji już w marcu 2000 roku.

W marcu 2000 roku SG WP rozpoczął funkcjonowanie w **nowych strukturach organizacyjnych**, a od kwietnia – DSP (DWLOP).

W lipcu szef SG WP zatwierdził wprowadzenie całego pakietu poprawek do koncepcji i Modelu 2012 w zakresie logistyki SZ⁴².

W SP, w tym w ich logistyce przeprowadzono pierwsze treningi i ćwiczenia dowódczo-sztabowe w zakresie problematyki funkcjonowania nowych struktur SZ w **działaniach sojuszniczych w terytorialnym systemie obrony**⁴³. Przygotowywano się do pierwszego ćwiczenia tego typu z wojskami (pk. „KARAT 2000”), a w kwietniu przeprowadzono grę decyzyjną w zakresie systemu dowodzenia⁴⁴.

W połowie roku dowódca WLOP po raz kolejny przestrzegał oficjalnie sejmową komisję ON przed możliwością utraty zdolności bojowej przez SP w przypadku nie uwzględnienia w nowym pięcioletnim planie rozwoju SZ koniecznych zakupów nowego uzbrojenia⁴⁵.

W ćwiczeniu głównym Wydziału WLOP AON szczebla CAOC przyjęto nowe struktury organizacyjno-funkcjonalne SP. Jako jeden z głównych celów badawczo-dydaktycznych w zakresie logistyki przyjęto sprawdzenie skuteczności funkcjonowania nowych struktur organizacyjnych i zakresów kompetencji logistyki planowania i logistyki wykonawczej SP RP we współdziałaniu z sojuszniczym systemem dowodzenia⁴⁶.

⁴¹ Pisał o tym m.in. BIELECKI J. *Nowy model dla logistyki*. Polska Zbrojna nr 15, kwiecień 1999.

⁴² *Koncepcja zmian w logistyce SZ RP*. SG WP, Warszawa 30.06.2000.

⁴³ Był to już wspomniany trening sztabowy „BABIMOST’2000” oraz ćwiczenie „BIZON’2000”.

⁴⁴ *Zasadnicze założenia i kierunki zmian w systemie dowodzenia WLOP* (wnioski z gry decyzyjnej przeprowadzonej w dniu 04.04.2000). DWLOP, Warszawa 2000.

⁴⁵ *Biuletyn Komisji ON* nr 69 (za: WRÓBEL T. *Lotnictwo w korkociągu*. Polska Zbrojna nr 32, sierpień 2000).

⁴⁶ Było to ćwiczenie pk. „MAJ 2000”.

Podsumowując ten ogólny przegląd i wyniki analizy głównych uwarunkowań przemian logistyki SP RP można przyjąć, że obejmują one trzy charakterystyczne okresy (etapy), wynikające z wyróżnianych w literaturze etapów transformacji ogółu naszych SZ⁴⁷.

Pierwszym okresem przemian SZ było przejście „Od Układu Warszawskiego do Partnerstwa dla Pokoju” (lata 1989-1994).

Głównymi uwarunkowaniami zewnętrznymi przemian naszych SZ w pierwszym etapie ich transformacji były przede wszystkim zobowiązania redukcji SZ zgodnie z porozumieniami CFE oraz konkretyzujące się, pozytywne stanowisko NATO, co do jego rozszerzenia o państwa byłego UW.

Natomiast jako główne uwarunkowania wewnętrzne tego okresu należy przyjąć początkowy brak jednoznacznej doktryny obronnej, a przez to bardzo zróżnicowane poglądy co do koncepcji prowadzenia działań oraz powolne i stopniowe krystalizowanie się docelowej wizji wojska. Dopiero w latach 1992-1993 wypracowane zostały w miarę jednolite podstawy transformacji, których podstawą było założenie prowadzenia samodzielnych działań obronnych kraju.

Na tej podstawie w latach 1993-1994 przyjęto teoretyczne założenia oraz koncepcję i model organizacyjny zintegrowanej logistyki SZ⁴⁸. Jednocześnie opracowano pierwszą wersję struktur organizacyjnych logistyki WLOP.

Z tego też względu, etap ten można nazwać „**Od tyłów WLOP do logistyki SP w samodzielnych działaniach obronnych**”.

Etap drugi nazywany jest w literaturze „Od Partnerstwa dla Pokoju do członkostwa w NATO” (lata 1995-1999).

W etapie tym zasadniczym uwarunkowaniem zewnętrznym dalszych przemian naszych SZ było przystąpienie Polski do programu PdP NATO oraz konkretne już propozycje integracyjne sojuszu (PARP, DPQ). Na tej podstawie SZ RP zobowiązały się do osiągnięcia tzw. celów interoperacyjności.

Za główne uwarunkowania wewnętrzne tego etapu transformacji naszych SZ należy przyjąć: dezaktualizację doktryny obronnej kraju; konieczność zmiany koncepcji oraz

⁴⁷ Nazwy pierwszych dwóch etapów przyjęte za: BALCEROWICZ B. *Od Układu...*

⁴⁸ Z tego też względu, w niektórych publikacjach jako rok rozpoczęcia transformacji naszych SZ podany jest rok 1993.

docelowego modelu organizacyjno-funkcjonalnego; nie ustalone ostatecznie i na odpowiednim szczeblu podstawy finansowe modernizacji.

Wdrożenie nowej koncepcji i Modelu 2000 z 1995 roku utrudniał brak odpowiednich podstaw doktrynalnych oraz naukowych, ograniczone możliwości finansowe, a także zbyt wolne reorganizacje naczelných organów kierowania SZ RP. Kolejne wymagania sojuszu oraz przyjęte zobowiązania naszych SZ wymusiły dokonania rewizji dopiero co opracowanych założeń, w tym w zakresie logistyki WLOP, uwzględniających już wsparcie sojuszniczymi SP.

Etap ten można więc nazwać **„Od logistyki SP w samodzielnych działaniach obronnych do uczestnictwa w sojuszniczych działaniach na terenie kraju”**.

Okres od roku 2000, trwający aktualnie, można nazwać „Od działań sojuszniczych na terenie kraju do połączonych działań wielonarodowych poza obszarem kraju”.

Opracowana w 1995 roku nowa wersja Modelu 2000, uwzględniającego już działania sojusznicze (ale tylko na terenie kraju), wobec nowych wymagań w końcu lat 90' została zastąpiona Modelem 2012. Nowe wymagania sojuszu polegały nie tylko na uwzględnieniu działań poza terytorium Polski, ale i możliwości prowadzenia działań połączonych w różnych układach wielonarodowych, w tym z SZ państw partnerskich i innych, głównie w składach CJTF.

Początkowe założenia Modelu 2012 w zakresie logistyki SZ, w tym logistyki SP, zostały więc następnie zmienione i uzupełnione, co przyjęto oficjalnie w połowie 2000 roku.

W drugiej połowie 2000 roku przyjęto także nową docelową (przyszłościową) strukturę organizacyjną SP, co wymagało również dokonania pewnych korekt w docelowym modelu ich logistyki.

Ten trwający nadal etap przemian w logistyce naszych SP można więc nazwać **„Od logistyki SP w działaniach sojuszniczych na terenie kraju do uczestnictwa połączonych działaniach wielonarodowych poza obszarem Polski”**.

2. OD TYŁÓW WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU DO LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W SAMODZIELNYCH DZIAŁANIACH OBRONNYCH

2.1. Logistyka Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w koncepcji i Modelu 2000 sił zbrojnych z roku 1993

Logistyka, jako część organizacji SP RP weszła w dekadę lat 90 podzielona na dwie części, stanowiąc organiczne związki taktyczne (ZT), oddziały i pododdziały dwóch RSZ – Wojsk Obrony Powietrznej Kraju (WOPK) oraz Wojsk Lotniczych Frontu (WLF).

Było to konsekwencją dotychczasowej koncepcji działań obu tych RSZ, z których pierwszy przewidywany był do działań na obszarze kraju, a drugi poza jego granicami, na północno-zachodnim kierunku strategicznym UW.

Połączenie w połowie 1990 roku WOPK oraz WLF w jedno WLOP spowodowało również naturalną fuzję ich logistik, która faktycznie rozpoczęła proces przemian strukturalno-organizacyjnych logistyki naszych SP⁴⁹.

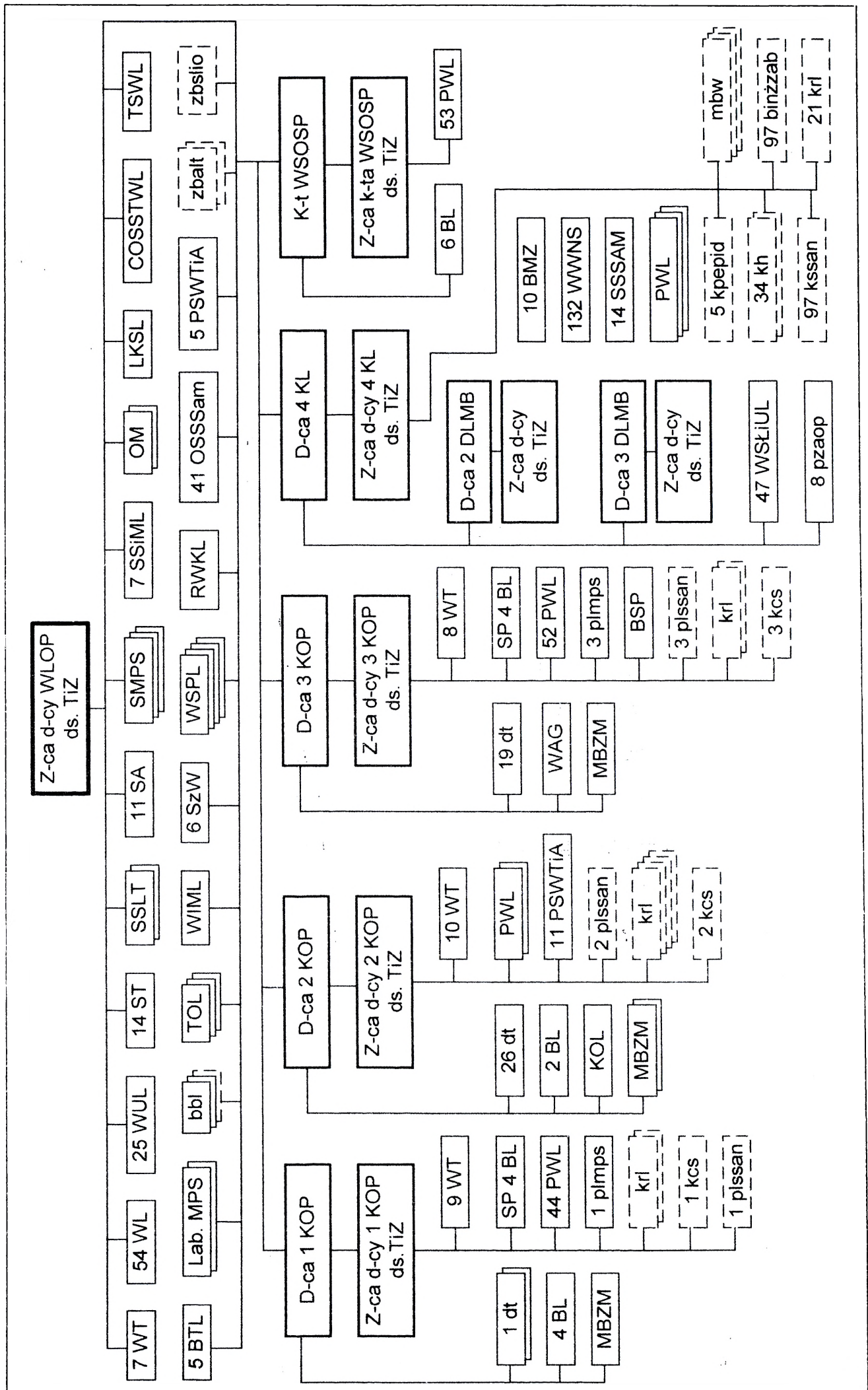
Tak powstała logistyka SP RP charakteryzowała się poważnie rozbudowaną strukturą organizacyjną (każdy szczebel organizacyjny wojsk dysponował nawet kilkunastoma „własnymi” organami logistycznymi), nadmiarem potencjału transportu samochodowego utrzymującego tzw. „zapasy ruchome”, dużą liczbą jednostek logistycznych tego samego rodzaju na poszczególnych szczeblach organizacyjnych wojsk, dysponowaniem jednostkami logistycznymi zbędnymi w warunkach działań na terenie kraju (np. rzeźnie, pralnie, itp.).

Strukturę organizacyjną logistyki SP RP przełomu lat 80'-90' przedstawiłem na rys. 1.

Prace koncepcyjne początku lat 90' zaowocowały opracowaniem **dwuwariantowej koncepcji logistyki SZ RP**, w tym logistyki SP.

Pierwsza koncepcja zakładała pełną integrację logistyki w skali SZ, a druga - utrzymanie specjalistycznych jednostek logistycznych w składach poszczególnych RSZ. Po okresie dyskusji i wymiany argumentów do realizacji przyjęto wariant drugi.

⁴⁹ Np. już w 1990 roku rozformowano jedną z dwóch Brygad Materiałowego Zabezpieczenia (BMZ) WLF.



Rvs.1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI SIL POWIETRZNYCH RP NA PRZEŁOMIE LAT 80' I 90'

Koncepcja ta przewidywała tylko działania narodowe na terenie kraju, a model z niej wynikający – trzy poziomową strukturę organizacyjną. Ideę nowego modelu logistyki SP wynikającą z Modelu 2000 SZ przedstawiłem na rys.2.

W modelu tym założono funkcjonowanie: tzw. „struktur funkcjonalnych” logistyki (zamiast branżowych); brak jednostek bezpośrednio podległych (JBP) DSP; rejonów logistycznych SP – RL SP (podległych DSP – wariant I lub DKOP – wariant II) i posiadających składnice materiałowe, warsztaty techniczne, pododdziały transportowe oraz bazy lotnicze typu „A” i „B”, a które traktowano przede wszystkim jako bazy logistyczne SP; organicznych pododdziałów logistycznych na szczeblach taktycznych SP.

Logistyka SP (we współdziałaniu z dowództwem SP) spełniać miała funkcję centralnego organu logistycznego (COL) wobec ogółu SZ oraz funkcje nadzorczo – koordynujące w pozostałych, tzw. „ogólnowojskowych” zakresach, w których to funkcje organu centralnego pełnić miały inne RSZ, głównie logistyka wojsk lądowych. Szczególnie trafnym wydaje się dzisiaj **podejście systemowe** do zagadnień organizacji logistyki wojskowej, które pozwoliło na zdefiniowanie nowego pojęcia - „wojskowy system logistyczny”⁵⁰, rozróżniając wyraźnie „podsystem kierowania” oraz „podsystem wykonawczy”. Zarysowano także **strukturę organizacyjną systemu logistycznego SP**, wyszczególniając tzw. „piony funkcjonalne”- koordynacyjny, zaopatrywania, eksploatacji, służby zdrowia oraz infrastruktury.

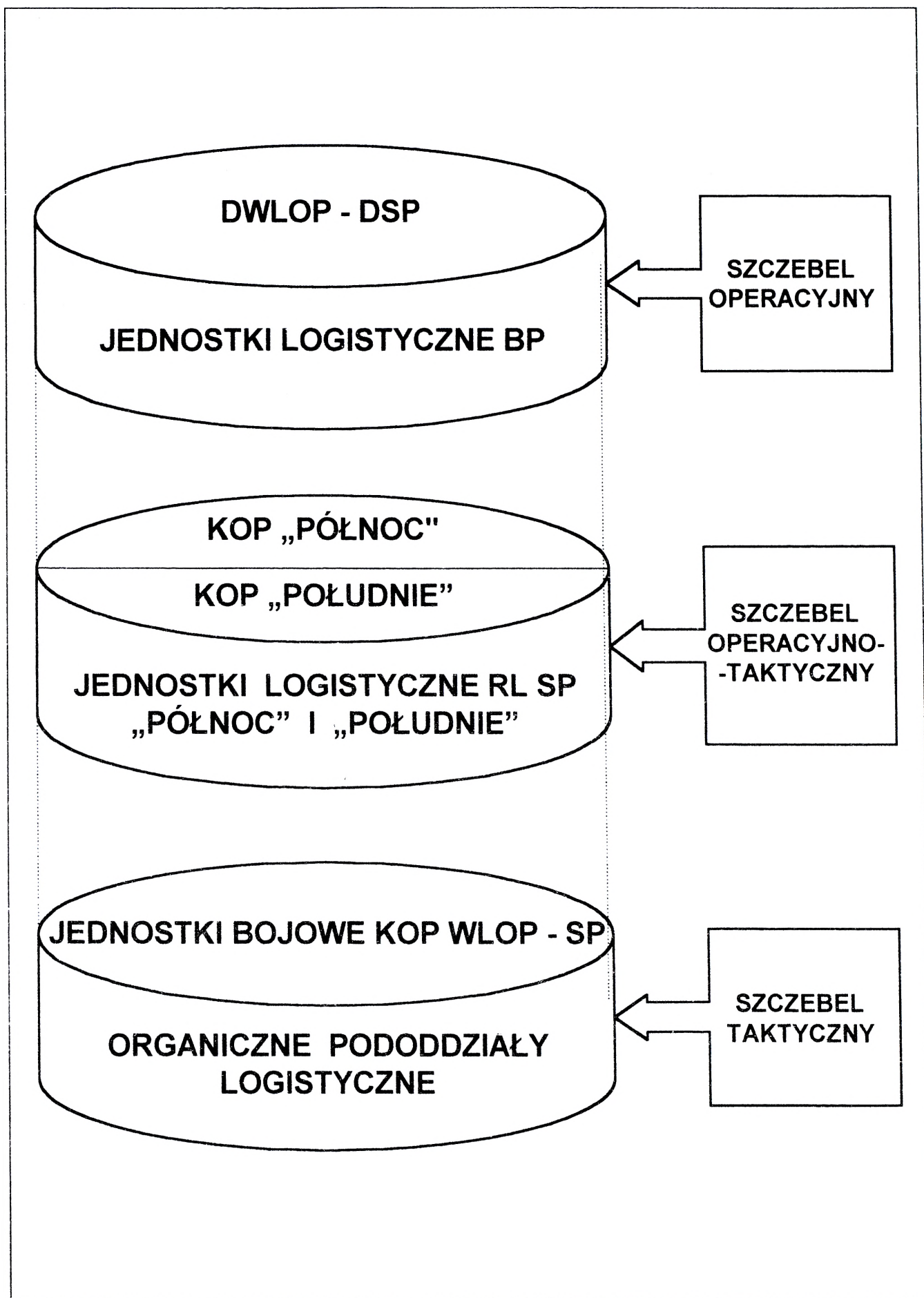
Ówczesny sztab Służb Techniki i Zaopatrzenia (STiZ) DWLOP w założeniach koncepcyjnych przyjętych w 1993 roku uznał, że spełnienie dotychczasowych i nowych wymogów „nadsystemu operacyjnego” (SP)⁵¹, a jednocześnie wymogów „nadsystemu specjalistycznego” (logistyki SZ RP)⁵² można będzie osiągnąć drogą konsekwentnej, stopniowej (etapowej) budowy docelowego modelu logistyki SP, którego pełne wdrożenie zakładano wówczas na rok 2000⁵³.

⁵⁰ *Wojskowy system logistyczny to uporządkowany organizm wojskowy (...) złożony z organów kierowania oraz jednostek i urzędzeń wykonawczych... (Strategiczne użycie...(III etap badań).AON, Warszawa 1993, str.459).*

⁵¹ Była to przede wszystkim, wspomniana już *Koncepcja jednolitego systemu OP...*(z 1993 roku).

