

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP
KATEDRA LOGISTYKI WL i OP

AON WSW. 4446/92

Prot. 616/27.09.2000

Matgorzata

Dzwiecha

Dłż-

24.10.2000

~~JAWNE~~

~~POUFG~~

Egz. Nr 1



SYSTEM LOGISTYCZNY WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ W DZIAŁANIACH BOJOWYCH

SKRYPT

X

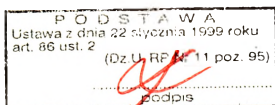
53417

WARSZAWA

1992

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP
KATEDRA LOGISTYKI WL i OP



AON wewn. 4446/92

Prot. 616/27.09.2000

Matgorzata

Dziewieche

Dus -

24.10.2000

PRZEKLASYFIKOWANO

Protokół Nr 54305

JAWNE

Egz. Nr 1



SYSTEM LOGISTYCZNY WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ W DZIAŁANIACH BOJOWYCH

SKRYPT



WARSZAWA

1992

Niniejszy skrypt zalecam do wykorzystania w procesie dydaktycznym Wydziału Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Akademii Obrony Narodowej.

Poglądy wyrażone w treści skryptu są osobistymi poglądami Autorów.

KOMENDANT

WYDZIAŁU WOJSK LOTNICZYCH I OP

płk prof.dr.hab. Eugeniusz ZABŁOCKI

ZESPÓŁ AUTORSKI:

1. Kierownik zespołu - płk prof.dr.hab. Mieczysław CHAMERA
2. Członkowie:
 - płk doc. dr.hab. Romuald MANKOWSKI
 - płk dr Jerzy FILAR
 - płk dr Wojciech DUDA
 - ppłk dr inż. Marek MASTALERZ

WSTĘP

Niniejszy skrypt opracowano na podstawie materiałów V części studium operacyjnego: "Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej w systemie obronnym Rzeczypospolitej Polskiej", w którym założono osiągnięcie dwóch zasadniczych celów: badawczego i dydaktycznego.

Cel badawczy starano się osiągnąć poprzez przeprowadzenie i uogólnienie badań hipotetycznych systemów logistycznych, przydatnych dla realizacji zadań wsparcia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Podstawą do prowadzenia uogólnień były wyniki pracy oficerów Katedry Logistyki WLOP w licznych zespołach badawczych (Sztabu Generalnego WP, WLOP, AON, itp.) oraz wyniki sympozjów i konferencji naukowych, które były organizowane z naszym udziałem przez Służby Techniczne i Zaopatrzenia WLOP, AON i wydział WLOP akademii. Badania te zostały wzbogacone wynikami symulacji komputerowej ważniejszych wariantów struktur organizacyjnych i założonych zasad ich działania.

Cel dydaktyczny równie ważny w warunkach nielicznej jak dotychczas literatury tematu wskazywał na konieczność opracowania i udostępnienia studentom materiału, w którym przedstawiono podstawowe definicje, warianty struktur organizacyjnych i koncepcje rozwiązań systemowych w logistyce.

Wspomniane studium stanowiło drugi etap prac badawczych, których ostateczne wyniki w postaci publikacji zostaną przedstawione w połowie 1993 r. Opracowany na jego podstawie skrypt składa się z ośmiu rozdziałów zawierających główne problemy organizacyjno - funkcjonalne logistyki w ujęciu koncepcyjnym, systemowym i historycznym a także w świetle rozwiązań stosowanych w innych armiach.¹⁾

Rozdział pierwszy: "Ogólne zagadnienia logistyki WLOP" stanowi teoretyczną bazę całości opracowania. Przedstawiono w nim podstawowe pojęcia i definicje, zakres przedmiotowy i systematykę elementów składowych oraz ich opis a także warunki i właściwości wpływające na budowę systemu logistycznego. Ta część opracowania

¹⁾ Na tym etapie badań pominięto problematykę administracji wojskowej (wykracza ona poza zakres logistyki WLOP) oraz wsparcia intendenckiego ze względu na adekwatność dotychczasowych rozwiązań tj. postrzeganie go jako problemu taktycznego.

zawiera również ogólną charakterystykę organizacyjno - funkcjonalną systemów logistycznych Sił Powietrznych ważniejszych państw NATO (USA, Wielkiej Brytanii i Niemiec).