⁵² Chodzi o omówioną już *Koncepcje systemu logistycznego SZ RP czasu „W” i „P”...*

⁵³ Model ten, nazywany został „Modelem-2000” SZ RP”.



Rys.2. IDEA TRÓJPOZIOMEJ STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W MODELU 2000 SZ RP (1993 rok)

Biorąc pod uwagę powyższe modyfikacje, zasadniczymi założeniami modelu logistyki SP wynikającego z Modelu 2000 opracowanego w roku 1993 były:

1. Terytorialna organizacja, generalnie odpowiadająca zarówno obszarom (rejonom logistycznym) Okręgów Wojskowych Wład – RL OW (RL Wład), jak i tzw. „rejonom obrony powietrznej” (ROP) KOP⁵⁴.
2. Dostosowanie struktur organizacyjno-funkcjonalnych organów kierowania logistyki SP do struktur logistyki SG, z uwzględnieniem specyfiki zadaniowej SP⁵⁵. Przyjęto więc, że logistyka SP zorganizowana będzie w następujące piony funkcjonalne: sztabowy; eksploatacji; zaopatrywania; infrastruktury wojskowej (pierwotnie - lotniskowej); służby zdrowia.
3. Organizacja logistyki SP na trzech poziomach (szczeblach) organizacyjnych, analogicznie jak organizacja SP - operacyjnym (sztab logistyki i jednostki bezpośrednio podległe – JBP DWLOP-SP), operacyjno-taktycznym (RL SP „Północ” i „Południe”, podległe DKOP) i na szczeblach taktycznych (organiczne pododdziały logistyczne ZT i oddziałów oraz samodzielnych pododdziałów SP).
4. Funkcjonowanie analogicznych, funkcjonalnych pionów logistycznych w organach sztabowych na wszystkich szczeblach organizacyjnych SP.
5. Kumulację wykonawczego potencjału logistycznego (kosztem głównie liczby JBP) w RL SP, kontynuacja rozformowywania jednostek logistycznych przeznaczonych do działań poza obszarem kraju, przekazywanie jednostek o charakterze ogólnowojskowym do wojsk lądowych, a także ograniczenie liczby obiektów infrastruktury wojskowej SP, w tym lotnisk.
6. Organami wykonawczymi logistyki SP miałyby być:
 - 2 specjalistyczne lotnicze szpitale wojskowe (LSzW) – WIML (Warszawa) i 6 WSzP (Dęblin), każdy działający w czasie „W” z dwóch położen;
 - ośrodek metrologii wojskowej (OMW), powstały z pracowni metrologii warsztatów technicznych (WT), polowych warsztatów lotniczych (PWL) i

⁵⁴ O założeniach tych, dotyczących szczebla ZO-T, pisał wówczas m.in. MAŃKOWSKI R. w: *Zabezpieczenie logistyczne ZO-T WLOP*. AON 1994 oraz *Logistyka ZO-T WLOP* (studium taktyczno-logistyczne). AON 1994.

⁵⁵ Wobec dodatkowej specjalizacji zadaniowej w zakresie infrastruktury (lotniska), dodatkowo wyróżniono na wszystkich szczeblach organizacyjnych SP pion infrastruktury.

- dwóch OM oraz, w wyniku rozformowania jednego OM i przeformowania innych organów Wojskowej Służby Metrologii (WSM) WLOP;
- 4 lotnicze warsztaty naprawcze (LWN), powstałe w wyniku reorganizacji wojskowych zakładów lotniczych (WZL), wzmocnionych rozformowywanymi PWL. W czasie „W”, LWN wydzielająby po 3-5 specjalistycznych grup zabezpieczeniotechnicznego/grupy techniczne (GT) do BL;
 - 11-16 BL typu „B”, przeznaczone do zabezpieczania 2-4 el w czasie „P” oraz zabezpieczania działań wahadłowych lotnictwa w czasie „W” oraz innych jednostek SP, czy lotnictwa innych RSZ, działających w ich pobliżu. Powstałyby one na bazie istniejącej infrastruktury lotniskowej (po 2-3 lotniska, w tym 1-2 zapasowe oraz dol, oddalone od siebie 30-100 km) w wyniku przeformowania jednostek lotniczych (bzaop, bliUL, baplot) oraz z rozformowanych trzech WSPLek, BSP, dziewięciu krl, trzech bbl, dwunastu KLS, trzech mbw, kss, kpep oraz piętnastu KLZ. Każda BL dysponowałaby ponadto po jednej mobilizowanej krl oraz po jednym, wielofunkcyjnym pododdziale medycznym⁵⁶;
 - 2 składnice mps (SMPS) z częściowo mobilizowanymi pododdziałami transportowymi, powstałe w wyniku przeformowania już istniejących i rozformowania jednej oraz PSMPS, dwóch lab.mps, trzech kcs i btrmps;
 - cztery zakłady metrologii wojskowej (ZM), powstałe w wyniku rozformowania jednego OM oraz pracowni metrologii przy WT, WSŁi UL, WUL, SSLT i

⁵⁶ W okresie tym, proces tworzenia baz lotniczych dopiero się rozpoczął, choć o potrzebie ich tworzenia, jako sposób odciążenia dowódców taktycznych jednostek lotnictwa mówiono już w 1993 roku (np. w „*Koncepcji systemu OP...*”). Ponieważ powstawały one z kompilacji określonych potencjałów zabezpieczenia jednostek lotniczych różniących się wyposażeniem bojowym oraz zadaniami, bazy te, mimo podobnych struktur organizacyjnych, posiadały jednak również zróżnicowane ilości i typy wyposażenia. Pierwszą, była jednolotniskowa 4 BL Warszawa-Balice (spełniająca zadania zabezpieczania dowództwa 1 KOP oraz mobilizacyjne również w stosunku do innych jednostek SP), sformowana początkowo z wydzielonych sił i środków ITWL jeszcze na początku lat 70'. Na przełomie lat 1993/94, zarządzeniem Szefa SG WP, sformowano trzy następne bazy - 2 BL Bydgoszcz przeznaczoną do zabezpieczania dowództwa 2 KOP i 6 BL dla WSOSP w Dęblinie (obie typu „A”) oraz 7 BL dla 25 DKP pśt (Łódź, Leźnica Wielka k/Łęczycy, Tomaszów Mazowiecki), obie już typu „B”. Większość związków taktycznych i oddziałów (samodzielnych pododdziałów) lotnictwa funkcjonowała jeszcze w starych strukturach, dysponując organicznymi organami logistycznymi. Por. Mańkowski R. Drażczyk W. *Logistyka SP w końcu pierwszego etapu..* Szczególne, naukowe podstawy organizacyjno-funkcjonalne miała wówczas 6BL, gdyż równoległe z jej formowaniem opracowywana była rozprawa doktorska przez późniejszego jej dowódcę i szefa sztabu (Szmania A, Garbacz A. *BL w systemie logistycznym lotnictwa (na przykładzie WSSL)*. AON 1994). Ogólnie, problemy te, naświetlił w tym czasie m.in. Mańkowski R w: *Baza lotnicza WLOP*. AON 1994.

PWL. W czasie „W”, wydzieląby 2-3 ruchome laboratoria do ZRW WWT oraz poszczególnych jednostek;

- 4-5 wielobranżowe warsztaty techniczne (WWT), powstałe w wyniku przeformowania WT oraz rozformowania dwóch WSŁiUL, czterech RWNS i brsn, mogące wykonywać RŚ. W czasie „W” wydzieląby zespoły ruchomych warsztatów (ZRW) oraz pozostająca w MSD część stacjonarna (ZSW)⁵⁷;
- 4-5 wielobranżowych składnic technicznych (WST), posiadające 1-2 ST (materiałowy i techniczny) oraz częściowo mobilizowane pododdziały transportowe, powstałe w wyniku rozformowania trzech SSLT, SA, dwóch PSWTiA, SSŁiUL, OPS, SSSam, PSTiI, btr oraz przeformowania ST jednej SSLT i BLT;
- 2 terenowe oddziały lotniskowe (TOL) czasu „P”, powstałe w wyniku przeformowania trzech TOL.

2.2. Logistyka Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w koncepcji i Modelu 2000 sił zbrojnych z roku 1995

Stwierdzić trzeba, że w 1995 roku, w SP zdawano już sobie w pełni sprawę także z katastrofalnych skutków dotychczasowej polityki redukcji potencjału logistycznego i ciągłego braku funduszy. Aktualna wówczas sytuacja nie pozwalała bowiem nie tylko na zakupy nowego UiSW ale nawet na jego remonty w wymaganym zakresie oraz odtworzenie „przejadanych” nawet normatywnych (wojennych) zapasów zaopatrzenia.

Specjalnie powołana komisja WLOP⁵⁸ stwierdziła np. że: możliwości naprawcze organów remontowych uległy zmniejszeniu do około 60% przewidywanych potrzeb, a braki zapasów występują w około 2/3 pozycji asortymentowych, w tym głównie w zakresie rakiet p-p i p-z oraz bomb do sprzętu najnowszych typów (Su-22 i MiG-29).

⁵⁷ Problemami tymi zajmował się wówczas szerzej m.in. BARTOSIEWICZ S, opracowując rozprawę doktorską nt: *Wsparcie techniczne lotnictwa WLOP w OO na terenie kraju*. AON 1994.

⁵⁸ Były to wnioski podzespołu gen. R. IWASZKIEWICZA komisji kierowanej przez gen. H.PIETRZAKA.

W wyniku prowadzonych analiz i ocen, jako zasadnicze kierunki zmian restrukturyzacyjnych we WLOP, dotyczących bezpośrednio logistyki, komisja zaproponowała:

- zwiększenie możliwości bojowych i manewrowych poprzez oddzielenie struktur bojowych od struktur logistycznych, poprzez utworzenie RL WLOP (na szczeblu operacyjno-taktycznym, tj. korpusów KOP) oraz utworzenie wielofunkcyjnych baz lotniczych - BL (na szczeblu taktycznym);
- utworzenie mieszanych brygad lotnictwa myśliwsko-bombowego (BLMB) i rozpoznawczego (BLBR), początkowo o strukturach pułkowych, a następnie już o strukturach eskadrowych (zamiast dotychczasowych dywizji lotnictwa myśliwsko-bombowego – DLMB i brygady lotnictwa bombowo-rozpoznawczego – BLBR o strukturach pułkowych – plmb i plbr) oraz samodzielnych eskadr lotnictwa myśliwskiego – elm (zamiast pułków lotnictwa myśliwskiego);
- reorganizację systemu dowodzenia lotnictwem uderzeniowym i lotnictwem wojsk lądowych (lwl), a także w zakresie kierowania zabezpieczeniem logistycznym.

W lutym tego roku szef SG WP zatwierdził „*Koncepcję specjalistycznej logistyki WLOP-SP*”, będącą częścią „*Koncepcji jednolitego systemu OP RP*” oraz postawił zadania w tym zakresie⁵⁹. Była to już dojrzała, można powiedzieć, że dopracowana wizja logistyki SP wykorzystująca główne założenia koncepcji i modelu z roku 1993. Bez zasadniczych zmian pozostały zadania (nazwanego wówczas „specjalistycznym systemem logistycznym SP”), a także pełnione funkcje (jako OOL) oraz zakresy odpowiedzialności i kompetencji jako organu planistycznego i nadzorującego realizację zadań zabezpieczenia logistycznego. Utrzymano nadal trójpoziomą strukturę organizacyjną logistyki SP, która miała powstawać stopniowo, drogą przekształcania (przeformowywania oraz rozformowywania i przekazywania do RL OW dotychczasowych, a także formowania nowych) logistycznych organów kierowania i wykonawczych SP.

Nowość „MODELU 2000” z 1995 wynikała przede wszystkim z uszczegółowionych założeń budowy systemu logistyki SP, w tym w zakresie funkcji pełnionych przez logistykę SP jako COL. Również nieco inaczej, nazwano oraz szczegółowiej

⁵⁹ Zarządzenie nr Pf 2/Oper. z 23.02.1995.

scharakteryzowano (głównie pod względem funkcjonalnym czasu „W”) zarówno organa kierowania, jak i wykonawcze. Nowością było także uściślenie terminów realizacji poszczególnych zmian, które ujęto w dwa główne etapy, każdy z dwoma podetapami:

1. Etap „przejściowy” (szczegółowy) – do roku 2000 (podetapy: 1995-1997⁶⁰ i 1998-2000), .
2. Etap „docelowy”(zarysowany ogólnie) – po roku 2000 (podetapy: 2001-2005 i 2006-2010).

Głównymi, nowymi założeniami budowy docelowego modelu logistyki SP RP w 1995 roku były:

1. Włączenie w struktury logistyki SP będących w podległości Departamentu Uzbrojenia i Dostaw MON czterech WZL (nr 1 Łódź – śmigłowce; nr 2 Bydgoszcz – Su; nr 4 Warszawa – silniki lotnicze) oraz WZE (Zielonka).
2. Rozszerzenie dotychczasowych funkcji „gestora” i COL o UiSW rakiety artylerii przeciwlotniczej (art. plot.).
3. Wyraźne oddzielenie problematyki „użytkowania bojowego (bezpośredniej eksploatacji UiSW) od zagadnień remontowych i zaopatrywania”.

W stosunku do logistycznych organów kierowania i wykonawczych SP założono, że będą to:

1. Na szczeblu ZO (DWLOP - SP):
 - Sztab (oddział operacyjno-organizacyjny; wydział mobilizacji logistycznej i planowania materiałowego; wydział komunikacji wojskowej; wydział ekonomiczno-budżetowy; wydział metrologii wojskowej; dozoru technicznego, standaryzacji i certyfikacji; wydział informatyzacji logistyki);
 - szefostwa logistyczne: techniki lotniczej; techniki naziemnej; infrastruktury; zdrowia; zaopatrywania materiałowego⁶¹;

⁶⁰ Zakres przedsięwzięć restrukturyzacyjnych tego „podetapu” w logistyce SP został formalnie określony zarządzeniem Szefa SG WP nr 011/Org. z 15.02.1995 roku (*Plan zamierzeń organizacyjnych i dyslokacyjnych SZ RP na lata 1995-97*).

⁶¹ Organa te, tak jak i na pozostałych szczeblach organizacyjnych, powstałyby z przeformowania obecnych STiZ (inżynieryjno-lotniczej, samochodowej, lotniskowej, uzbrojenia i elektroniki, zdrowia i kwatermistrzowskich oraz będących w innych pionach i RW DWLOP i odpowiednio – STiZ KOP, KL i WSOSP oraz oddziałów (samodzielnych pododdziałów).

- logistyczne JBP dowódcy SP (poprzez szefa logistyki SP-zastępcę dowódcy SP ds. logistycznych.

W okresie przejściowym byłoby to 27 JBP (na czas „W” i „P”)⁶², a docelowo – 7, również na czas „W” i „P”⁶³.

2. Na szczeblu ZOT (KOP, KL – KSP):

- w okresie przejściowym: szefostwa logistyczne KOP i KL oraz służby logistyczne WSOSP i 17xBL⁶⁴, jako JBP dowódcami KOP i KL oraz komendantowi WSOSP poprzez szefów logistyki-zastępców dowódcy (komendanta) ds. logistycznych;

- docelowo: dowództwa RL „Północ” i „Południe”, podległe dowódcami dwóch KOP wraz z 7-9 BL⁶⁵ oraz 7-13⁶⁶ jednostek zaopatrzeniowo-remontowych.

3. Na szczeblu taktycznym (oddziału, samodzielnego pododdziału) – organiczne służby i pododdziały logistyczne jednostek logistycznych oraz jednostek SP (WR, WRt, Wre i innych).

Docelową strukturę organizacyjną logistyki SP opracowaną w 1995 roku przedstawiłem na rys. 3.

O dojrzałości „konceptji 1995” świadczyły również dość szczegółowo opracowane zasady działań wszystkich, zakładanych do sformowania, logistycznych organów wykonawczych SP, a także podział i funkcjonowanie organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym (KZL) na poszczególnych SD SP. Treści te, wraz z zakładanymi wówczas strukturami organizacyjnymi, przedstawiono m.in. w ogólnodostępnym materiale szkoleniowym dla kadry WŁOP, wydanym jeszcze w 1995 roku⁶⁷.

⁶² Byłyby to: 4xWZL (WZL-4 tylko na czas „W”); WZE; WIML; SOM; 2xBMT; 2xRWT; 2xbrl (czasu „P”); 3xTOI; 5xWSPLek; 2xlab.MPS; 3xROM; LKSL.

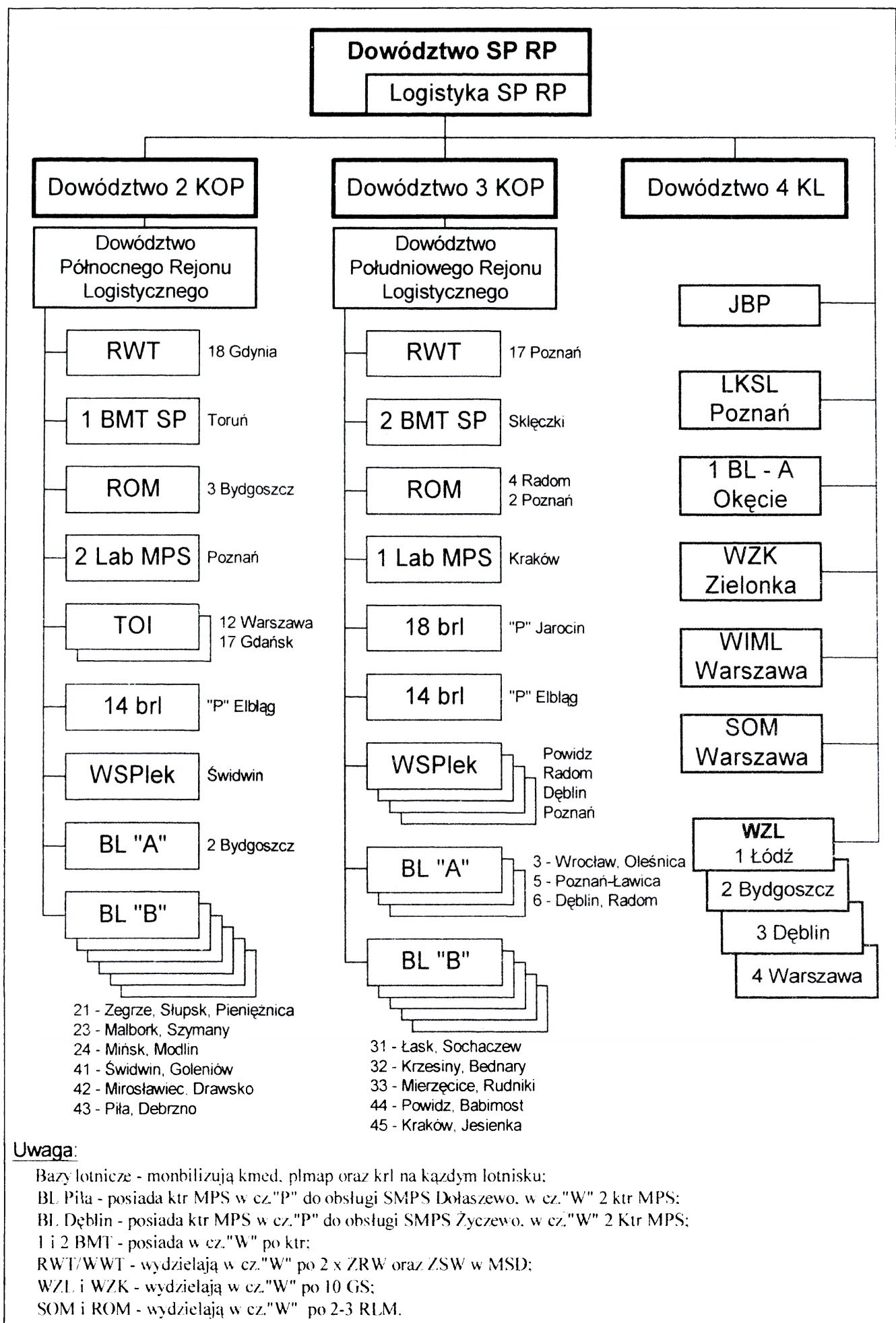
⁶³ Byłyby to: 4xWZL (WZL-4 tylko na czas „W”); WZE; WIML; SOM.

⁶⁴ Byłyby to 5xBL typu „A” (2-Bydgoszcz; 3- Wrocław, Oleśnica; 4- Warszawa Babice; 5-Poznań Ławica; 6-Dęblin, Nowe Miasto n/Pilicą, Radom) oraz 12xBL typu „B” (21- Zegrze Pom, Pięczęnica, dol Brzezie; 22- Słupsk, Wdzydze, dol Dębica; 23- Malbork, Szymany, dol Lipinki; 24- Mińsk Maz, Modlin, dol Łomża (w planie budowy); 31-Łask, Sochaczew, dol Chociw; 32- Krzesiny, Bednary, dol Granowo; 33- Mierzęcice, Rudniki, dol Tarnów; 34- Świdwin, Goleniów, dol Kliniska; 42- Mirosławiec, Drawsko, dol Nowe Laski; 43- Piła, Debrzno, Nadarzyce; 44- Powidz, Babimost, dol Wrzesnia; 45- Kraków, Jasionka.

⁶⁵ Byłyby to: 4xBL „A” (bez BL-4) oraz 11xBL „B” (bez 22 BL, która miałaby być rozformowana po 2001, a lotnisko Słupsk weszłoby do 21 BL, zamiast dol Brzezie).

⁶⁶ Byłyby to: 2xBMT; 2xRWT; 2xbrl (czas „P”); 3xTOI; 5xWSPLek; 3xrom; 2xlab.MPS.

⁶⁷ Zbiór materiałów pomocniczych do opracowywania ćwiczeń i treningów na lata 1996-1997. DWŁOP 1995 oraz SIEMIENIEC Z. Wykaz zmian do „Zbioru...”. DWŁOP 10.02.1997.



Rys. 3. STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH RP W „MODELU 2000” (1995)

Jak się okazało, było to przedsięwzięcie nad wyraz trafne. Z jednej bowiem strony, pozwoliło to szybko rozpocząć proces przygotowywania kadr dowódczo-sztabowych logistyki WLOP do funkcjonowania w nowych, docelowych strukturach logistyki SP⁶⁸. Z drugiej strony natomiast, umożliwiły weryfikację, i to w warunkach ćwiczebnych, przyjętych założeń i konkretnych już rozwiązań.

W okresie tym zdecydowano jednocześnie, że część służb technicznych pozostanie w logistyce (realizując zadania związane z odtwarzaniem „zdolności użytkowej”), natomiast druga, wydzielona będzie do „pionu operacyjnego”, jako organ „eksploatacji”, odpowiadający za „gotowość użytkową”.

O ile decyzja ta nie spowodowała większych perturbacji w WOPL oraz Wrt, to w WL wymagała podziału służby inżynieryjno-lotniczej (SIL). Już w 1995 roku rozpoczęto eksperymenty z tzw. „GOTIN” (Grupa Obsług Technicznych i Napraw) w wybranych jednostkach lotniczych 4 KL z uwzględnieniem tak wydzielonego personelu SIL (klucze eksploatacji i eskadra obsługi SIL) w kolejnych propozycjach struktur organizacyjnych brygad lotnictwa.

Podsumowując zmiany koncepcji logistyki SP, dokonane w roku 1995, należy podkreślić, że był to rok bardzo owocny, w którym poważnie zmodyfikowano i rozwinięto docelowy jej model, nakreślony po raz pierwszy w 1993 roku. Model ten, jawił się już jako wyraźny, zawierający głęboko przemyślane, w zdecydowanej większości logiczne i konsekwentne, „systemowe” rozwiązania organizacyjno-funkcjonalne. Jak się jednak wkrótce okazało, i ta koncepcja musiała zostać zmodyfikowana, co wyniknęło przede wszystkim z konieczności uwzględnienia nowych wymogów „nadsystemów”, głównie logistyki SZ.

O wiele mniejszy rozmach wykazał zakres faktycznych, dokonanych przemian w logistyce SP. Mimo zatwierdzonej już „*Koncepcji specjalistycznej logistyki WLOP-SP*”, w 1995 roku realizowano głównie przedsięwzięcia wynikające z planów opracowanych jeszcze w roku poprzednim⁶⁹. Zakładały one przede wszystkim dalszą

⁶⁸ Szkolenie w tym zakresie rozpoczęto już w 1995 roku i kontynuowano w następnym, w tym np. przygotowanie ćwiczenia Kiekrz'96, o czym dalej.

⁶⁹ Zarządzenie Szefa SG WP 011/Org. z 15.02.1995, decyzja MON nr 98/MON z 15.09.1994, zarządzenie Szefa SG WP nr 88/Sztab z 19.09.1994, wytyczne Szefa Inspektoratu Logistyki SG WP z 03.11.1994

redukcję liczby etatów⁷⁰ (zmniejszenie ilości wojskowych stanowisk etatowych oraz zamianę ich części na etaty cywilne, a także likwidacja jednostek⁷¹). Jedyne w niewielkim stopniu przemiany tego okresu polegały na przejęciu nowych jednostek⁷², czy też przeformowaniu już istniejących⁷³.

W efekcie tych zmian, w końcu 1995 roku, jedynymi jednostkami logistyki SP, posiadającymi przyszłościowe struktury organizacyjne i ich nazewnictwo, były: Komenda WSOSP; CSIL oraz 41 OSSS⁷⁴. W innych, i to na wszystkich szczeblach organizacyjnych, funkcjonowały „stare” struktury, tzw „branżowe”⁷⁵.

Spowodowało to poważne utrudnienia w sprawnym kierowaniu logistyką SP w latach następnych, gdyż i kolejne, przeformowywane oraz nowoformowane jednostki posiadały nowe struktury organizacyjne, w tym organów kierowania, inne niż podległe, współdziałające i nadrzędne, w tym i dowództwa oraz sztabu logistyki SP.

Nie było również do końca jasnym, czy opracowując nowe propozycje struktur organizacyjnych kolejnych jednostek⁷⁶ należy wzorować się na aktualnych,

⁷⁰ Założono, że w efekcie restrukturyzacji w latach 1994 i 1995, w stosunku do stanu z dnia 01.01.1994, ilość jednostek logistycznych SP ulegnie dalszej redukcji o ponad 30%, a ilość wojskowych stanowisk etatowych na czas „P” – o 1500 (około 25%) oraz na czas „W” – o 5000 (około 30%).

⁷¹ Do 30.10. 1995, rozformowano: zgodnie z zarządzeniem Szefa SG WP Pf 18/Org. z 16.03.1995 - sześć PWL (44- Łask, 45-Malbork, 50- Słupsk, 52- Wrocław, 53- Dęblin oraz 55- Łęczycza k/Łodzi, po przekazaniu w dniu 01.05.1995 roku 37 pśt do KOW); zgodnie z zarządzeniem Szefa SG WP 077/Org. z 22.11.1994 - TSWL (Zamość) oraz, zgodnie z zarządzeniem Szefa SG WP 043/Org. z 22.06. 1995, również do 30.10.1995, przekazano (wraz z infrastrukturą) do WOW 49 pśb (Pruszcz Gdański), a do POW – 56 pśb (Inowrocław). Jednocześnie rozformowano 10 KLS Inowrocław i 20 KLS Pruszcz Gdański (oba czasu „W”). Oprócz tego, przekazano 2 bżab (Tomaszów Maz.) do 25 DKP KOW.

⁷² Było to przejęcie od Wojskowych Przedsiębiorstw Remontowo-produkcyjnych (WPRP) WZL-3 (Dęblin), które przekształcono w gospodarstwo pomocnicze. W wyniku wykonania wspomnianego już Zarządzenia Szefa SG nr 0103 z 29.12.1995, z dniem 08.08.1996 roku, 22 Polowa Techniczna Baza Przeciwlotnicza (PTBPlot) weszła w skład logistyki 3 Korpusu Obrony Powietrznej (KOP) WLOP. Prowadzono również prace przygotowawcze do przejęcia z WPRP (w 1996) WZE Zielonka i WZL-1 Łódź.

⁷³ Chodzi o CSIL i 41 OSSS oraz Komendę WSOSP. Od 1993 roku oczekiwano na zgodę Zarządu VI SG na przeformowania 8 pzab w 5BL Poznań-Ławica, co pozwoliłoby m.in. na rozformowanie kolejnych trzech jednostek logistycznych (14 SSSam, 8 SSLT, 37 OPS), a od 1994 – na przeformowanie obu bbl w brl .

⁷⁴ Wdrożenie nowych, już logistycznych struktur w tych jednostkach obarczone było pewnymi błędami, gdyż Zarząd VI SG wprowadzając swoje zmiany podporządkował logistyce również jednostki zabezpieczający szkolenie (CSIL) oraz dokonał zmian, nie odpowiadających obowiązującym strukturom Inspektoratu Logistyki SG WP (WSOSP).

⁷⁵ Terminem tym określano strukturę „służb techniki i zaopatrzenia” (STiZ).

⁷⁶ We wrześniu 1995 roku do Zarządu VI SG przesłano wnioski na rozformowanie ponad 40 jednostek logistycznych (z tego około połowę czasu „P”), w tym 10 BMZ Piła, którą następnie rozformowano (wraz z ośmioma jednostkami czasu „W” i dwoma czasu „P”) oraz wnioski i projekty etatów na sformowanie z ich części dwóch BL „A” (1-Warszawa Okęcie i 3-Wrocław), pięciu BL „B” (41-44), w tym 6 BL-Dęblin, już jako trzylotniskowa – Dęblin, Radom, Nowe Miasto n/Pilicą. Te wnioski i projekty etatów dotyczyły również przeformowania STiZ DWLOP i DKOP/KL na struktury logistyczne, 10 WT Gdynia w RWT-18, 7 WT i 14 ST Toruń w 1 BMT z funkcją RWT (miało to umożliwić likwidację 38 WSŁiUL Modlin), 5 BLT Skłęczki w 2 BMT (miało to umożliwić przekazanie 11 SA Osowiec i 7 SSŁI UL Łowicz do RBM OW oraz likwidację 7 SSiML Tomaszów Maz. i 6 SSLT w Kaliszu, przeformowanie obu bbl na brl, 2OM w SOM i OM Radom –

logistycznych strukturach SG WP i OW, czy też na projekcie modelu docelowego logistyki SZ RP.

Mimo to opracowano m.in. pierwsze struktury organizacyjne BL typu „A” i „B”. Umożliwiło to rozpoczęcie procesu szkolenia w wojskach kadry logistyki w tym zakresie oraz zapoczątkowało szeroką dyskusję nad przyjętymi, w zasadzie po raz pierwszy rozwiązaniami.

Zamiary restrukturyzacji logistyki SP w kolejnych dwóch latach 1996-97 miały zmniejszyć liczbę jednostek logistycznych o dalsze 10% (w stosunku do stanu 01.12.1995) oraz etatów wojskowych o około 800 na czas „P” (15%), a na czas „W” o około 2000 (20%).

Liczba lotnisk wojskowych SP zmniejszyć się miała w tym czasie o około 20%. Ogólnie, liczba pozostałych obiektów infrastruktury miała się zmniejszyć o 50 (około 4 tyś. ha i kubaturze około 3 mln m³).

Rok 1996 był już drugim rokiem realizacji pierwszego, trzyletniego etapu (1995-1997) tzw. „okresu przejściowego” transformacji logistyki SP, wynikającego z harmonogramu zmodyfikowanego w 1995 roku „Modelu 2000”.

W ramach przeformowywania dowództwa WLOP na nowe struktury, już w styczniu rozpoczęto reorganizację jego sztabu logistyki⁷⁷. Do końca stycznia 1996 roku przeformowano również na nowe struktury logistykę dowództw trzech brygad WRt⁷⁸ oraz piętnastu batalionów radiotechnicznych⁷⁹.

Rozformowano osiem jednostek medycznych czasu „W”⁸⁰, a wraz z rozformowaniem 1 KOP, mimo wcześniejszych zapewnień Zarządu XV SG WP o podjęciu takiej decyzji dopiero po przejęciu i przekształceniu przez WLOP WZE Zielonka, rozformowano 9 WT Warszawa⁸¹.

w 4ROM. Opracowano także i przesłano do Zarządu XV SG projekt etatu i wniosok na przeformowanie 47 WSLiUL oraz 132 RWNS (Poznań) w RWT -17 i umożliwienia przez to rozformowania 8WT Wrocław.

⁷⁷ Było to wykonanie, wspomnianych już Zarządzenia Szefa SG WP 0103 z 29.12.1995 (m.in. nowy etat dowództwa WLOP - 01/284), decyzja MON Pf 112 z 19.07.1996 oraz rozkaz DWLOP Pf 44 z 31.07.1996.

⁷⁸ 1BRt - Warszawa, 2- Bydgoszcz, 3- Wrocław.

⁷⁹ Były to: 13, 14, 17, 18, 22, 23, 27, 28, 31, 32, 33, 35, 36 brt oraz 11 mbrt.

⁸⁰ Były to dwa mbw (41- Mirosławiec i 66- Powidz), 34 kh Grudziądz, 93 kssan Zegrze Pomorskie, 5 kpe/p. Warszawa oraz trzy plssan (1- Warszawa, 2- Bydgoszcz, 3- Bytom). Zarządzenie Szefa SG WP Pf 20 z 20.05.1996.

⁸¹ Zarządzenie Szefa SG WP Pf 25 z 20.06.1996.

Rozformowanie 42 el Warszawa 1KOP spowodowało, że 4 BL, od 01.01.1997 roku, oprócz utrzymywania lotniska Babice w gotowości eksploatacyjnej (głównie dla 103 pl MSW), realizowała tylko zadania oddziału gospodarczego (czasu „P” i „W”) dla jedenastu jednostek SP⁸² oraz zadania mobilizacyjne na korzyść dwóch jednostek WOW⁸³.

Poważne, długo oczekiwane zmiany rozpoczęto w logistyce 4 KL⁸⁴, w której do połowy następnego roku miano rozformować 20 jednostek (14 czasu „P” i 7 czasu „W”) ⁸⁵. Jednocześnie, również do połowy 1997 roku, z rozformowanych dywizyjnych i pułkowych pododdziałów zabezpieczenia miały być sformowane cztery BL typu „B”⁸⁶. Ich zakładane wówczas struktury organizacyjne nie były jednak takie same. Wynikało to ze zróżnicowania liczby i typów faktycznego sprzętu pododdziałów zabezpieczenia mających je tworzyć oraz zróżnicowanych ilościowo ich stanów osobowych.

Z dniem 08.08, w ramach przejęcia WOPL, m.in. logistyka 3 KOP powiększyła się o 22 PTBPlot w Skwierzynie. Niestety, pomimo włączenia w struktury SP jednostek WRt WOPL (5 prt), nie przydzielono żadnych środków na realizację remontów wyższego rzędu ich sprzętu w WPRP.

DWLOP-SP przejął również od Inspektoratu Logistyki SG WP funkcję gestora i COL w zakresie: techniki lotniczej; przeciwlotniczego (klasycznego i raketowego) SiUW; radiolokacyjnego SiUW; SiUW łączności lotniczej i UL. Zmiany te przeprowadzono, pomimo późniejszego przełożenia terminu faktycznego przekazania tych zadań, tj. do czasu ostatecznego sformowania dowództwa WŁad⁸⁷.

W zakresie prac planistycznych dotyczących restrukturyzacji logistyki SP, w 1996 roku przygotowano kolejny projekt planu zamierzeń organizacyjnych i dyslokacyjnych WLOP na lata 1997-98, którego zamiarem było sformowanie dwóch

⁸² Były to: formowany OOD i SD OOD Warszawa, 1 W Ł, dowództwa 1BRt, 2 OM, WAK-8, 15 RPW, WZL-4, ITWL, WBSiPL, 1 OKRL).

⁸³ 22 ellirs oraz 9 klśm.

⁸⁴ Zarządzenie Szefa SG WP 030 z 28.06.1996.

⁸⁵ Miały to być: 13 SSLT Debrzno (mająca stanowić skład SLT BL Świdwin; KOL Babimost i Goleniów; 10 bbl Elbląg (czasu „W”); STiZ dowództw oraz dywizyjne i pułkowe pododdziały zabezpieczenia 2 DLMB Świdwin (47 PWL, 28 RWNS, 19 krl, 24 KLS, 40 plmb, 86 bł – Świdwin; 16 KLS, 8 plmb – Mirosławiec) i 3 DLMB Piła (48 PWL, 35 RWNS, 18KLS, 6 plmb, 87 bł – Piła; 46 PWL, 21 krl, 7 plbr- Powidz).

⁸⁶ Byłyby to: 11 BL Świdwin (Debrzno, Goleniów, Nadarzyce, dol Kliniska); 12 BL Mirosławiec (Drawsko, dol Laski); 13 BL Piła; 14 BL Powidz (Babimost, dol Wrzesnia).

⁸⁷ Pismo Szefa Zarządu XV SG WP nr 1974 z 09.09.1996.

RWT⁸⁸, dwóch BMT⁸⁹, jednego SOM⁹⁰ i trzech ROM⁹¹ oraz przygotowanie logistyk KOP do funkcji RL SP.

Jako jedno z ważniejszych przedsięwzięć planistycznych tego roku należy uznać analizę celowości i kosztów zmiany MSD przez 14 bbl Elbląg i 16 bbl Jarocin.

Ogólnie, w latach 1997-1998 zaplanowano:

- rozformowanie 29 jednostek logistycznych czasu „P”⁹²;
- rozformowanie 14 czasu „W”⁹³;
- przeformowanie 4 jednostek⁹⁴;
- przejście na struktury logistyczne dowództw obu KOP i KL, jednostek WR WOPL⁹⁵ oraz JBP DWLOP⁹⁶;
- sformowanie 12 nowych jednostek⁹⁷;
- przekazanie 2 jednostek⁹⁸ i 12 lotnisk⁹⁹.

⁸⁸ 17 RWT Poznań powstałyby z 47 WSŁi UL oraz 132 RWNS Poznań, co umożliwiłoby likwidację 8 WT oraz 18 RWT Gdynia (z 10 WT Gdynia i WPMech Malbork).

⁸⁹ 1 BMT Toruń (z funkcją (RWT) powstałaby z 7 WT i 14 ST Toruń, co umożliwiłoby likwidację 38 WSŁiUL Modlin oraz WNSElgaz w 6 SSLT Kalisz. 2 BMT Skłęczki, powstałaby w wyniku przeformowania 5 BLT Skłęczki, co umożliwiłoby likwidację 6 SSLT Kalisz, 7 SSŁiUL Łowicz oraz 7 SSiML Tomaszów Maz.

⁹⁰ Powstałyby w wyniku przeformowania 2 OM Warszawa

⁹¹ Byłyby to ROM Radom (powstały z przeformowania 1 OM Radom), Poznań i Bydgoszcz (powstałe z przeformowania miejscowych Pracowni Metrologii).