Rozdział drugi: "Organizacja i zasady działania systemu logistycznego WLOP" przedstawia warianty struktur organizacyjnych, zasady ugrupowania, rozmieszczenia oraz funkcjonowania organów wykonawczych podczas realizacji zadań wsparcia logistycznego w działaniach obronnych na obszarze kraju.

Rozdziały: trzeci, czwarty, piąty, szósty i siódmy przedstawiają warunki i właściwości mające zasadniczy wpływ na budowę podsystemów tworzących system logistyczny WLOP, tj. ich przeznaczenie, struktury organizacyjne i funkcjonalne oraz zasady realizacji zadań wsparcia przez organa wykonawcze poszczególnych służb specjalistycznych, relacje wewnątrzsystemowe i powiązania z innymi systemami logistycznymi (SZ, OW, innych rodzajów wojsk czy wreszcie gospodarka narodowa jako narodowym systemem logistycznym).

Zawierają one zarys koncepcyjnych rozwiązań w tym zakresie np. podziału i urzutowania zapasów oraz organizacji zaopatrywania (w środki materiałowe i sprzęt techniczny), ewakuacji (głównie technicznej i medycznej), remontu statków powietrznych i technicznego sprzętu naziemnego, zaspokojenia potrzeb lotniskowych, socjalno - bytowych i innych, itp.

Rozdział ósmy, ostatni: "Dowodzenie i kierowanie systemem logistycznym WLOP w działaniach obronnych" traktuje o konieczności nowelizacji dotychczasowych praktycznych rozwiązań w świetle omówionych wcześniej nowych uwarunkowań. Jest także próba "spięcia" składowych podsystemów w jednolity organizm - system logistyczny tych wojsk.

Zakończenie stanowi próbę podsumowania wyników badań i uogólnienia wniosków a tym samym zarys przyszłościowych rozwiązań.

1. Ogólne zagadnienia logistyki Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

1.1. Podstawowe pojęcia w zakresie logistyki Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

(Słowo "logistyka" pochodzi od greckiego "logisticos" co oznacza - liczyć, obliczać. Pojęcie to choć nie w pełni, oddaje istotę problemu, który może być w pewnych granicach dokładnie obliczony.)

(Z wojskowego punktu widzenia logistyka to teoria i praktyka działalności wojsk w zakresie zaopatrywania, dowozu i komunikacji, administracji, konserwacji, remontów, ewakuacji rannych i chorych, wykorzystania zasobów miejscowych, realizacji przedsięwzięć budowlanych i inwestycji wojskowych. Jest to zatem dziedzina, która bada całokształt możliwości i zdolności państwa w zakresie zabezpieczenia działań wojsk oraz zajmuje się planowaniem i realizacją związanych z tym przedsięwzięć²⁾.)

W innym ujęciu definicyjnym³⁾ logistyka - termin przyjęty w NATO na określenie teoretycznych i praktycznych przedsięwzięć, mających na celu wsparcie i utrzymanie gotowości bojowej sił zbrojnych. Logistykę przyjmuje się najczęściej jako jednolity proces na który składa się przedmiot zaopatrywania (materiały, urządzenia, sprzęt), czynności (określenie potrzeb, dostawa, rozdział) i funkcje (organizowanie, planowanie, wykonawstwo, kontrola). Zarówno definicja samego pojęcia jak i jego treść nie są jednoznacznie sprecyzowane. Z jednej strony ujmuje się logistykę jako dyscyplinę naukową o planowaniu, przygotowaniu i użyciu w celach wojskowych środków materiałowych i usług dających w efekcie wsparcie i utrzymanie gotowości bojowej, z drugiej zaś jako konkretną działalność wspierającą i utrzymującą gotowość bojową, obejmującą takie dziedziny jak gospodarka materiałowa, naprawy, transport, infrastruktura wojskowa i hospitalizacja.

²⁾ Mała Encyklopedia Wojskowa. Wyd. MON, Warszawa 1970 r. wyd. I, tom 2, str. 185.

³⁾ Leksykon Wiedzy Wojskowej. Wyd. MON, Warszawa 1979 r. wyd. I, str. 192.