⁹² Miały to być: 8 WT Wrocław; 47 WSŁiUL i 132 RWNS Poznań; 38 WSŁiUL Modlin; 46,47 i 48 PWL Świdwin, Powidz, Piła; 28 i 35 RWNS Piła i Świdwin; 7 SSiML Tomaszów Maz.; 7 SsiUL Łowicz; 2 SMPS Życzyn (włączenie jej jako skład MPS do 6 BL Dęblin); 41 SMPS Dolaszewo (włączając ją jako skład MPS do BL Piła); 6 SSLT Kalisz; 8 SSLT Poznań (włączając ją jako skład SLT do 5BL Poznań Ławica), kol Babimost i Goleniów (włączając je do BL Świdwin i Powidz), WAG-3 (tworząc, wraz z pododdziałami zabezpieczenia 11 plm, 3 BL Wrocław-Oleśnica, typu „A”); pododdziały zabezpieczenia (bzaop, bł, et, KLZ) plm 1-Mińsk Maz., 3- Poznań-Krzesiny, 9- Zegrze Pom., 10- Łask, 11- Wrocław, 28- Słupsk, 41- Malbork, 11- Mierzęcice oraz 13 plt Kraków i 32 plrt Sochaczew; 1 plcs Łask; 3 plcs Wrocław.

⁹³ Chodziło o: 95 mbw Olesnica, 37 btr Poznań, 52 zbslt Dęblin, 19 krl i 24 KLS Świdwin, 21 krl i 26 KLS Powidz, 16 KLS Mirosławiec, 18 KLS Piła, 22 KLS Sochaczew, 3 kcs i 22 krl Wrocław, 1 kcs Łask, 2 kcs Bydgoszcz.

⁹⁴ Miały to być: 54 WL Radom, 25 WUL Modlin, 16 bbl Jarocin (ze zmianą MSD do Śremu lub Oleśnicy), 14 bbl Elbląg.

⁹⁵ Dotyczyło to: 1, 3, 4 i 26 BROP, 78 prOP i 79 sprOP.

⁹⁶ Byłyby to: WIML, 6 WSz, 1 prrel, 3 pzel oraz 2 i 4 BL.

⁹⁷ Oprócz wspomnianych już BL 4 KL, miały to być: trzylotniskowa 6 BL Dęblin typu „B” WSOSP (lotnisko główne Dęblin oraz lotniska z kol: Radom, Biała Podlaska/Nowe Miasto n/Pilicą), powstała wskutek połączenia dotychczasowej 6 BL Dęblin typu „A” z pododdziałami zabezpieczenia „ośrodków szkolenia lotniczego” (podstawowego, zaawansowanego i śmigłowcowego), sformowanych w miejsce 47 szpś, 60, 61 i 58 lpsz oraz przeformowania komendy WSOSP, w tym likwidacja jej logistyki; 21 BL Zegrze Pom.(Pienięznica, dol Brzezina); 22 BL Słupsk (Wdzydze, dol Dębica); 23 BL Malbork (Szymany, dol Lipinki); 24 BL Mińsk Maz. (Modlin, dol Łomża); 31 BL Łask (Sochaczew, dol Chociw); 32 BL Krzesiny (Bednary, dol Granowo); 33 BL Mierzęcice (Rudniki, dol Tarnów); 44 BL Kraków (Jasionka). Jako bazy typu „A” zakładano sformowanie 5 BL Poznań Ławica oraz 3 BL Wrocław-Oleśnica, której sformowanie pozwoliłoby na rozformowanie: WAG-3, 3 plcs, 22 krl, pododdziałów zabezpieczenia 11 plm oraz lotniskowych CSIL. Planowano również sformowanie 2 i 3 ROM w Poznaniu i Bydgoszczy, a także KOL Sochaczew, ze składem LŚB 2 BMT.

⁹⁸ Do RBM OW miano przekazać 11 SA Osowiec oraz 15 SMPS Gardeja.

Przewidywano, że w wyniku tak zakładanej restrukturyzacji logistyki SP w latach 1997-98 ilość jednostek logistycznych w stosunku do stanu na koniec 1995 roku ulegnie zmniejszeniu o dalsze 10%, a stan infrastruktury lotniskowej o około 20%.

Kolejny już raz, dla ujednoczenia struktur oraz stworzenia dogodnych warunków do zabezpieczania działań manewrowych lotnictwa SZ RP, w tym BLMW¹⁰⁰, proponowano przeformować ich bataliony zabezpieczenia (bzab) w trzy KOL i sformować trzylotniskową BL MW typu „B”.

Generalnie, w 1996 roku utrzymana została ubiegłoroczna, docelowa koncepcja logistyki SP oraz harmonogram jej osiągnięcia, choć już pierwszy, 1995 rok jej wdrażania przyniósł niespodziewanie duże opóźnienia¹⁰¹ i zmiany podjętych już decyzji¹⁰² oraz niezrozumiałe zmiany wewnętrznej organizacji, a nawet zaskakujące, niespodziewane podporządkowania niektórych jednostek logistycznych¹⁰³. Nie wpływało to dobrze na cały proces przemian, wymuszając opóźnienie realizacji związanych z nimi innych przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w logistyce SP¹⁰⁴.

Ujawniły się również nowe, nie przewidywane wcześniej problemy. Dotyczyły one głównie statusu WIML¹⁰⁵, przejęcia przez DWLOP funkcji COL od SG WP, nowy

⁹⁹ Przewidywano przekazanie do gospodarki narodowej (GN) 7 lotnisk trawiastych (Jaworze, Podlódów, Wysokie Maz., Zamość, Radzyń Podl., Rostki, Wicko Morskie) oraz 5 o nawierzchni sztucznej (Maków Płoty, Orneta, Kamień Śląski, Sępólno, Kąkolewo).

¹⁰⁰ W skład BLMW wchodziły: 1 dyw.lot Oksywie, 2- Darłowo i 3- Siemierowice. Były one zabezpieczane przez organiczne (odpowiednio) 3, 4 i 5 bzab.

¹⁰¹ Ich przyczyną było zwlekanie Zarządu VI SG WP z akceptacją nowych etatów i zarządzeń organizacyjnych do sformowania (przeformowania) jednostek, mimo, że DWLOP złożył ich projekty do w nakazanych terminach. Dotyczyły one sformowania pięciu BL KL (jednej typu „A”: 5 BL- Poznań oraz czterech typu „B”: 11- Świdwin, 12- Mirosławiec, 13- Piła, 14- Powidz) oraz przeformowania 14 i 16 bbl (Elbląg i Jarocin) w brl.

¹⁰² Dotyczyło to rezygnacji z przekształcenia WPRP (WZL – 1 Łódź, 2- Bydgoszcz i WZE Zielonka) w gospodarstwa pomocnicze WLOP.

¹⁰³ Odnosi się to nie tylko do rozkazu o automatycznym włączeniu logistyki pśt (Leźnica) w skład 25 DKPow. Ale i późniejszego przekazania zarządzeniem Szefa SG WP 024 z 18.06.1996 2 lab. MPS Kraków do RBM KOW (niezgodnie z planem restrukturyzacji oraz bez żadnych konsultacji z DWLOP).

¹⁰⁴ Np. rezygnacja z podporządkowania WZL pod WLOP uniemożliwiła rozformowanie 54 WL Radom i 49 PWL Bydgoszcz. Rozwiązanie 9 WT Warszawa oraz odstąpienie od przekazania SP WZE Zielonka (bez zapewnienia funduszy na usługi zlecone) spowodowało natomiast tragiczną sytuację w zakresie remontów średnich i bieżących na „ścianie wschodniej”, w tym tzw. jednostek PKU.

¹⁰⁵ Chodziło o zamiar przekształcenia WIML z dniem 01.01.1997 w samodzielną jednostkę badawczo-rozwojową z perspektywą przekształcenia w jednostkę międzyresortową. Spowodowałoby to sztuczne oddzielenie części budżetowej od badawczo-rozwojowej i Głównej Wojskowej Komisji Lotniczo-Lekarskiej, konieczność rozwiązania rady naukowej Instytutu, a przede wszystkim niemożność przeniesienia dotychczasowych jego zadań w zakresie kompleksowej medycyny lotniczej i orzecznictwa. Spotkało się to z ostrym sprzeciwem DWLOP, który zaproponował przeformowanie WIML w jednostkę budżetową MON (np. Centralny Wojskowy Kliniczny Szpital Lotniczy).

podział kompetencji w zakresie lotnisk wojskowych oraz rozliczeń finansowych
bbl¹⁰⁶.

¹⁰⁶ DWLOP uważał (pismo DWLOP do I Zastępcy Szefa SG WP nr 2291 z 08.08.1996), że gospodarcza i operacyjna problematyka ogółu lotnisk wojskowych powinna pozostać scentralizowana, w jego gestii. W przeciwnym razie, wymagać to będzie rozbudowy lotniskowych organów Departamentu Infrastruktury MON, Sztabie Gen., sztabów logistyki dowództw wszystkich RSZ oraz cywilnych strukturach terenowych (np. WRZKB). Na podstawie Ustawy, Statutu oraz Regulaminu funkcjonowania MON, powołano wówczas wspólną komisję Zarządu XVII SG WP oraz DWLOP, której celem było opracowanie do połowy 1997 roku propozycji:

- zakresu zadań, wielkości sił i środków przeznaczonych do przekazania poza WLOP;
- nowych struktur i wniosków organizacyjno-etatowych;
- harmonogramu realizacji proponowanych przedsięwzięć.

Ujawnił się również problem podstawy za działalność produkcyjną bbl, gdyż dotychczasowe Przepisy w sprawie działalności szkoleniowo-produkcyjnej w SZ PRL (uchwała RM nr 52 z 1982 i zarządzenie wprowadzające MON nr 13/83), określające gratyfikacje na poziomie 25% robocizny bezpośredniej, zostały uchylone uchwałą RM nr 98/95.

3. OD LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W SAMODZIELNYCH DZIAŁANIACH OBRONNYCH DO UCZESTNICTWA W SOJUSZNICZYCH DZIAŁANIACH NA TERENIE KRAJU

3.1. Główne założenia organizacji logistyki w koncepcji i Modelu 2012 sił zbrojnych

Rok 1997 nie przyniósł zasadniczych zmian w przyjętej w 1995 roku koncepcji logistyki SP, choć opracowany wówczas *Program rozwoju SZ RP na lata 1998-2012*, wyraźnie potwierdził jej miejsce w zintegrowanej logistyce SZ, podważając poważnie możliwość funkcjonowania RL SP, które czasowo przyjęły inny podział terytorialny. Wynikało to, również z czasowego, przejścia jednostek rozwiązanych z dniem 31.12.1996 roku 1 KOP przez 3 KOP. Tym samym, do czasu określenia docelowych rejonów obrony KOP, „południowy” RL SP obejmował również obszar 1 KOP.

Przyjęcie kolejnych już celów interoperacyjności spowodowało m.in. decyzję o przystosowaniu lotniska MALBORK oraz POZNAŃ-KRZESINY do przyjmowania samolotów NATO. Z ambitnego planu na rok 1997, w pełni zrealizowano jedynie rozformowanie ośmiu jednostek medycznych. Wprowadzono także nowe struktury logistyczne w obu KOP, a z końcem roku rozpoczęto formowanie BMT, RWT, SOM i ROM¹⁰⁷.

Szczególnym przedsięwzięciem roku 1997 było opracowanie DPQ, w tym w zakresie logistyki SP. Było to zaprezentowanie stanu obecnego (stan na 31.12.1996) oraz perspektywa na 5 lat, tj. tzw. „Model 2002”. Rozpoczęto również prace studyjne nad zupełnie nową problematyką zabezpieczenia logistycznego kontyngentu SP w działaniach poza obszarem kraju.

Mimo to, że główne założenia koncepcji, tzw. „modelu docelowego” logistyki SP, nie uległy zmianom, to już coraz wyraźniej uwidoczniły się skutki opóźnienia¹⁰⁸ i zmian decyzji restrukturyzacyjnych, a nawet ewidentnych pomyłek SG WP¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Zarządzenie MON 053/Org. z 15.10.1997.

¹⁰⁸ Dotyczyło to przede wszystkim procesu tworzenia BL, części nie unormowania spraw związanych z przejściem nowych funkcji COL przez DWLOP (infrastruktura lotniskowa, SIL w lwl) oraz przeformowania bbl w brl.

¹⁰⁹ Np. w grudniu 1996 roku wykazami zmian do etatów logistyki ZO-T SP, nie dokonano ich w 4 KL (pozostały STiZ), a w KOP – nie utworzono wydziałów eksploatacji w WL, skreślając jednocześnie etaty tych specjalistów w strukturach oddziałów techniki lotniczej.

Jednocześnie, ujawniały się i narastały, również niemożliwe do rozwiązania bez akceptacji przez SG WP, nowe problemy, wynikające głównie z nieterminowej realizacji przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w logistyce SP, wymagających przecież zmian kompleksowych¹¹⁰.

Rok 1998 był rokiem rozwinięcia zasadniczych treści koncepcji logistyki SP już według „Modelu 2012”, a także opracowania planu etapowych zmian restrukturyzacyjnych. Założono, a w końcu roku przyjęto, że „Model 2012” osiągnięty będzie przez logistykę SP w dwóch etapach, przy czym pierwszy zakończony zostanie już do roku 2001.

Oprócz tego, jako główne czynniki wpływające na ogólne zamiary przemian w tym okresie, należy wymienić formalne rozwiązanie 4 KL oraz przyjęcie docelowego rozgraniczenia RL SP w układzie północ - południe.

Jednocześnie, co wynikało z ustalonych celów interoperacyjności, wystąpiła konieczność zorganizowania jednostki inżynieryjno-lotniskowej, przystosowanej do usuwania zniszczeń lotniskowych. Zdecydowano więc, że dotychczasowe bbl, pozostające dalej w niezmiennych od lat strukturach będą przekształcane w bataliony usuwania zniszczeń lotniskowych - buzl. Opracowano również plan docelowej sieci lotniskowej oraz główne założenia organizacji zabezpieczenia logistycznego poszczególnych RW SP. W zakresie faktycznych przemian restrukturyzacyjnych rozformowano 13 jednostek czasu „P” i W¹¹¹ oraz sformowano 1 jednostkę czasu „P” oraz 10 czasu „W”¹¹². W dalszym ciągu nie uregulowano problematyki funkcjonowania SIL w jednostkach lotnictwa Wład oraz w zakresie infrastruktury lotniskowej, co wynikało z pełnienia przez DWLOP funkcji COL.

Pierwsza połowa roku 1999 w logistyce SP nie przyniosła poważniejszych zmian w zakresie dotychczasowych założeń koncepcyjnych, choć trwały intensywne prace nad opracowaniem nowych struktur organizacyjnych według koncepcji i „Modelu 2012”. Z niecierpliwością oczekiwano na od dawna zapowiadane utworzenie

¹¹⁰ Dotyczyło to np. wstrzymywania restrukturyzacji 4 KL, w tym jego BL. Przy jednoczesnym rozwiązywaniu jednostek medycznych (kmed), służba zdrowia KL została pozbawiona sił i środków, a jednostki lotnicze – utrzymywały sprzęt „poza etatem”.

¹¹¹ Były to następujące jednostki czasu „P” i „W”: 7, 8 i 10 WT; 38 i 47 WSLiUL; 5 BLT; 7 SSLiUL; 6 SSLT; 7 SSMiL; 14 ST; 37 OPS; 132 RWNS; 1 i 2 OM oraz czasu „W”: 37 brt; 132 RWRS; 12, 14, 16, 18, 22, 24, 26 i 30 KLS.

¹¹² Były to: 1i 2 BMT; 17 i 18 RWT; 1 SOM; 2, 3, i 4 ROM, a także KOL Sochaczew (czasu „P”).

pierwszych, z prawdziwego zdarzenia, BL, tj. typu „B”¹¹³. Proces ten rozpoczęto dopiero w końcu roku.

W drugiej połowie roku SG WP zatwierdził nowe etaty logistyki SP opracowane już na podstawie „**Modelu 2012**”. Ta nowa koncepcja i model logistyki naszych SZ była dość wcześnie przedstawiana w szeregu publikacjach podających podstawowe jej założenia oraz zasadnicze motywy zmian¹¹⁴. Jednakże, materiały te przedstawiały problemy przemian w logistyce zazwyczaj w sposób ogólny.

Dopiero od czasu V Konferencji Naukowej „Logistyka w SZ RP”, tj. od września 1998, można mówić o rozpoczęciu rzeczywistej dyskusji nad obrazem logistyki 2012¹¹⁵. Przedstawiony wówczas materiał, opracowany przez pion logistyki SG WP, a konsultowany jedynie z wybranymi specjalistami z innych ośrodków, był podstawą do dokonywania, niestety już w bardzo szybkim tempie i bez szerszego udziału przedstawicieli nauki, dalszych ustaleń z poszczególnymi RSZ, w tym i logistyki SP.

Dokonane taką drogą i takie ustalenia co do przyszłego modelu logistyki, wzbudziły szeroko dyskusję w środowiskach praktyków oraz innych, nie angażowanych dotychczas ośrodkach naukowych wojska. Jak pokazały oficjalne i nieoficjalne dyskusje, m.in. na kolejnej, VI Resortowej Konferencji Naukowej Logistyki SZ RP¹¹⁶, w której brałem udział, nadal pewne problemy są jeszcze nie w pełni rozpoznane, a część zakładanych rozwiązań - co najmniej dyskusyjne. Potwierdził to m.in. zakres korekt opracowanych po prawie dwuletnim okresie wdrożeniowym¹¹⁷.

Podstawą „Modelu 2012” naszych SZ było już nie tylko założenie obrony niepodległości, suwerenności i nienaruszalności terytorium Polski ale i, co wynikało ze świadomości zmian w światowym i europejskim systemie bezpieczeństwa, zdolność do **sojuszniczego** (wielonarodowego), głównie o charakterze militarnym, rozwiązywania różnorodnych konfliktów¹¹⁸.

¹¹³ Miały to być 3, 11, 12 i 21 BL.

¹¹⁴ Chodzi tu m.in. o artykuły: HYPKI T. *SZ RP. Założenia programu modernizacji*. Raport Wojsko Technika Obronność nr 12/97; FILIPIAK S. *Logiczny przewrót w logistyce*. Polska Zbrojna nr 30, lipiec 1998; BIELECKI J. *Nowy model dla logistyki*. Polska Zbrojna nr 15, kwiecień 1999.

¹¹⁵ *Koncepcja logistyki SZ RP*. SG WP Logistyka oraz *Materiały z V Konferencji Naukowej Logistyki SZ RP*. Dęblin, wrzesień 1998.

¹¹⁶ Odbyła się ona w dniach 14-15.09.1999 w Poznaniu.

¹¹⁷ *Koncepcja zmian w logistyce SZ RP*. SG WP, Warszawa 30.06.2000.

¹¹⁸ Jak się wkrótce okazało, zadania nowoczesnych SZ NATO to nie tylko „wojna” ale i tzw. „inne niż wojna”. Por. *Allied Joint Operations Doctrine – AJP-1(A)*.

Podstawowym założeniem organizacyjnym nowej logistyki SZ RP jest wyraźne oddzielenie zadań związanych z **pozyskiwaniem** zasobów logistycznych (produkcja, zakup, wynajmem, itp.) od zadań ich przechowywania, podziału oraz dostarczania i wykorzystywania (zużywania) przez **bezpośrednich użytkowników**. W ten sposób zaasymilowano oficjalnie do naszych SZ jedne z głównych zasad i pojęć teorii oraz praktyki logistyki zachodniej - tzw. „logistykę produkcji” i „logistykę konsumenta”¹¹⁹. Zadania zakresu logistyki produkcji przejąć miały odpowiednie departamenty MON¹²⁰, a logistyki konsumenta – organa SZ. Koncepcja ta została przyjęta i wdrożona wraz z nowym *Regulaminem organizacyjnym MON* w 1999 roku.