W Ogólnych definicji pojęcia logistyka można by przytoczyć jeszcze wiele. Są one mniej lub więcej tendencyjne lecz merytorycznie poprawne. Wszystkie one sprowadzają logistykę do teorii i praktyki w zakresie zaopatrywania, dowozu, komunikacji, konserwacji i remontu, hospitalizacji, ewakuacji, wykorzystania zasobów miejscowych, realizacji przedsięwzięć budowlanych, lotniskowych, itp. /

W ujęciu systemowym⁴⁾ - logistyka WLOP to układ stwarzający warunki do wykorzystania sił i środków materiałowych oraz sprzętu technicznego w działaniach bojowych. Jego elementami są podsystemy:

- zaopatrywania;
- eksploatacji sprzętu technicznego;
- zakwaterowania i budownictwa;
- komunikacji wojskowej;
- opieki medyczno - sanitarnej;
- lotniskowo - inżynieryjny. /

System logistyczny WLOP jest typowym systemem zabezpieczenia. Służy stworzeniu warunków do prowadzenia działań bojowych przez zasadnicze rodzaje tych wojsk tj. wojska lotnicze, rakietowe, radiotechniczne, łączności i ubezpieczenia lotów oraz jednostki walki radioelektronicznej. Jego efektywność w zasadniczej mierze jest uzależniona od struktury systemowej, poprawności ustaleń i dokładności przestrzegania zasad funkcjonowania oraz odporności na zakłócenia. Struktura systemu logistycznego powinna być kształtowana ciągle oraz stosownie do zmieniających się uwarunkowań a w tym szczególnie tych, które decydują o rodzaju relacji systemowych, ich przebiegu a nawet budowie elementów. /

Podsystem zaopatrywania WLOP - jest częścią systemu logistycznego realizującym przedsięwzięcia związane z zaspokajaniem wszelkich potrzeb materiałowych wojsk. Podsystem ten zajmuje się również przechowywaniem środków materiałowych, ich konserwacją i wydawaniem a także ewidencją i sprawozdawczością materiałową oraz sprawowaniem nadzoru.

⁴⁾ z referatu płk. dr. inż. Zbigniewa Masłalskiego wygłoszonego na sympozjum naukowym w Akademii Obrony Narodowej.

Podsystem eksploatacji sprzętu technicznego - jest przeznaczony do realizacji całokształtu przedsięwzięć związanych z użytkowaniem sprzętu bojowego (naziemnego i statków powietrznych) i sprzętu zabezpieczenia (specjalistycznego, ogólnego przeznaczenia) w zakresie konserwacji, przeglądów, remontów, i ewidencji oraz sprawowania nadzoru nad prawidłową jego eksploatacją.

Podsystem zakwaterowania i budownictwa wojskowego - przeznaczony jest do zaspokajania potrzeb WLOP w zakresie zakwaterowania żołnierzy służby zasadniczej i zawodowej, utrzymywania nieruchomości wojskowych w należytym stanie technicznym, wyposażenia obiektów wojskowych w sprzęt kwaterunkowy oraz zaopatrywania ich m.in. w paliwa stałe, energię ciepłą i elektryczną oraz gaz. Służba ta planuje i realizuje inwestycje wojskowe, kieruje działalnością produkcyjną jednostek wykonawstwa budowlano - montażowego oraz wojskowych biur projektowych, wdraża postęp techniczny i kieruje nadzorem budowlanym nad budownictwem wojskowym. W WLOP służba zakwaterowania i budownictwa spełnia rolę doradczą - nadzorczą. Właściwe zadania na szczeblu operacyjnym spełnia dla potrzeb WLOP służba zakwaterowania i budownictwa okręgu wojskowego w stosunku do jednostek bazujących na jego terytorium.

Podsystem komunikacji wojskowej WLOP - zajmuje się całokształtem zagadnień komunikacyjnych związków taktycznych i oddziałów współdziałając w tym zakresie ze służbą komunikacji okręgów wojskowych, które są gospodarzami na swoim terenie. Służba ta na szczeblu centralnym i OW współdziała z resortem komunikacji w zakresie przygotowania i utrzymania sieci komunikacyjnej dla potrzeb wojska, ustala zasady i formy kompleksowego korzystania przez wojsko ze wszystkich rodzajów transportu, planuje i realizuje przewozy wojsk i dowóz zaopatrzenia materiałowego oraz ewakuację.

Podsystem medyczny - sanitarny zajmuje się całokształtem spraw medycznych - sanitarnych związanych z utrzymaniem zdrowia żołnierzy służby zasadniczej i zawodowych ze szczególnym uwzględnieniem personelu latającego. Podsystem ten w ścisłym współdziałaniu ze służbą zdrowia OW i cywilną realizuje leczenie etapowe z ewakuacją chorych i rannych do wojskowych oraz cywilnych ośrodków

lecniczych. Do ewakuacji medycznej wykorzystuje wszystkie dostępne rodzaje transportu a w tym głównie samochodowy i powietrzny.

Podsystem lotniskowo - inżynieryjny przeznaczony jest do budowy, remontu i utrzymania lotnisk wojskowych oraz zabezpieczenia inżynieryjno - lotniskowego działań bojowych pułków lotnictwa. Ponadto służba lotniskowa w ścisłym współdziałaniu ze służbą inżynieryjną WLOP i OW buduje i odbudowuje stanowiska dowodzenia, stanowiska dla wyrzutni rakiet, w dywizjonach ogniowych OP, umocnione stanowiska dla pododdziałów (oddziałów) radiotechnicznych oraz w razie potrzeby wykonuje inne prace inżynieryjne dla potrzeb WLOP.

1.2. Zabezpieczenie czy wsparcie logistyczne Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

W dotychczasowych rozważaniach nad czynnościową stroną logistyki przewijały się następujące określenia: zabezpieczenie, wsparcie, usługa, obsługa, pomoc, itp. Należy stwierdzić, że pod względem wykorzystania wymienionych określeń istnieje szereg nieporozumień i rozbieżności. Dotychczas w całych Siłach Zbrojnych i w WLOP mówiąc o działalności służb technicznych i zaopatrzenia używano pojęcia "zabezpieczenie techniczne i tylowe". Zatem należy odpowiedzieć sobie na pytanie: czy termin ten jest adekwatny do spełnianych przez wymienione służby funkcji?

Witold Nowicki tak pisze na ten temat⁵⁾: "czasownika zabezpieczać lub rzeczownika odczasownikowego zabezpieczenie należy używać wtedy, gdy mamy na myśli obronę przed grożącym (komuś czy czemuś) niebezpieczeństwem. Można więc zabezpieczać mieszkanie przed kradzieżą, okna przed zimnem, wojska przed skutkami uderzeń jądrowych, itp. Natomiast niepoprawnym jest np. zdanie: "zabezpieczyłem sobie miejsce w sanatorium", ponieważ miejscu temu nic nie grozi. Innym przykładem niepoprawności sformułowania jest zdanie: "zabezpieczyliśmy dostawę środków materiałowych do...."

⁵⁾ Witold Nowicki - "O estetyce, pojęć i kulturę słowa w technice", Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1978 r., str. 209.

Nie chodzi tu przecież o ochronę środków materiałowych przed kradzieżą lub napadami lecz o całokształt przedsięwzięć organizacyjnych z tym związanych. Jeżeli zatem nie zabezpieczenie, to wobec tego co?

Coraz częściej zamiennie z terminem zabezpieczenie wykorzystuje się wsparcie logistyczne. Wsparcie^{o)} to działanie na korzyść pododdziału, oddziału lub związku taktycznego, wykonującego określone zadanie bojowe siłami i środkami walki będącymi w dyspozycji dowódcy jednostki wspierającej. W zależności od charakteru udzielanej pomocy oraz zaangażowanych do tego sił i środków rozróżnia się wsparcie ogniowe, wsparcie wojskami i inne a także wsparcie logistyczne.