Drugą nowością, chyba najbardziej interesującą SZ, jest przyjęcie **podziału logistyki konsumenta** na tzw. logistykę „planistyczną”¹²¹ oraz „wykonawczą”. Ma się to odzwierciedlić w zupełnie nowych strukturach zadaniowo-organizacyjnych oraz również nowymi zależnościami i kompetencjami funkcjonalnymi oraz zasadami współdziałania. Podstawą idei podziału logistyki konsumenta na dwie części była potrzeba rozdzielenia funkcji dowodzenia i zarządzania wojskami w zakresie działań i zabezpieczenia bojowego od bezpośredniego dowodzenia „wojskami logistycznymi” i zarządzania realizacją zabezpieczenia logistycznego.

Można więc przyjąć, że organizowany w strukturze SG WP Zarząd Generalny Logistyki (P-4)¹²² pełnić będzie funkcje typowego organu planistycznego w skali odpowiadającej temu szczeblowi organizacyjnemu SZ. Nową strukturę organizacyjną SG WP, w tym P-4 przedstawiłem na rys. 4.

W zakresie **logistyki planistycznej**, oprócz organu planistycznego na szczeblu SG WP (P-4) zakłada się tworzenie planistycznych komórek logistycznych przy sztabach RSZ (G/A-4)¹²³ oraz brygad i podległych im jednostek (S/A-4)¹²⁴.

¹¹⁹ O teorii tych zagadnień mówiliśmy w Wydziale WLOP AON już w 1997 roku (m.in. DRAŻCZYK W. *Logistyka SP wg poglądów NATO (podstawy)*. AON 1997 oraz *Nowe zasady i założenia logistyki NATO*. AON 1999).

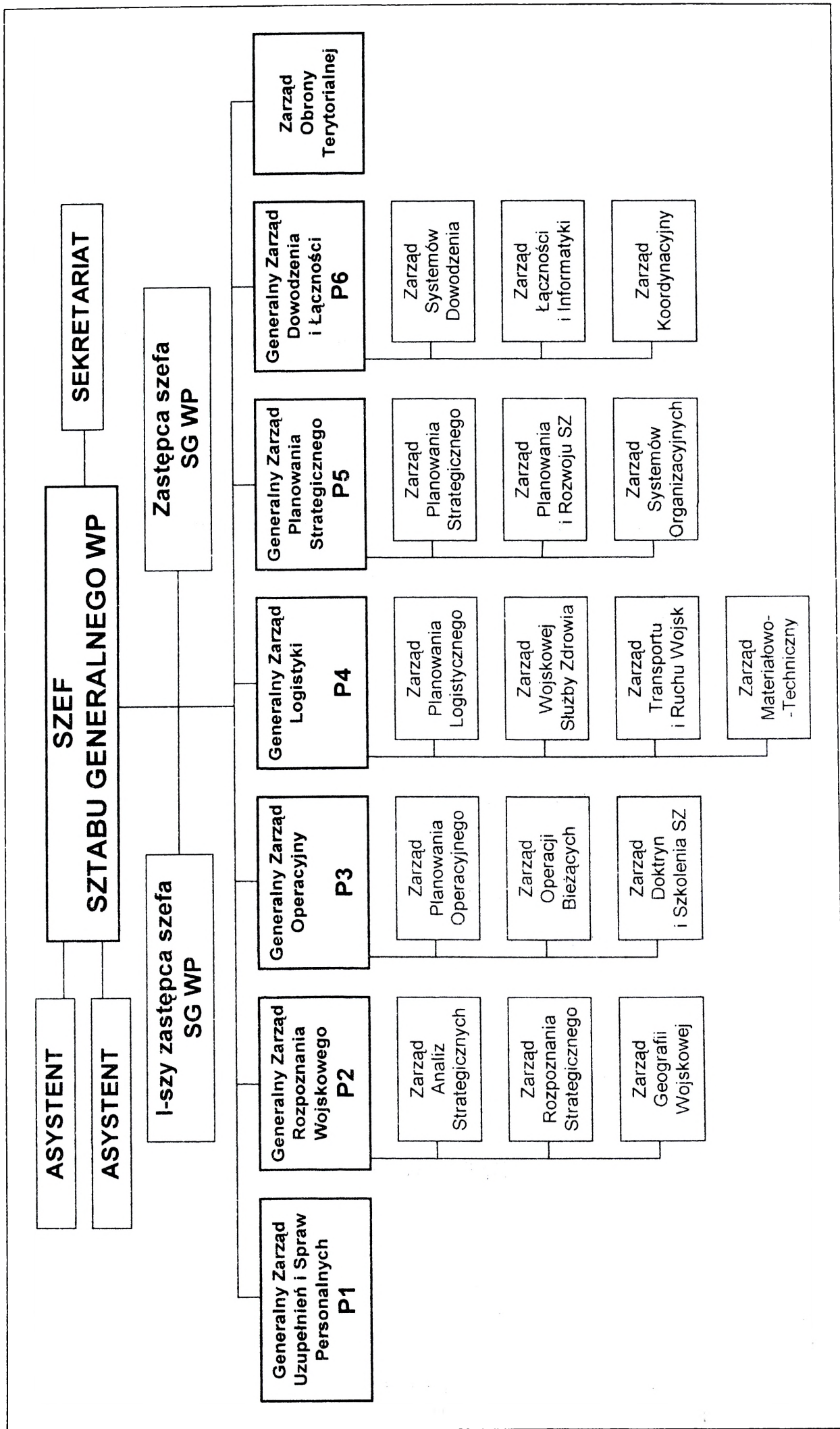
¹²⁰ Są to: Departament Zaopatrzenia SZ oraz Departament Infrastruktury podległe sekretarzowi stanu – I zastępcy ministra ON.

¹²¹ Nazywaną początkowo „planistyczno-mobilizacyjną”, a następnie „operacyjno-planistyczną”.

¹²² W nomenklaturze NATO litera „J” oznacza sztab „połączony” (joint), w sensie „połączonych” RSZ. Stąd też w pierwszych publikacjach dotyczących nowych struktur SG WP używana była litera „J”.

¹²³ W stosunku do SP zamiast litery „G” (Ground Forces) używa się ostatnio litery „A” (Air Force – siły powietrzne).

¹²⁴ Na niższych szczeblach organizacyjnych wojsk lądowych (od brygady) symbol G zastępowany jest symbolem „S” (Sub-units).



Rys.4. STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI SZTABU GENERALNEGO (P-4) W „MODELU 2012” SIL ZBROJNYCH RP

Tak widziany „pion operacyjno-planistyczny” logistyki (P4/G4/S4), stosownie do szerebła organizacyjnego wojsk, kreowałby całościową działalność logistyczną, określałby ogólne wymogi oraz identyfikowałby ograniczenia w tym zakresie, a także wydawałby wytyczne i określał cele dla logistyki wykonawczej. Pion ten, opracowałby *plany zabezpieczenia logistycznego*, jako uzupełnienie planów działań wojsk. Komórki P4/G4/S4 byłyby organami szefów sztabów danego szerebła dowodzenia w zakresie logistyki, a nie organami dowodzenia logistyką wykonawczą. Stanowiłyby one części składowe sztabów, nie posiadając wpływu na realizację zadań zabezpieczenia logistycznego.

W zakresie **logistyki wykonawczej** nowe (dwuwariantowe) rozwiązania założono zarówno w strukturze organów jej kierowania, jak i wykonawczych.

W wariancie I (za którym optował SG WP) założono pełną integrację zasadniczego potencjału logistycznego SZ oraz centralizację kierowania działaniami logistycznymi w skali SZ RP. Zasadniczy potencjał logistyczny SZ byłby skupiony w dwóch **rejonach logistycznych (RL)**¹²⁵, pełniących faktycznie funkcje COL¹²⁶, a bezpośrednie zabezpieczenie logistyczne jednostek bojowych realizowały by natomiast ich **organiczne** oddziały (pododdziały) według ogólnej zasady: pułk logistyczny na szczeblu ZT (brygady), batalion logistyczny na szczeblu brygady (pułku) oraz kompania logistyczna w batalionach¹²⁷.

Bezpośrednie zabezpieczenie logistyczne wydzielonych sił poszczególnych RSZ w działaniach poza krajem realizowały by tzw. „jednostki”, rozwinięte już w czasie „P”¹²⁸.

Z powodu pełnienia przez SG WP w nowym modelu SZ jedynie funkcji planistycznych, RL dowodzone były by przez nowo utworzone **Dowództwo Materiałowo-Techniczne WP (DMT WP)**¹²⁹, kierowane przez SG WP. Natomiast każde z również nowo utworzonych DMT poszczególnych RSZ dowodziło by tylko „jednostką logistyczną” zapewniającą ciągłość zabezpieczenia poza obszarem kraju.

¹²⁵ Początkowo zakładano funkcjonowanie czterech RL SZ.

¹²⁶ COL – centralny organ logistyczny (do 1993 roku tzw. COZ – centralny organ zaopatrzenia).

¹²⁷ Docelowo zakładano, że w składy RL SZ wejdą też jednostki logistyczne innych RSZ, w tym bazy lotnicze (BL) SP.

¹²⁸ Wymóg ten ustalono jako jeden z celów naszych SZ (TG-4120).

¹²⁹ W późniejszych wersjach zamiast DMT używano nazwy Szefostwo Wsparcia Logistycznego, a ostatnio – Szefostwo Logistyki (SzL).

W zakresie funkcji kierowniczych, rozwiązania te miały zapewnić każdemu RSZ z jednej strony możliwość kierowania bezpośrednim zabezpieczeniem logistycznym wojsk odciążając ich dowództwa i sztaby od problemów zasilania własnych jednostek logistycznych. Z drugiej strony – powołanie DMT SZ miało zapewnić centralne kierowanie zasilaniem organicznych jednostek logistycznych wojsk, a tym samym uniknięcie oczywistego partykularyzmu, spowodowanego podległością COŁ dowództwom poszczególnych RSZ. Strukturę organizacyjną logistyki wykonawczej SZ RP zakładaną w tym wariantcie przedstawiłem na rys.5.

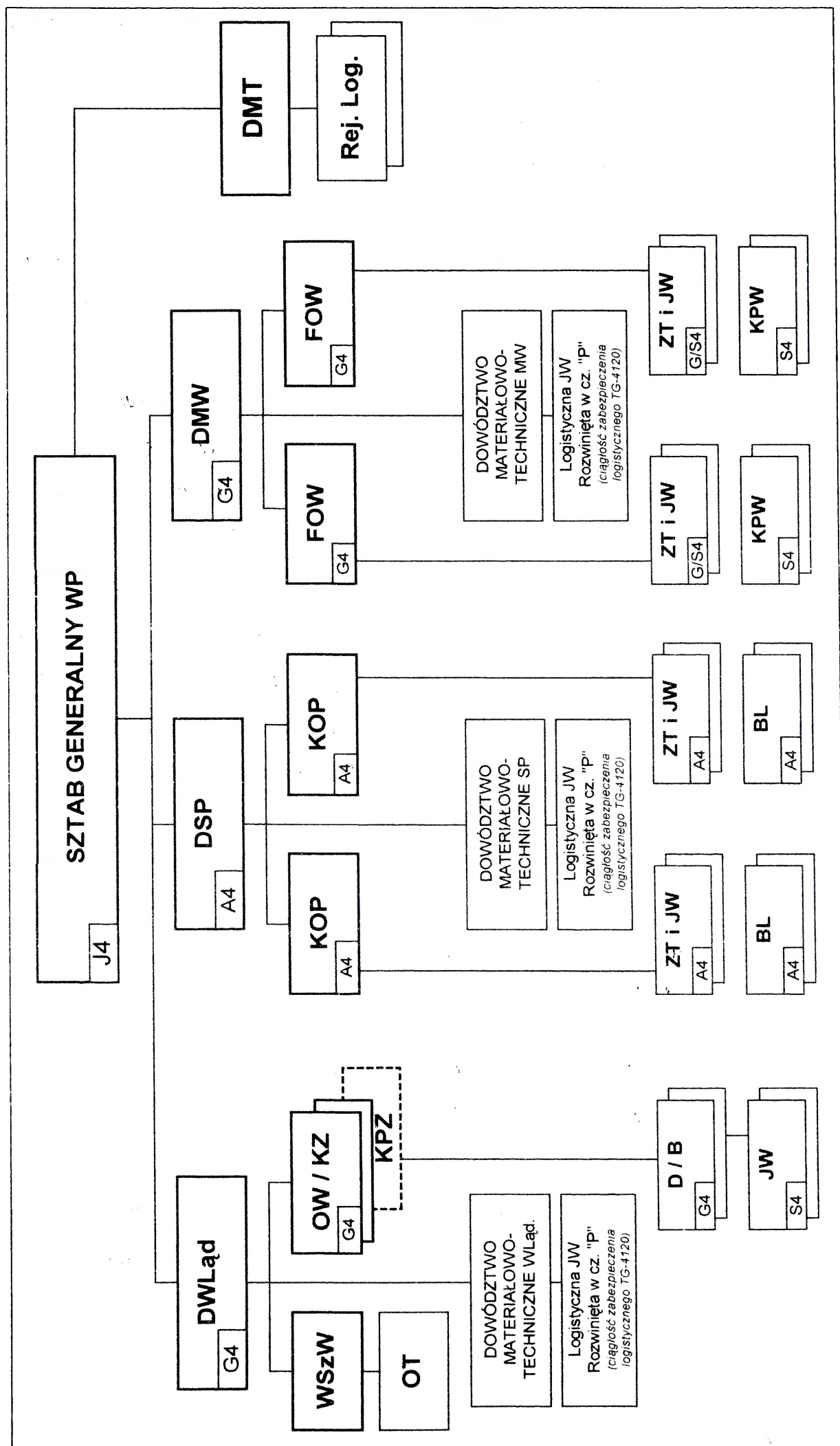
W wariantcie II zachowano większość rozwiązań wariantu I, a jego zasadniczym wyróżnikiem było **inne podporządkowanie RL**, tj. pod DMT WŁąd. Faktycznie więc pełniły by one funkcje RL WŁąd, co praktycznie wykluczało włączenie w ich składy specjalistycznych organów wykonawczych logistyki innych RSZ. W wariantcie tym nie przewidywano także sformowania DMT SZ.

W wyniku szerokich konsultacji do realizacji przyjęto wariant II. Stanowił on podstawę do opracowania modeli logistyki poszczególnych RSZ oraz koncepcji dalszych, już ukierunkowanych i szczegółowszych zmian w logistyce naszych SZ¹³⁰. Strukturę organizacyjną logistyki wykonawczej SZ RP w wariantcie II przedstawiłem na rys.6.

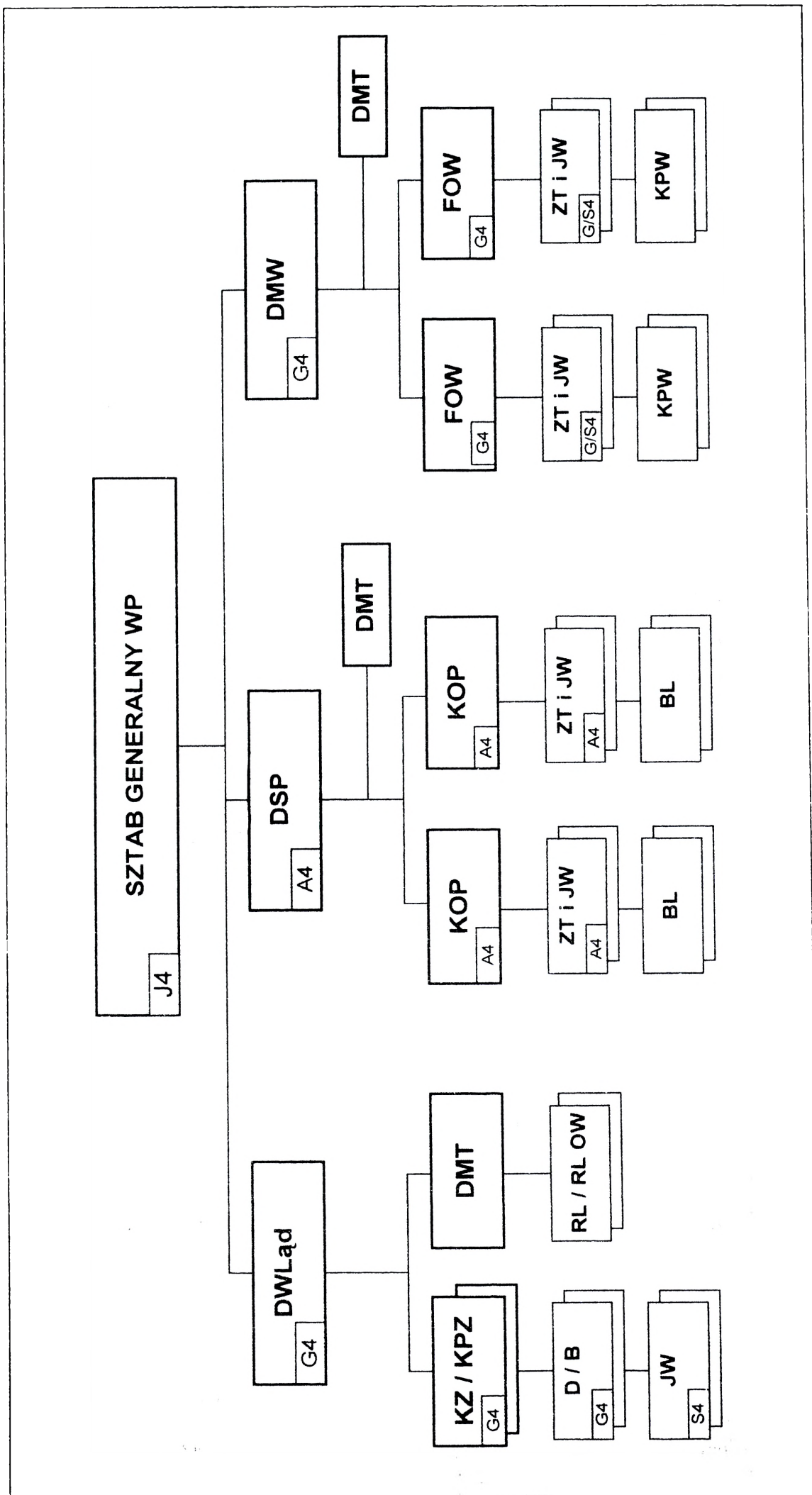
3.2. Logistyka sił powietrznych w Modelu 2012 sił powietrznych oraz logistyki sił zbrojnych

W części *Koncepcji...* dotyczącej **bezpośrednio SP** założono, że zorganizowane będą w dwa korpusy obrony powietrznej (KOP) o strukturze brygadowej. SP odpowiedzialne będą za obronę dwóch rejonów obrony powietrznej (ROP) i przede wszystkim powinny zapewniać ciągłość rozpoznania powietrznego oraz dyżurów bojowych w sojuszniczym systemie OP. Nie wspomniano niestety o działaniach SP

¹³⁰ Szczegółowe założenia w: *Koncepcja zmian w logistyce SZ RP...*



Rys.5. STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI WYKONAWCZEJ W MODELU 2012
SIL ZBROJNYCH RP (wariant I)



Rys.6. STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI WYKONAWCZEJ W MODELU 2012
SIL ZBROJNYCH RP (wariant II)

poza terenem kraju oraz możliwości uczestniczenia w innych działaniach wielonarodowych. Dokonano wówczas m.in. kolejnej już oceny potencjału lotnictwa bojowego, z czego wyniknęła żywotna konieczność zakupu około 100 samolotów w ciągu najbliższych 10 lat oraz kolejnych 60 – do 2012 roku.