Z powyższej definicji ogólnej wsparcia wynika, że w stosunku do działalności systemu logistycznego WŁOP jest ono prawdziwe tylko w określonych warunkach. Prawdziwe jest tylko wówczas, gdy system ten nie podlega systemowi operacyjnemu danego szczebla a wyższemu szczeblowi dowodzenia. Wówczas rzeczywiście przełożony wspiera pod względem logistycznym podwładnego. Jeżeli jednak przyjąć wsparcie logistyczne jako hasło określające funkcję czynnościową systemu logistycznego, to można je zdefiniować następująco:

Wsparcie logistyczne WŁOP to zespół ściśle powiązanych ze sobą czynności oraz działania jednostek logistycznych zmierzających do sprawnego zorganizowania pracy systemu logistycznego, skutecznego wykorzystania sieci komunikacyjnej i środków transportowych oraz zapewnienia wojskom wszystkiego co jest im niezbędne do życia i prowadzenia walki. Ponadto wsparcie logistyczne obejmuje utrzymanie sprzętu technicznego w gotowości eksploatacyjnej, budowę i remont lotnisk wojskowych i innych obiektów lotniczych, rakietowych i radiotechnicznych a także opiekę medyczno - sanitarną.

Niekiedy zastępczo, lecz tylko w określonych warunkach, można wykorzystywać takie określenia jak: obsługa, usługa, pomoc, itp.

^{o)} Leksykon Wiedzy Wojskowej. Op. cit. str. 495.

Wynika to z sensu następujących definicji:

Obsługa to zespół czynności związanych z utrzymaniem sprzętu technicznego (statków powietrznych i sprzętu naziemnego) w stałej gotowości eksploatacyjnej. Obejmuje ona kontrolę stanu technicznego sprzętu, usuwanie powstałych w czasie eksploatacji uszkodzeń, regulowanie, uzupełnianie smarów, płynów i paliw.

Usługa - czynności wykonywane przez pododdziały logistyczne na rzecz wojska. Obejmuje kąpiel stanów osobowych, pranie bielizny, strzyżenie, handel wojskowy, wyżywienie, itp. Usługi organizują służby kwatermistrzowskie i techniczne jednostek na lotniskach (w bazach lotniczych) i w miejscach stałego lub czasowego bazowania.

Pomoc (medyczna, przedlekarska, itp) - zespół czynności podejmowanych w celu uratowania życia lub wyleczenia żołnierzy, którzy w czasie walki zostali porażeni lub zachorowali. Pomoc medyczna obejmuje zabiegi etapowe od przedlekarskich, poprzez pierwszą pomoc lekarską, kwalifikowaną pomoc medyczną do specjalistycznej pomocy medycznej na polu walki.

Z powyższego wynika, że obsługuje się sprzęt techniczny, usługuje się i udziela pomocy (z reguły medycznej) ludziom. Probę określenia miejsca usług i obsługi w logistyce przedstawia schemat - (rys. 1.)

1.3. Teoretyczne modele logistyczne, uwarunkowania ich budowy i klasyfikacja.

Przyszłościowy model logistyczny WLOP budowany jest pod oddziaływaniem uwarunkowań zewnętrznych oraz wewnątrzsystemowych. Uwarunkowania zewnętrzne (rys. 2) stanowią potrzeby (wymagania) systemów operacyjnych rodzajów wojsk (lotnictwa, wojsk lądowych, marynarki wojennej, MSW oraz możliwości systemu ekonomicznego - przemysłowego państwa i naukowo - koncepcyjnego Sił Zbrojnych w ramach ograniczeń wynikających z doktryny obronnej.

Systemy operacyjne oddziałują na system logistyczny WLOP przez narzucanie mu zbioru celów i w konsekwencji zbioru zadań do realizacji na ich korzyść. Stąd bezpośrednio wynika dążenie do

ASBAPRUE	LODZIE; SPARKL; SPRETT; ORIENTA; INFORMACIJE	POODZUJAVE; OODZIDEY; ZHIZNI; OBEREYVNO; TARTYSENE.	IE
----------	--	---	----

[illegible]

1205
1206
1207
1208
1209
1210
1211
1212
1213
1214
1215
1216
1217
1218
1219
1220
1221
1222
1223
1224
1225
1226
1227
1228
1229
1230
1231
1232
1233
1234
1235
1236
1237
1238
1239
1240
1241
1242
1243
1244
1245
1246
1247
1248
1249
1250
1251
1252
1253
1254
1255
1256
1257
1258
1259
1260
1261
1262
1263
1264
1265
1266
1267
1268
1269
1270
1271
1272
1273
1274
1275
1276
1277
1278
1279
1280
1281
1282
1283
1284
1285
1286
1287
1288
1289
1290
1291
1292
1293
1294
1295
1296
1297
1298
1299
1300
1301
1302
1303
1304
1305
1306
1307
1308
1309
1310
1311
1312
1313
1314
1315
1316
1317
1318
1319
1320
1321
1322
1323
1324
1325
1326
1327
1328
1329
1330
1331
1332
1333
1334
1335
1336
1337
1338
1339
1340
1341
1342
1343
1344
1345
1346
1347
1348
1349
1350
1351
1352
1353
1354
1355
1356
1357
1358
1359
1360
1361
1362
1363
1364
1365
1366
1367
1368
1369
1370
1371
1372
1373
1374
1375
1376
1377
1378
1379
1380
1381
1382
1383
1384
1385
1386
1387
1388
1389
1390
1391
1392
1393
1394
1395
1396
1397
1398
1399
1400
1401
1402
1403
1404
1405
1406
1407
1408
1409
1410
1411
1412
1413
1414
1415
1416
1417
1418
1419
1420
1421
1422
1423
1424
1425
1426
1427
1428
1429
1430
1431
1432
1433
1434
1435
1436
1437
1438
1439
1440
1441
1442
1443
1444
1445
1446
1447
1448
1449
1450
1451
1452
1453
1454
1455
1456
1457
1458
1459
1460
1461
1462
1463
1464
1465
1466
1467
1468
1469
1470
1471
1472
1473
1474
1475
1476
1477
1478
1479
1480
1481
1482
1483
1484
1485
1486
1487
1488
1489
1490
1491
1492
1493
1494
1495
1496
1497
1498
1499
1500
1501
1502
1503
1504
1505
1506
1507
1508
1509
1510
1511
1512
1513
1514
1515
1516
1517
1518
1519
1520
1521
1522
1523
1524
1525
1526
1527
1528
1529
1530
1531
1532
1533
1534
1535
1536
1537
1538
1539
1540
1541
1542
1543
1544
1545
1546
1547
1548
1549
1550
1551
1552
1553
1554
1555
1556
1557
1558
1559
1560
1561
1562
1563
1564
1565
1566
1567
1568
1569
1570
1571
1572
1573
1574
1575
1576
1577
1578
1579
1580
1581
1582
1583
1584
1585
1586
1587
1588
1589
1590
1591
1592
1593
1594
1595
1596
1597
1598
1599
1600
1601
1602
1603
1604
1605
1606
1607
1608
1609
1610
1611
1612
1613
1614
1615
1616
1617
1618
1619
1620
1621
1622
1623
1624
1625
1626
1627
1628
1629
1630
1631
1632
1633
1634
1635
1636
1637
1638
1639
1640
1641
1642
1643
1644
1645
1646
1647
1648
1649
1650
1651
1652
1653
1654
1655
1656
1657
1658
1659
1660
1661
1662
1663
1664
1665
1666
1667
1668
1669
1670
1671
1672
1673
1674
1675
1676
1677
1678
1679
1680
1681
1682
1683
1684
1685
1686
1687
1688
1689
1690
1691
1692
1693
1694
1695
1696
1697
1698
1699
1700
1701
1702
1703
1704
1705
1706
1707
1708
1709
1710
1711
1712
1713
1714
1715
1716
1717
1718
1719
1720
1721
1722
1723
1724
1725
1726
1727
1728
1729
1730
1731
1732
1733
1734
1735
1736
1737
1738
1739
1740
1741
1742
1743
1744
1745
1746
1747
1748
1749
1750
1751
1752
1753
1754
1755
1756
1757
1758
1759
1760
1761
1762
1763
1764
1765
1766
1767
1768
1769
1770
1771
1772
1773
1774
1775
1776
1777
1778
1779
1780
1781
1782
1783
1784
1785
1786
1787
1788
1789
1790
1791
1792
1793
1794
1795
1796
1797
1798
1799
1800
1801
1802
1803
1804
1805
1806
1807
1808
1809
1810
1811
1812
1813
1814
1815
1816
1817
1818
1819
1820
1821
1822
1823
1824
1825
1826
1827
1828
1829
1830
1831
1832
1833
1834
1835
1836
1837
1838
1839
1840
1841
1842
1843
1844
1845
1846
1847
1848
1849
1850
1851
1852
1853
1854
1855
1856
1857
1858
1859
1860
1861
1862
1863
1864
1865
1866
1867
1868
1869
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
18

РРЭ. 4. СИСТЕМАТИКА ЛОГИСТОВ: ЛОП ОБЪЗ. ПИЩЕВ. И ЛОГИСТИЧ. ОБСЛУЖ. И УСЛУГ.