W kolejnych latach docelowy model SP był uszczegóławiany, a przede wszystkim przyjęto, że oprócz jednej eskadry wydzielonej do sił natychmiastowego reagowania przygotowane zostaną kolejne dwie – do sił szybkiego reagowania również do innych działań poza obszarem kraju.

Mając na uwadze nowe zadania oraz założenia ekonomiczne oraz ilościowe programu rozwoju SZ RP na lata 2001-2006 w połowie 2000 roku przyjęto, że w obu KOP będą: trzy BLT (w tym 1-2 eskadry rozpoznawcze oraz 3-4 uderzeniowe) i jedna eskadra lotnictwa transportowego - razem 10 eskadr bojowych ze 160 samolotami; trzy BR (w tym 2 BROP i 1 BRPlot) – razem 20-25 dr średniego i dużego zasięgu; dwie BRt; 35-40 samolotów szkolno-bojowych dla WOSSP (ASP). Przy założeniu docelowej wielkości naszych SZ (180.000) w SP będzie około 38 tys. żołnierzy, a w wariacie kolejnej redukcji (150.000) – nie mniej niż 35.000¹³¹.

Ze względu na faktyczne przekazanie już zadań logistyki produkcji do odpowiednich departamentów MON **właściwości modelu logistyki naszych SP**, tak jak całych SZ, dotyczy jedynie **logistyki konsumenta**, w tym logistyki planistycznej oraz logistyki wykonawczej¹³².

W zakresie **logistyki planistycznej** w docelowym modelu SP przyjęto typowe w skali SZ organa „planowania logistycznego” (A-4), wchodzące w składy ogólnowojskowych sztabów na wszystkich poziomach organizacyjnych SP.

W składzie A-4 (zarząd logistyki) DWLOP (DSP) występować mają dwa oddziały (planowania logistycznego oraz dwu wydziały - materiałowo-techniczny), dwa samodzielne wydziały (służby zdrowia oraz transportu i ruchu wojsk) oraz sekretariat

¹³¹ *Biuletyn Komisji ON nr 69* (za: WRÓBEL T. *Lotnictwo w korkociągu*. Polska Zbrojna nr 32, sierpień 2000) oraz informacja szefa oddziału operacyjnego DWLOP płk pil. dr hab. S. ZAJASA dla kadry Wydziału WLOP AON przeprowadzona 19.10.2000.

¹³² Wykładnie modelu logistyki SP RP, aktualnie przyjmowanego za docelowy, przyjąłem za: DINTER S. *Logistyka WLOP w Modelu 2012 – stan obecny i kierunki zmian*. Materiały ze szkolenia z kierowniczą kadrami logistyki. DWLOP - Logistyka, Babimost 2000, str. 3-32 .

ds. wynalazczości. Na niższych szczeblach organizacyjnych SP mają to być podobne organizacyjnie oddziały, wydziały i sekcje A-4.

Strukturę organizacyjną logistyki planistycznej DSP przedstawiłem na rys.7.

W zakresie **logistyki wykonawczej SP** za docelowe generalnie przyjęto rozwiązania ustalone w skali SZ (wariant II).

Ma to być struktura trzyszczeblowa, w której na pierwszym szczeblu organa wykonawcze (JBP DSP) kierowane były by przez szefostwo logistyki SP (WLOP) (SzL SP)¹³³.

Strukturę organizacyjną SzL DSP przedstawiłem na rys.8.

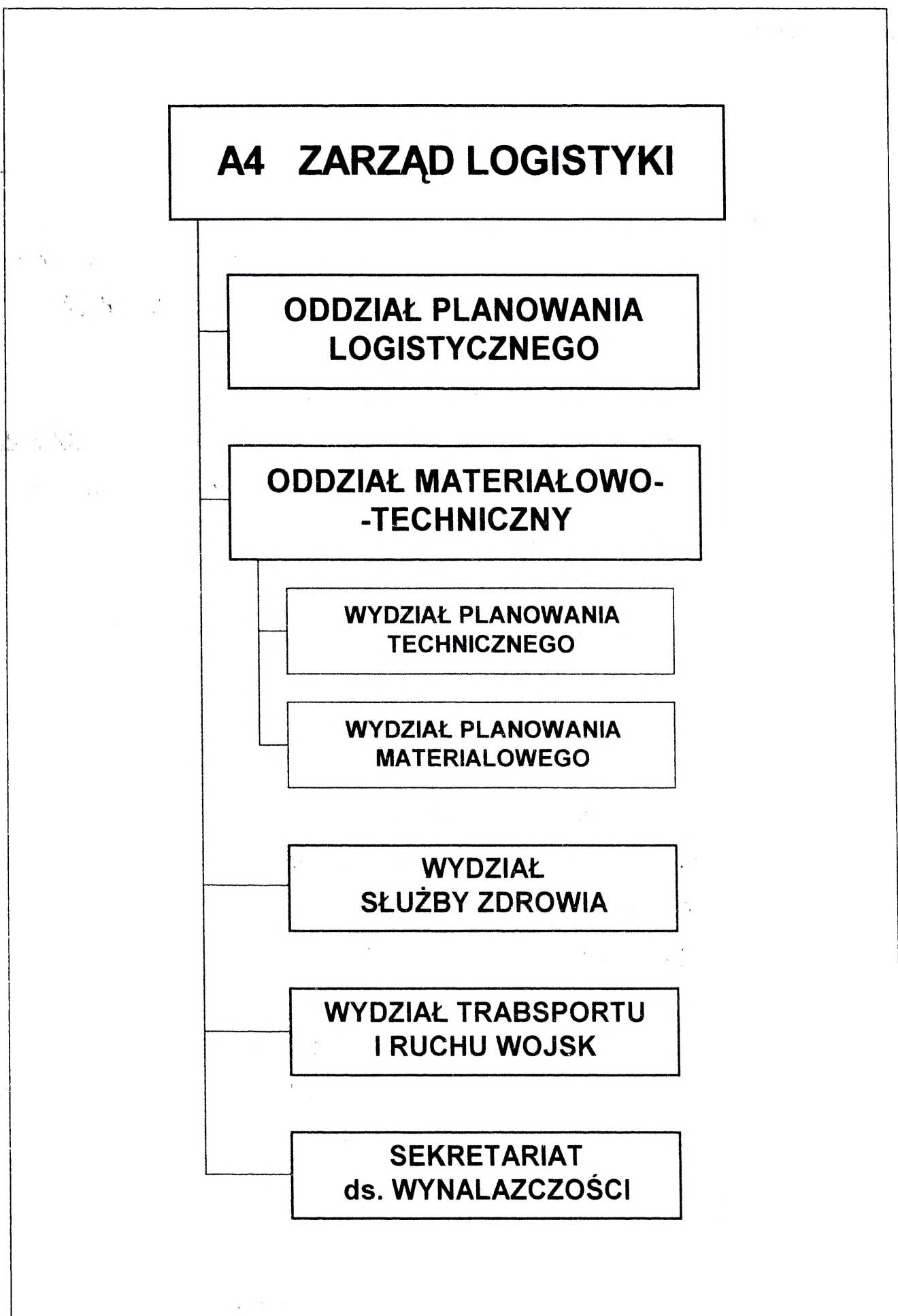
Ponieważ główne założenia organizacyjno-funkcjonalne modelu „2012” SZ będą zrealizowane do końca roku 2001, okres 1999-2001 nazywany został „pierwszą fazą” przemian, a lata następne transformacji - „fazą drugą”.

W **pierwszym okresie** przemian (do 2001) przewidziano:

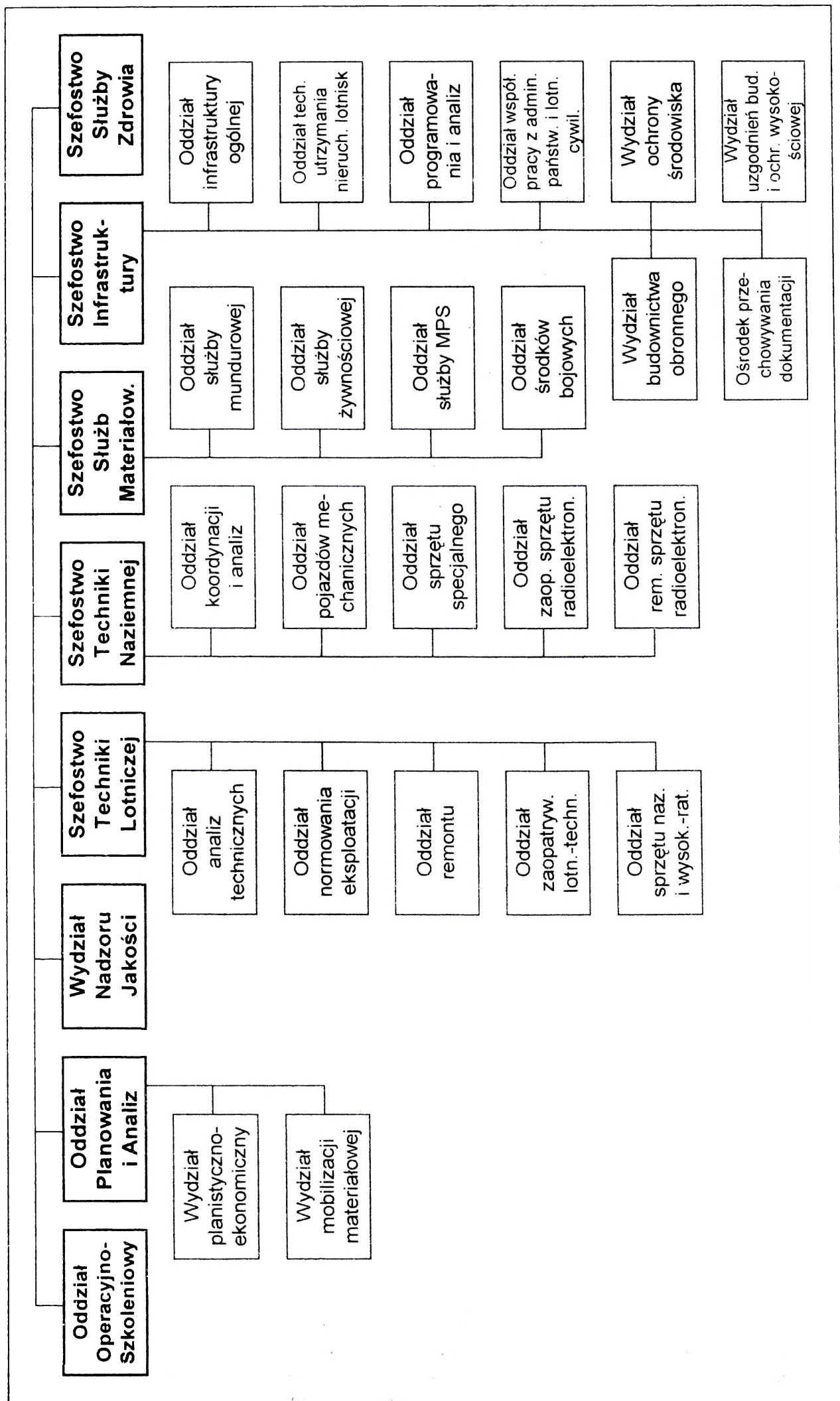
1. W zakresie logistyki planowania logistyka SP utworzy własne organa „logistyki planistycznej” (planowania logistycznego), tzw. „A-4”, wchodzące w skład sztabów SP na wszystkich poziomach organizacyjnych wojsk. W składzie A-4 (zarząd logistyki) DWLOP (DSP) występować mają dwa oddziały - planowania logistycznego oraz dwu wydziały - materiałowo-techniczny, dwa samodzielne wydziały (służby zdrowia oraz transportu i ruchu wojsk) oraz sekretariat ds. wynalazczości.
2. W zakresie logistyki wykonawczej zmiany dotyczą zarówno organów kierowania jak i organów wykonawczych:
 - 2.1. W zakresie organów kierowania logistyki wykonawczej zakłada się:
 - przeformowanie „logistyki” DSP na „szefostwo logistyki”, kierowane przez szefa logistyki SP i dowodzącego ośmioma JBP¹³⁴.

¹³³ Organami kierowania SzL SP mają być: pięć szefostw (techniki lotniczej, techniki naziemnej, służb materiałowych, infrastruktury, służby zdrowia), dwa oddziały (operacyjno-szkoleniowy, programowania i planowania) oraz cztery wydziały (transportu i ruchu wojsk, metrologii, ochrony środowiska, administracji ogólnej). Struktura ta, tak jak organizacja A-4 obowiązuje od kwietnia br. Jak się zakłada, nowe struktury podległych organów kierowania logistyką wykonawczą SP będą wprowadzone do końca roku.

¹³⁴ Mają to być: WIML Warszawa; 1 BL (typu „A”) Warszawa; LKSL Poznań; 1 BMT Toruń; WZL-3 Dęblin; 25 WUL Modlin, 6 zbsl Jarocin.



Rys.7. STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI PLANISTYCZNEJ (A-4) SIŁ POWIETRZNYCH W „MODELU 2012” SIŁ ZBROJNYCH RP



Rys.8. STRUKTURA ORGANIZACYJNA SZEFOSTWA LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W „MODELU 2012”
SIŁ ZBROJNYCH RP

- przemianowanie „logistyk” DKOP na „komendy RL „północ” i „południe””, kierowanych przez „komendantów RL – szefów logistyki KOP”, dowodzących rozmieszczonych w RL jednostkami logistycznymi¹³⁵.

2.2. W zakresie organicznej logistyki jednostek bojowych zakłada się:

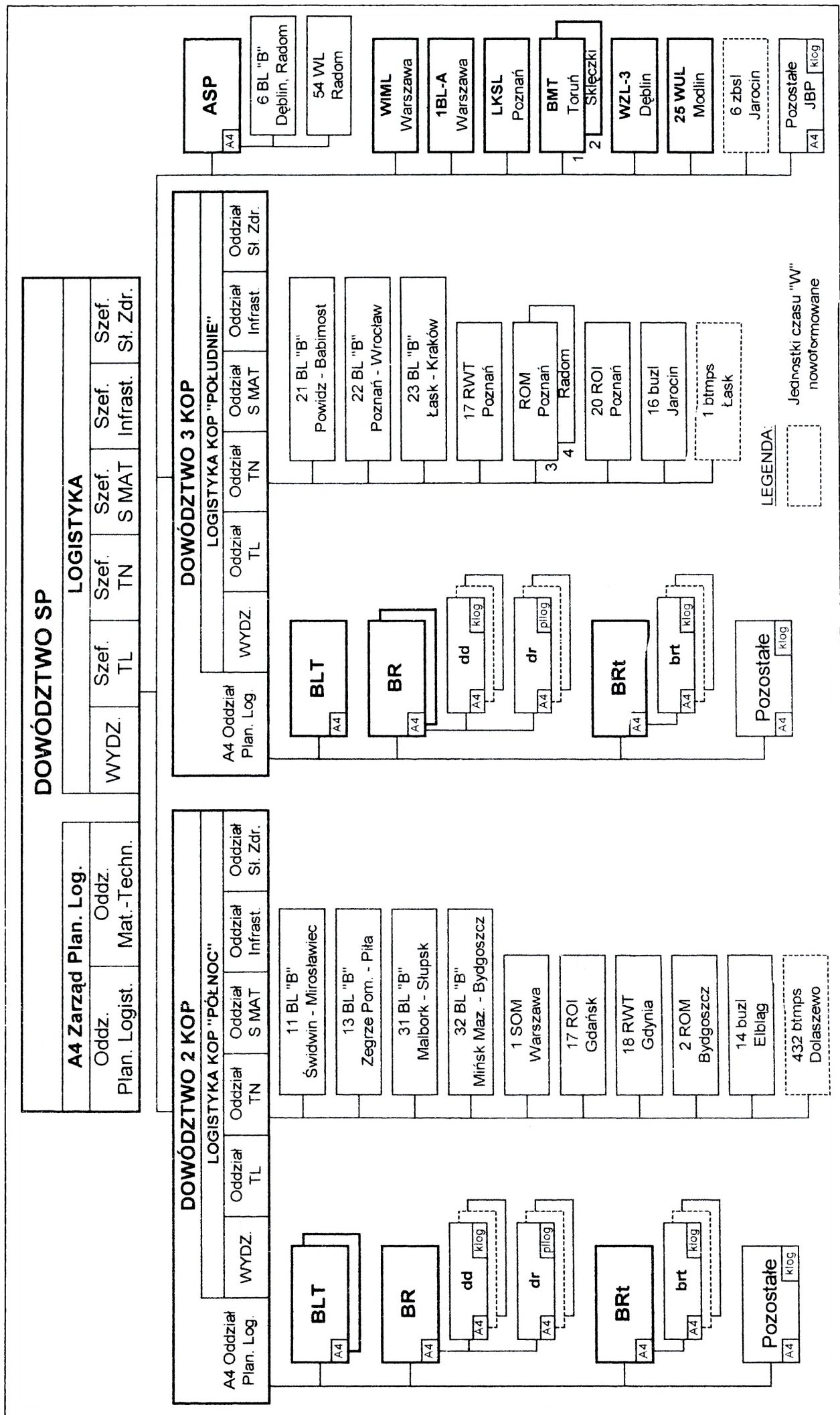
- formowanie zintegrowanych *pododdziałów* logistycznych w: BL „A” (dywizjon logistyczny); BL „B” (dywizjon techniczny oraz dywizjon zabezpieczenia);
- dywizjonach dowodzenia BR oraz w brt (kompanie logistyczne); dywizjonach raketowych BR (plutony logistyczne);
- innych jednostkach odpowiednio do potrzeb¹³⁶.

Natomiast najważniejszą zakładaną zmianą w logistyce SP w **drugim okresie** przemian (po 2001 roku) będzie wyłączenie RL SP z podporządkowania KOP i bezpośrednie podporządkowanie ich szefostwu logistyki DSP.

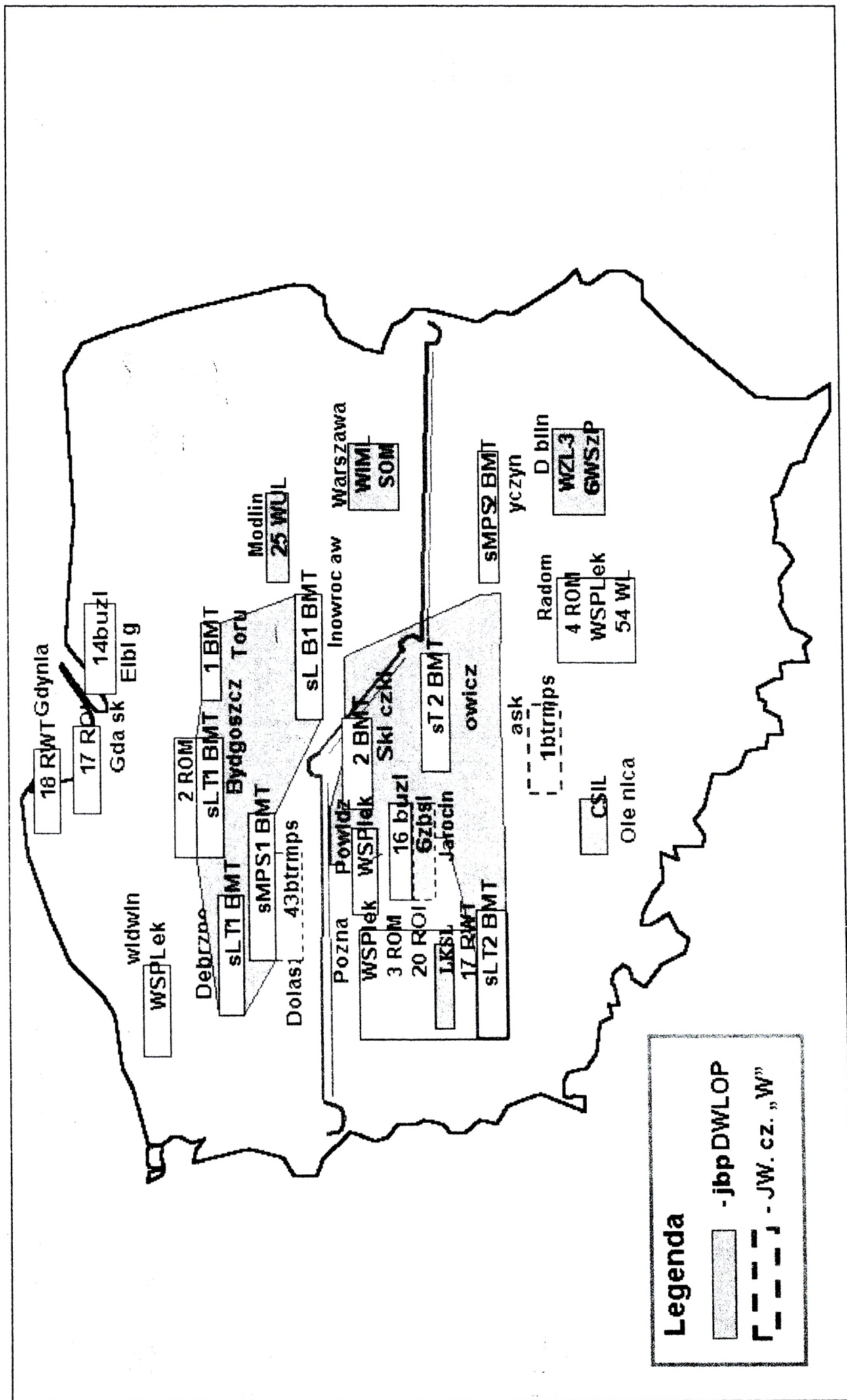
Tak widzianą docelową strukturę logistyki SP przedstawiłem na rys.9, zakładane rozmieszczenie organów wykonawczych - na rys 10, a docelową sieć lotniskową – na rys. 11.

¹³⁵ W RL Północ będą to: 4x BL (typu „B”) Świdwin - Mirosławiec, Zegrze – Piła, Malbork – Słupsk, Mińsk Maz. – Bydgoszcz; 1 SOM Warszawa; 17 ROI Gdańsk; 18 RWT Gdynia; 2 ROM Bydgoszcz; 14 buzi Elbląg; 43 btrmps Dolaszewo, a w RL Południe – 3xBL (typu „B”) Powidz – Babimost, Poznań – Wrocław, Łask – Kraków; 17 RWT Poznań; 3 ROM Poznań; 4 ROM Radom; 20 ROI Poznań; 1 btrmps Łask.

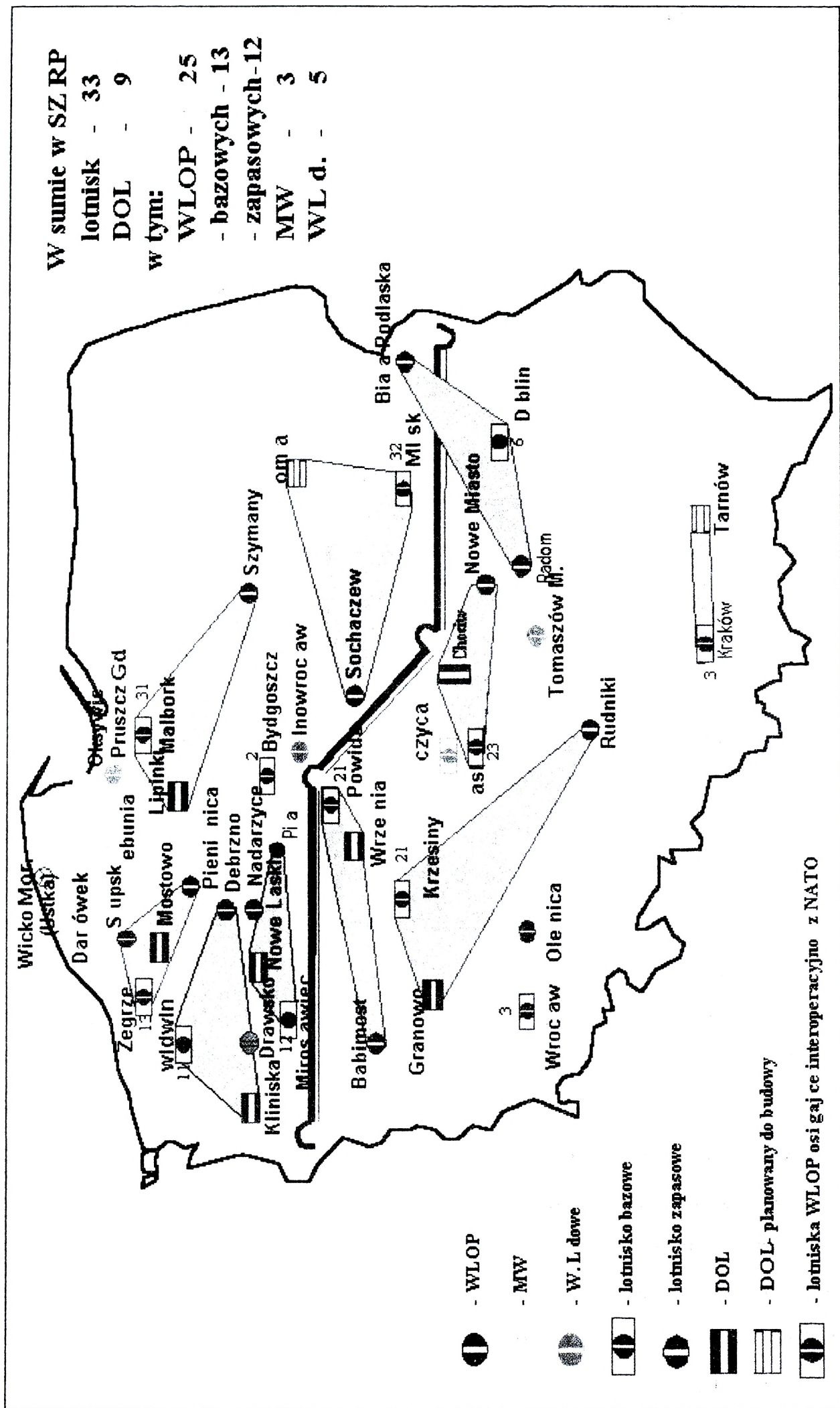
¹³⁶ Np. w ASP będzie to BL (typu „B”) Dęblin – Radom oraz 54 WL Radom.



Rys.9. DOCELOWA STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W „MODELU 2012” SZ RP



Rys.10. DOCELOWE ROZMIESZCZENIE JEDNOSTEK LOGISTYKI WYKONA WCZEJ SIŁ POWIETRZNYCH W „MODELU 2012” SZ RP



Rvs.11. DOCELOWA SIEĆ LOTNISKOWA SIŁ POWIETRZNYCH W „MODELU 2012” SZ RP

4. WNIOSKI KOŃCOWE

Przeprowadzone analizy pozwalają na określenie **kierunków przemian** głównych założeń samej **koncepcji**, jak i założeń organizacyjnych **modeli logistyki SP** uznawanych za docelowe w procesie transformacji naszych SZ.

Jako zasadnicze zagadnienia ocenowe w tym przypadku przyjąłem następujące **cztery cechy** badanych modeli: ogólna struktura organizacyjna; struktura organizacyjna logistyki planistycznej; struktura organizacyjna organów kierowania logistyki wykonawczej; struktura organizacyjna logistyki wykonawczej. Zestawienie tak przyjętych zasadniczych cech koncepcji i modeli organizacyjnych SP w procesie transformacji SZ RP przedstawiłem w tabeli 1, a w tabeli 2 – wyniki ich porównania z ogólnymi założeniami „Modelu 2012” logistyki SZ.

Oceniając przemiany w samej **koncepcji** logistyki naszych SP można stwierdzić, że jej ogólna idea, po kilkuletnim okresie zawirowań, pozostała bez zmiany. Do końca lat 80' bowiem, ówczesna logistyka (tyły WLOP) również ówczesnych SP (WLOP) przygotowana była do prowadzenia działań zarówno **na terenie kraju** (StiZ WOPK) oraz **poza jego obszarem** (StiZ WLF). Szczególne analogie do dzisiejszych zamiarów tworzenia „jednostki logistycznej do zapewnienia ciągłości działań poza krajem” (którą np. w wojskach lądowych jest 10 Blog w Opolu) można znaleźć w funkcjonujących wówczas frontowych i armijnych BMZ (FBMZ i ABMZ), a także BMZ WLF. Idea ta powróciła jednak dopiero w drugiej połowie lat 90', co uwzględniono w Modelu 2012.

Również przez cały czas przemian logistyka SP realizowała zadania nie tylko **na korzyść SP**, ale i **innych RSZ** początkowo jako COZ, a następnie COL SZ. Co istotne, zakres zadań realizowanych centralnie ulegał zwiększaniu.

Nowe rozwiązania to: transformacja zdeintegrowanych „tyłów” w zintegrowaną „logistykę” wojsk; jej ogólny podział na logistykę „producenta” i „konsumenta”, w tym wyróżnienie w tej drugiej logistyki „planistycznej” i „wykonawczej” z własnymi organami kierowania; przyjęcie standardowych w skali SZ struktur logistyki, w tym organicznych pododdziałów logistycznych jednostek bojowych samodzielnie wykonujących zadania.

Tabela 1

**GŁÓWNE CECHY
DOCELOWYCH MODELI LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH
W PROCESIE TRANSFORMACJI SIŁ ZBROJNYCH RP**

LP	GŁÓWNE CECHY	POCZĄTEK PRZEMIAN (80'/90')	MODEL 2000 (1993)	MODEL 2000 (1995)	MODEL 2012 (1998) ORAZ ZMIANY(2000)
1	2	3	4	5	6
1	NADRZĘDNY ORGAN LOGISTYKI PLANISTYCZNEJ	GO STiZ DWLOP STiZ SG WP	GO Log. DWLOP Sztab Logistyki SG WP	GO Log. DWLOP Sztab Logistyki SG WP	A-4 DWLOP (SP) P-4 SG WP
2	NADRZĘDNY ORGAN LOGISTYKI WYKONAWCZEJ	DWLOP STiZ SG WP	DWLOP Sztab Logistyki SG WP	DWLOP Sztab Logistyki SG WP	DWLOP (SP) brak (SzL SZ?)
3	FUNKCJE WYKONAWCZE REALIZOWANE W NADSYSTEMACH	zab. tech. i tyłowe WLOP COZ SZ	zab. logistyczne WLOP rozszerzone zadania COL SZ	zab. logistyczne WLOP rozszerzone zadania COL SZ	zab. logistyczne WLOP rozszerzone zadania COL SZ
4	OGÓLNA STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI PLANISTYCZNEJ	nie występowała	nie występowała	nie występowała	o. planowania log. ; o. mat.tech. ; w. sł. zdrowia ; w. tr.i ruchu wojsk ; s.ds.wynalazczości
5	OGÓLNA STRUKTURA ORGANÓW KIEROWANIA LOGISTYKĄ WYKONAWCZĄ	STiZ DWLOP: sztab; SIL; s. samochodowa; s. UiE; s. kwatermistrz; s. lotniskowa; s. zdrowia	Logistyka DWLOP: sztab; sz. eksploatacji; sz. zaopatrywania; sz. infrastruktury; sz. sł. zdrowia;	Logistyka DWLOP: sztab; sz. techn. lotniczej; sz. techn. naziemnej; sz. zaopatrywania materiałowego; sz. infrastruktury; sz. sł. zdrowia;	Szefostwo Logistyki DWLOP (SP); sz. techn. lotniczej; sz. techn. naziemnej; sz. służb materiałowych; sz. infrastruktury; sz. sł. zdrowia; o. oper.-szkol. ; o. progr. i planow. ; w. transp. i ruchu wojsk ; w. metrologii ; . ochr. środ. ; adm.ogólnej
6	OGÓLNA STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI WYKONAWCZEJ	czteroszczeblowa: JBP DWLOP (37); JBP KOP (3x11-13) JBP KL (15+9BMZ); jedm. ZT; jedm. oddz. (sam. pododd.)	trzywszczeblowa: JBP DWLOP (9); JBP KOP - 2xRL WLOP (2x15-18); jedm. oddz. (sam. pododd.)	trzywszczeblowa: JBP DWLOP (7); JBP KOP - 2xRL WLOP (x14-22); jedm. oddz. (sam. pododd.)	dwuszczeblowa: JBP SP - 8 2xRL SP (2x9-10); jedm. oddz. (sam. pododd.)

**GŁÓWNE CECHY
DOCELOWYCH MODELI LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH ORAZ
MODELU 2012 LOGISTYKI SIŁ ZBROJNYCH RP**

LP	GŁÓWNE CECHY MODELU ORGANIZACYJNEGO	MODEL 2000 SIŁ POWIETRZNYCH	MODEL 2012 LOGISTYKI SZ	MODEL 2012 LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH
1	2	3	4	5
1	OGÓLNA STRUKTURA ORGANIZACYJNA	czteroszczeblowa (DSP, DKOP, dow. ZT, dow. oddz. – sam. pododd.)	pięcioszczeblowa logistyka planistyczna (P- 4 SG WP oraz czteroszczeblowa G-4 RSZ); dwuszczeblowa logistyka wykonawcza (RL SZ/OW oraz organiczne jednostki logistyczne jednostek bojowych)	czteroszczeblowa logistyka planistyczna (A-4); dwuszczeblowa logistyka wykonawcza (RL SP oraz organiczne jednostki logistyczne jednostek bojowych)
2	STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI PLANISTYCZNEJ	A1-A6 na wszystkich szczeblach dowodzenia WLOP (DSP)	Generalny Zarząd Logistyki SG WP (P-4): zarząd planowania logistycznego; zarząd wojskowej sł. zdrowia; zarząd transportu i ruchu wojsk; zarząd materiałowo- techniczny	Zarząd Logistyki A-4 DWLOP(DSP): oddział planowania logistycznego; wydział sł. zdrowia; wydział transportu i ruchu wojsk; oddział materiałowo- techniczny; sekretariat ds. wynalazczości
3	STRUKTURA ORGANIZACYJNA ORGANÓW KIEROWANIA LOGISTYKI WYKONAWCZEJ		Dowództwo Materiałowo- Techniczne WP: sztab (komórki: personalna i prawna; rozp. log.; oper.-szkol.; analiz; koordynacji i ekonom.; łączności i informatyki) pion materiałowy; pion techniczny; o. infrastruktury; o. transportu i ruchu wojsk	Szefostwo Logistyki DWLOP (SP): sz. techn. lotniczej; sz. techn. naziemnej; sz. służb materiałowych; sz. infrastruktury; sz. sł. zdrowia; o. oper.-szkol.; o. progr. i planow.; w. transp. i ruchu wojsk; w. metrologii; w. ochrony środ.; w. adm.ogólnej

1	2	3	4	5
4	STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI WYKONAWCZEJ		RL Wład/OW: rejonowe bazy materiałowe (RBM); bazy materiałowo-techniczne (BMT); rejonowe warsztaty techniczne RWT); okręgowe warsztaty techniczne (OWT); garnizony; logistyka stała: bazy morskie; bazy lotnicze (BL); szpitale wojskowe Logistyka mobilna: brygady logistyczne KZ; pułki logistyczne ZT (brygad); bataliony logistyczne (brygad, pułków); kompanie logistyczne batalionów;	RL SP: bazy materiałowo-techniczne (BMT); rejonowe warsztaty techniczne SP (RWT SP); WZL; WL; buzl; SOM/ROM; bazy lotnicze (BL); WIML; WSPL; LKSL; kompanie i plutony logistyczne jednostek WOPL oraz WRt

Należy podkreślić, że SP (podobnie jak MW) w przemianach tych były w dogodnej pozycji, gdyż już ich tyły (na wyższych szczeblach dowodzenia) były faktycznie zintegrowane i kierowane jednoosobowo przez zastępców dowódców ds. TiZ.

Zasadniczy **podział logistyki** i związanych z tym zadań na logistykę pozyskiwania zasobów logistycznych (producenta) oraz logistykę ich wykorzystywania (konsumenta) spełnia uznane, aktualne wymogi podziału kompetencji i zadań logistycznych w każdej, nie tylko wojskowej organizacji. Pozwala on na odciążenie samych SZ od problematyki pozyskiwania zasobów logistycznych, która należy do odpowiednich departamentów MON. SZ w tym procesie pełnią jedynie funkcje współdziałające (zlecenie, akceptacja, itp.).

Generalnie ujmując można stwierdzić, że podział ten jest jedynie formalnym usankcjonowaniem faktycznego stanu z minionego okresu. Nie jest bowiem żadną tajemnicą, że w przeszłości o zakupie np. nowych samolotów decydowały czynniki

pozamilitarne, przede wszystkim polityczne.

Zakładane obecnie standardowe rozwiązania modelowe w zakresie **logistyki planistycznej** w skali SZ, w tym funkcjonowanie A-4 na wszystkich szczeblach organizacyjnych SP, trzeba jednoznacznie uznać za właściwe i pożądane z punktu widzenia potrzeb ogólnowojskowych sztabów operacyjnych. Organa te funkcjonują powszechnie w strukturach sztabów ogólnowojskowych SZ państw NATO i ich powołanie w SZ RP było jednym z głównych wymogów osiągnięcia interoperacyjności z siłami sojuszu. Nowość tego rozwiązania w warunkach naszych SZ polega jednak tylko na formalnej etatyzacji i ujednoczeniu organizacyjnym dotychczasowych, doraźnie wydzielanych GO logistyki na poszczególne SD wojsk.

Założenia w tym zakresie są jednak **nie w pełni dopracowane** szczególnie z punktu widzenia podziału kompetencji pomiędzy logistykę planistyczną, a organami kierowania logistyką wykonawczą, co nie jest problemem tylko SP, ale całych SZ RP. Zastrzeżenia budzi także wewnętrzna struktura tych organów, która nie odpowiada strukturze organów kierowania logistyką wykonawczą (z którą ma przecież ściśle współpracować), a przede wszystkim teoretycznemu podziałowi funkcji logistycznych. Występuje tam bowiem zintegrowany organ „materiałowo-techniczny”, które co prawda oddaje anglojęzyczną nazwę podobnych organów w strukturach armii zachodnich („Materiel”) ale ponieważ była w przeszłości używana jako synonim dzisiejszego zabezpieczenia logistycznego może być również nadinterpretowana również i dzisiaj.

Najwięcej problemów uwidaczniają wyniki analiz przemian oraz obecnego modelu logistyki SP w sferze **wykonawczej** – tak organów kierowania, jak i jednostek realizacyjnych.

Przyjęte założenie pełnienia przez **logistykę wykonawczą SP** funkcji COL w skali SZ (w określonych obszarach logistyki) w pełni uzasadnia sformowanie centralnego organu jej kierowania, a właściwie reorganizację STiZ w SzL SP. Jest to analogiczne rozwiązanie jak w innych RSZ i umożliwia sprawne współdziałanie pomiędzy odpowiednimi komórkami organizacyjnymi. Jednocześnie jednak przekształcenie SG WP w organ planistyczny oraz rezygnacja z powołania **centralnego organu kierowania logistyką SZ RP** (DMT WP – SzL WP) powoduje sytuację, w której nie

jest zapewniona koordynacja działań wykonawczych poszczególnych COL będących w strukturach różnych RSZ. Pozwala to zakładać zrozumiały partykularyzm i przyznawanie pierwszeństwa w realizacji zadań logistycznych na rzecz „własnych” wojsk. Podobne obawy budzi podległość SzL RL SP (utworzonych przez transformację STiZ KOP) pod KOP, co wymusi niejako pierwszeństwo realizacji zadań na rzecz „własnego” korpusu. Jednakże wobec rychłego zamiaru bezpośredniego podporządkowania RL SP pod SzL SP problem ten wydaje się przejściowym.

Problemem wewnątrz strukturalnym SzL SP jest rezygnacja ze sztabu, który występował we wszystkich dotychczasowych strukturach kierowania logistyką wykonawczą. Jego organizacyjno-integracyjne funkcje nie mogą być obecnie realizowane w podobnym stopniu przez organa organizacyjno-szkoleniowe i spowodowały powstanie szeregu struktur samodzielnych (np. programowania i planowania, administracji ogólnej, itp.). Rozwiązanie to nie odpowiada także zaprojektowanej w 1998 roku strukturze DMT WP.

Najpoważniejsze zmiany nastąpiły jednak w zakresie **organów wykonawczych**. Dotyczy to zarówno ogólnej ich struktury organizacyjnej, jak i liczby oraz stopnia integracji poszczególnych jednostek logistycznych.

Początkową, czteroszczeblową **strukturę organizacyjną logistyki wykonawczej SP** zredukowano do trzech poziomów, aby w ostatnich założeniach przyjąć strukturę dwuszczeblową. Poważne zmiany nastąpiły także w liczbie jednostek logistycznych SP, która z około 100 (nie licząc organicznych pododdziałów logistycznych oddziałów i pododdziałów SP) zostanie zredukowana do kilku - kilkunastu (nie licząc BL). Podobne redukcje nastąpiły także w potencjale logistycznym SP, choć dotknęły one przede wszystkim jednostek manewrowych oraz świadczących usługi łatwe w uzyskaniu drogą komercyjną.

Na pierwszym, najniższym szczeblu logistyki SP mają to być organa o charakterze stałym – garnizony (WOPL i WRt) oraz BL (WL), a także manewrowe (ruchome) i ujednolicone organizacyjnie, pododdziały logistyczne jednostek bojowych powstałe z przeformowania dotychczasowych pododdziałów tyłowych.

Na drugim szczeblu organizacyjnym logistyki SP będą to, wymieniane jako przyszłościowe, BMT, buzl, a także BL. Docelowo mają one wejść w skład RL SZ (OW), choć zakłada się jednocześnie, że te ostatnie pozostaną w podległości SP.

Dwuszczeblowa struktura logistyki SP zapewnia zarówno zabezpieczenie logistyczne poszczególnych jednostek bojowych ich własnymi siłami i środkami, jak i sprawność kierowania i szybkość reakcji wspierających je organów szczebla wyższego. Służy temu także redukcja liczby jednostek wyższego szczebla, zapewniająca jednocześnie osiąganie wymiernych korzyści ekonomicznych. Rozwiązania te należy uznać za nowoczesne i są one powszechnie stosowane w SZ państw NATO.

Założenie funkcjonowania organicznych pododdziałów logistycznych w składach poszczególnych jednostek bojowych SP nie jest nowym, gdyż rozwiązanie takie funkcjonowało również w przeszłości, choć jednostki te były zdecentralizowane. Widocznym mankamentem jest jednak brak precyzyjnego określenia i uzasadnienia poziomu organizacyjnego jednostek, które będą dysponowały własną logistyką wykonawczą (szczebel oddziału, ZT, czy ZO-T?). Założenia te nie dają także odpowiedzi co do organicznej logistyki WL, gdyż nie mówi się o manewrowych pododdziałach jednostek lotniczych, a BL klasyfikowane są niejednoznacznie.

W zakresie logistyki wyższego poziomu występują poważne mankamenty, a także różnice w założeniach jej organizacji w skali SZ oraz SP. Pomija się np. istotne jednostki wymieniane w modelu logistyki SP (np. WIML, choć w modelu logistyki SZ mówi się o szpitalach wojskowych, a także LKSL, czy WZL), uznaje się funkcjonowanie BMT (integrującej przecież dwie różne funkcje logistyczne i kierowanej przez niezależne organa kierowania SzL - zaopatrzenia i techniki naziemnej), a BL zalicza się do RL SP, a nawet do RL SZ.

W modelu logistyki SP w świetle słusznego dążenia do integracji pododdziałów logistycznych lotnictwa (m.in. w skład RL) zastrzeżenia budzi np. funkcjonowanie WL w Radomiu jako oddzielnej jednostki od BL ASP. Z drugiej strony ujawniają się pozostałości dotychczasowych rozwiązań strukturalnych, w których utrzymywano jednostki odwodowe (dotyczy to np. SOM funkcjonującego oprócz ROM), a pozostałością dezintegracji logistyki w skali SZ są RWT SP, których funkcje w

zakresie ogólnym pełnią RWT RL SZ. Specjalistyczne funkcje wobec techniki naziemnej SP pełnią natomiast zdeintegrowane RWT SP, części techniczne BMT, a także pokrewne im zadaniami zabezpieczenia technicznego SOM/ROM.

Najniższe oceny aktualnego modelu logistyki SP w sferze organów wykonawczych należy sformułować wobec wymogów „jednostki zapewniającej ciągłość zabezpieczenia logistycznego wydzielonych sił poza obszarem kraju”. Wstępna (nieformalna) koncepcja zapewnienia ciągłości zabezpieczenia logistycznego wydzielonych sił do działań poza obszarem kraju zakłada jedynie doraźne wydzielanie w tym celu niezbędnego potencjału logistycznego z sił i środków czasu „P”, nie precyzując jednak zasad i sposobów ich organizacji oraz działania.

Rekapitułując, można stwierdzić, że zasadniczy wpływ na ukierunkowanie przemian w logistyce naszych SP miały i mają **ogólne kierunki przemian SZ**, a bezpośrednio uwarunkowane są przemianami w **logistyce SZ** oraz w **SP**, w ramach których logistyka SP funkcjonuje.

Przemiany te, charakteryzujące się względną stabilnością do końca lat 80', zmieniły się w proces gwałtownych zmian jakościowych dokonywanych w ramach ich tzw. **transformacji**. Nową jakością było m.in. sformułowanie głównych wykładni teorii logistyki wojskowej oraz koncepcji i modelu organizacyjnego logistyki SZ, w tym specjalistycznych logistyk RSZ. Te z kolei, wynikały z kierunków transformacji ustrojowej kraju, prowadzonej w określonych uwarunkowaniach zewnętrznych i wewnętrznych.

W całym okresie transformacji naszych SZ, w tym logistyki SP wyróżnić można **trzy charakterystyczne etapy**, w których dominowały różne kierunki przemian. Dwa pierwsze etapy dotyczą minionego dziesięciolecia, natomiast trzeci (jak się zakłada) zrealizowany zostanie do roku 2012 (Model 2012 SZ).

Etap pierwszy, to pięciolecie obejmujące lata 1989-1994. Okres ten nazywany jest w literaturze etapem przejścia SZ „Od Układu Warszawskiego do Partnerstwa dla Pokoju”.

Głównym uwarunkowaniem zewnętrznym przemian naszych SZ w tym etapie ich transformacji była konieczność redukcji ilościowej SZ, zgodnie z porozumieniami CFE oraz konkretyzujące się pozytywne stanowisko NATO co do jego rozszerzenia o

państwa byłego UW. Natomiast, jako główne uwarunkowania wewnętrzne tego okresu należy przyjąć brak jednoznacznej doktryny obronnej, a przez to bardzo zróżnicowane poglądy co do przyszłego kształtu naszych SZ oraz powolne i stopniowe krystalizowanie się ostatecznej, jednolitej wizji docelowego modelu SZ.

Głównymi kierunkami przemian w tym okresie była redukcja i zmiana dyslokacji jednostek w celu bardziej równomiernego ich rozmieszczenia na terenie kraju oraz reorganizacja wojsk, zmierzające głównie do przystosowywania SZ do samodzielnych działań obronnych na wszystkich kierunkach.

W logistyce SZ zakładano pełną integrację organizacyjną oraz odsunięcie od granic i centralne rozmieszczenie jednostek.

Pierwsza koncepcja i wynikający z niej model organizacyjny logistyki SP (z 1993 roku) powstała wraz z nowymi założeniami zintegrowanej OP kraju oraz logistyki SZ, wynikającego z Modelu 2000. Mimo wyraźnych dążeń centralizacji logistyki w skali SZ pozostawiono logistyki RSZ, w tym logistykę SP.

Głównymi kierunkami przemian w tym etapie były:

1. Reorganizacja tyłów WL i WOPK w zintegrowaną logistykę SP.
2. Redukcja (szczególnie jednostek przewidywanych do działania na froncie zewnętrznym).
3. Dogodniejsze rozmieszczenie jednostek do działań obronnych kraju (zmiana dyslokacji, tj. odsuwanie od granic części jednostek).

Mimo, że dużego stopniu uogólnienia, w stosunku do stanu w końcu lat 80', były to rozwiązania radykalne i śmiałe. Za najważniejsze dokonania tego okresu należy uznać trafne sformułowanie perspektywicznego modelu logistyki SP zbieżnego z uznanym wówczas za docelowy modelem SP. Założono w nim także charakterystyczne rozwiązania organizacyjne – RL SP, w tym BL oraz wielobranżowe organa zaopatrywania i remontowo-obslugowe.

Główną wadą założeń koncepcyjnych tego okresu było zbyt duże ustacjonarnienie organów wykonawczych logistyki SP, a jednocześnie powielanie koncepcji ich powszechnego rozśrodkowywania (szczególnie ze szczebla operacyjno-taktycznego).

Drugi etap transformacji – to kolejne pięciolecie (1995-1999) i przechodzenie „Od Partnerstwa dla Pokoju do członkostwa w NATO”.

W etapie tym, jako zasadniczy czynnik zewnętrzny trzeba przyjąć przemianę procesu osiągania interoperacyjności z SZ NATO w proces integracyjny. Świadczyło o tym włączenie Polski w proces PARP NATO, zakres i treść kolejnych już tzw. „celów interoperacyjności” dla naszych SZ, a także stopniowe włączanie naszych oficerów w składy struktur dowodzenia Sojuszu.

Głównym uwarunkowaniem wewnętrznym transformacji SZ RP było opracowanie Modelu 2000 (1995 rok), a logistyki SZ RP - opublikowanie *Zasad funkcjonowania systemu logistycznego SZ RP* (1994), stanowiącego swoisty regulamin logistyczny. Jako kolejne zasadnicze uwarunkowania wewnętrzne przemian tego okresu, niestety o negatywnym wpływie, należy uznać zbyt wolne tempo prac nad nową doktryną strategiczną Polski, brak ostatecznych rozstrzygnięć legislacyjnych dotyczących struktur kompetencyjno-zadaniowych i organizacyjno funkcjonalnych zarówno w MON, jak i w SG WP oraz brak odpowiednich, usankcjonowanych prawnie, podstaw ekonomiczno-finansowych do planowania rozwoju SZ.

Zasadniczym kierunkiem przemian było wówczas dostosowanie SZ do standardów NATO umożliwiających włączenie części wojsk, w tym SP do terytorialnego systemu obrony sojuszu.

Głównymi kierunkami przemian w SZ w tym etapie były: dalsza redukcja; reorganizacja, w tym przekazywanie jednostek pomiędzy RSZ. W dalszym ciągu dążono do pełnej integracji logistyki w skali SZ.

Pomimo tych tendencji w początkowym okresie nie nastąpiły poważniejsze zmiany zarówno w koncepcji, jak i modelu logistyki SP. W dalszym ciągu zakładano narodową odpowiedzialność w zakresie logistyki, a wyraźny brak interoperacyjności sprzętu bojowego SP nie wymuszały konieczności rozwiązywania problemów zabezpieczenia wojsk w działaniach poza obszarem kraju. Etap ten zaowocował przede wszystkim rozwinięciem Modelu 2000 z roku 1993 oraz wyraźnym, choć niewystarczającym zintensyfikowaniem zmian organizacyjnych wojsk.

Logistyka SP oprócz zmian wewnętrznych aktywnie współuczestniczyła również w rozwiązywaniu problemów transformacyjnych logistyki lotnictwa MW oraz LWLąd.

Przemiany modelowe logistyki SP ukierunkowane były przede wszystkim na:

1. Dalszą redukcję liczby jednostek, głównie manewrowych oraz etatowych stanów osobowych i wyposażenia.
2. Przekazywanie jednostek oraz obiektów infrastruktury innym użytkownikom.
3. Reorganizacja pozostałych jednostek i sztabów STiZ w nowe struktury logistyczne oraz formowanie komórek eksploatacji w pionie szefa sztabu SP.
4. Przejmowanie jednostek od innych użytkowników.

Do głównych, pozytywnych rozwiązań tego okresu w SZ, bezpośrednio wpływających na ocenę przemian w logistyce SP należy zaliczyć konsekwencję w dążeniu do realizacji zasadniczych założeń modelu specjalistycznej logistyki SP w ramach jednolitego systemu OP kraju, w tym utrzymanie własnych, oryginalnych rozwiązań organizacyjno-funkcjonalnych.

Największą porażką w zakresie praktycznych przemian tego okresu było nie sformowanie ani jednej, docelowej BL (typu „B”), które przecież miały być podstawą nowej logistyki lotnictwa. W anachronicznych strukturach zadaniowo-organizacyjnych pozostały też inne jednostki (np. bbl). Pewne opóźnienia i zakłócenia tego procesu wynikały jednak z działań logistyki SG WP, który w tym czasie sam przechodził trzyetapową reorganizację oraz kierował przemianami w trzech RSZ.

W końcu dekady wyłoniła się nagła konieczność spełnienia wymogów osiągnięcia interoperacyjności również przez logistykę SZ, w tym logistykę SP. W założeniach koncepcyjnych nowością było odejście od traktowania logistyki tylko w kategoriach narodowych i rozpoczęcie ocen możliwości stosowania procedur HNS zarówno na terenie kraju jak i poza jego obszarem. Rozpoczęły się intensywne prace nad nową jej koncepcją i modelem wynikającym z ogólnych jeszcze założeń Modelu 2012 SZ, zakładającym już szerzej rozumiane działania wielonarodowe.

Etap trzeci to okres od końca roku 1999, który można nazwać „Przystosowanie SZ do działań wielonarodowych”. Nazwa ta oddaje jednocześnie główny kierunek aktualnej transformacji naszych SZ. Ujawniła się w nim dążność do przystosowania SZ również do działań w składach CJTF poza obszarem odpowiedzialności NATO. Zasadniczym założeniem nowej logistyki SZ jest jej podział na logistykę produkcji oraz logistykę konsumenta, a tej z kolei na logistykę planistyczną i wykonawczą. Dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie okazują się jednak nie wystarczające.

Nie rozwiązany dotychczas głównym problemem logistyki SP pozostała realizacja wymogu dysponowania tzw. „specjalistyczną jednostką logistyczną” przeznaczoną do zapewnienia ciągłości działań poza obszarem kraju.

ZAKOŃCZENIE

Przedstawiony materiał jest pierwszym, tak szeroko dostępnym opracowaniem o charakterze naukowym zasadniczych wyników badań Katedry Logistyki Wydziału WLOP naszej Akademii z zakresu przemian logistyki SP w procesie transformacji SZ RP.

W przyszłym roku przewidywana jest publikacja m.in. głównych wyników badań nad przemianami teorii logistyki SP w tym procesie oraz koncepcją i przyszłościowym jej modelem w pełni uwzględniającym wymogi współczesnych działań wielonarodowych.

Wyrażam nadzieję, że zarówno niniejszy materiał, jak i kolejne okażą się przydatne w studiowaniu przemian transformacyjnych naszych SZ oraz podejmowaniu właściwych decyzji co do perspektyw logistyki SZ i logistyki SP.

LITERATURA

1. *Projekt regulaminu logistyki SP NATO (Air Force Logistic Doctrine and Procedures (ALP-13)).* MAS, 20.09.1999
2. Balcerowicz B. *Od Układu Warszawskiego do NATO. Pod wspólnymi sztandarami. Droga Polski do NATO.* AON, Warszawa 1999
3. Drażczyk W. *Logistyka SP w drugim etapie transformacji SZ RP (studium operacyjno-logistyczne).* AON, Warszawa 1999
4. *Instrukcja organizacji i funkcjonowania wojennego systemu dowodzenia SZ RP (WSyD).* SG WP 1995
5. Iwaszkiewicz R, Radniecki J, Dinter S. *Model systemu logistycznego SP RP – 2000 (rozprawa doktorska.* AON, Warszawa 1996
6. Mańkowski R. Drażczyk W. *Logistyka SP w końcu pierwszego etapu transformacji SZ RP (studium operacyjno-logistyczne).* AON, Warszawa 1995
7. Mańkowski R. *Rejony logistyczne („południowy”, „północny”) w zabezpieczeniu logistycznym operacji powietrznych.* AON, Warszawa 1998
8. Mańkowski R. i in. *System logistyczny WLOP w działaniach bojowych.* AON, Warszawa 1992
9. Mańkowski R. *Rejon logistyczny SP.* AON, Warszawa 1994
10. Mańkowski R. *Baza lotnicza WLOP.* AON, Warszawa 1994
11. Zabłocki E. *SP w systemie obronnym państwa.* AON 1996
12. *Zasady funkcjonowania systemu logistycznego SZ RP.* SG W, Warszawa 1994

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
1. GŁÓWNE UWARUNKOWANIA PRZEMIAN KONCEPCJI I MODELU ORGANIZACYJNEGO LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W PROCESIE TRANSFORMACJI SIŁ ZBROJNYCH	6
2. OD TYŁÓW WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ DO LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W SAMODZIELNYCH DZIAŁANIACH OBRONNYCH	19
2.1. Logistyka Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w koncepcji i Modelu 2000 sił zbrojnych z roku 1993	19
2.2. Logistyka Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w koncepcji i Modelu 2000 sił zbrojnych z roku 1995	24
3. OD LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W SAMODZIELNYCH DZIAŁANIACH OBRONNYCH DO UCZESTNICTWA W DZIAŁANIACH SOJUSZNICZYCH	37
3.1. Główne założenia organizacji logistyki w koncepcji i Modelu 2012 sił zbrojnych	37
3.2. Logistyka sił powietrznych w Modelu 2012 sił powietrznych oraz logistyki sił zbrojnych	43
4. WNIOSKI KOŃCOWE	54
ZAKOŃCZENIE	66
LITERATURA	67

Województwo Lubelskie, Powiat Lubelski, Miasto Lublin

WYDZIAŁ WYCHOWANIA I OŚWIATY
ZADZIAŁANIE WYCHOWAWCZE I OŚWIATOWE
W SZKOLE PRZEDSZKOLNEJ

Wzrost i rozwój fizyczny dziecka
Wzrost i rozwój psychiczny dziecka
Wzrost i rozwój społeczny dziecka
Wzrost i rozwój moralny dziecka

Wzrost i rozwój intelektualny dziecka
Wzrost i rozwój estetyczny dziecka
Wzrost i rozwój religijny dziecka
Wzrost i rozwój polityczny dziecka

Wzrost i rozwój artystyczny dziecka
Wzrost i rozwój sportowy dziecka
Wzrost i rozwój przyrodniczy dziecka
Wzrost i rozwój historyczny dziecka

Wzrost i rozwój filozoficzny dziecka
Wzrost i rozwój ekonomiczny dziecka
Wzrost i rozwój prawniczy dziecka
Wzrost i rozwój medyczny dziecka

Wzrost i rozwój techniczny dziecka
Wzrost i rozwój inżynierski dziecka
Wzrost i rozwój nauk przyrodniczych
Wzrost i rozwój nauk społecznych