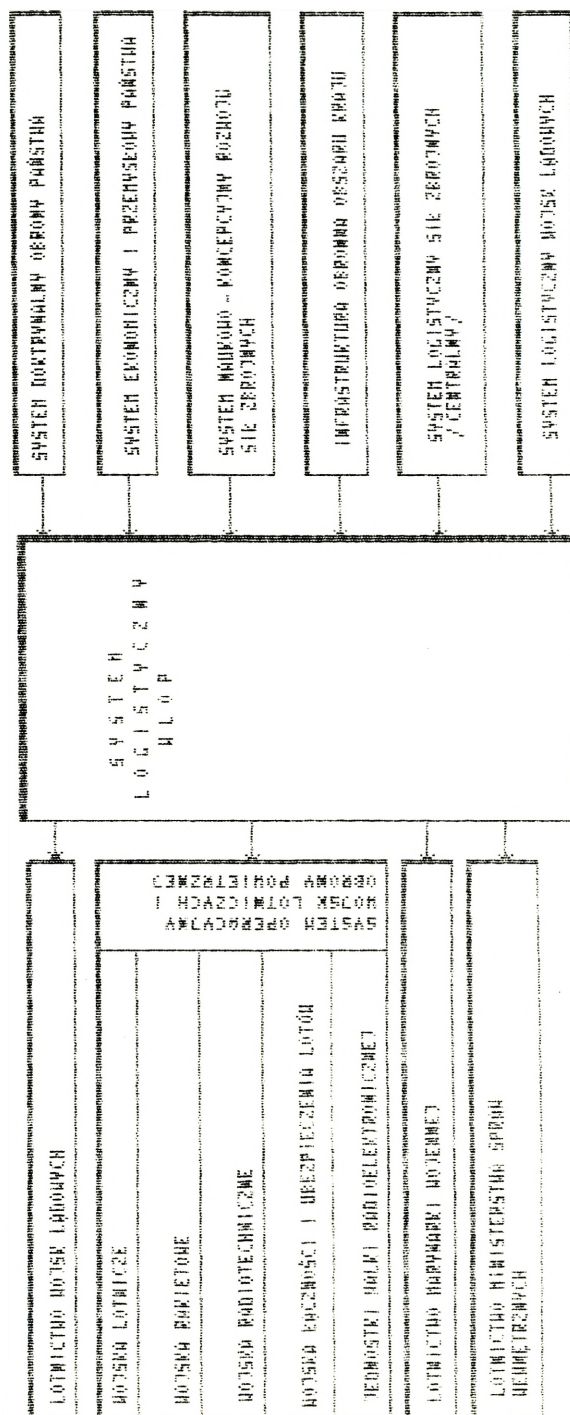


Fig. 2. Wzrost i rozwój systemu logistycznego państwa.

adekwatności roboczych struktur logistycznych do operacyjnych. Podobnie operacyjne organa kierowania zmierzają do określania organów w odpowiadających im warstwach systemu logistycznego, powiązanych z nimi relacjami organizacyjnymi - służbowa lub funkcyjna. Systemy wspierane stwarzają warunki do funkcjonowania systemu logistycznego WŁOP z jednoczesnym ograniczeniem samego działania, jak i oddziaływania na elementy oraz relacje systemowe. Decydujący wpływ na budowę systemu logistycznego mają założenia doktrynalne państwa z których wypływają generalne wnioski do określenia potencjału obronnego. Wnioski te dotyczą zarówno ekonomiczno - przemysłowej strony tego potencjału jak i charakteru infrastruktury obronnej oraz hierarchizacji zadań logistycznych w warstwach: centralnej Sił Zbrojnych, wojsk lądowych i WŁOP.

Uwarunkowania wewnętrzne w budowaniu systemu logistycznego polegają na działaniu w kolejności: określenie celów i funkcji systemu, ukształtowanie odpowiadających im elementów a następnie w końcowej dopiero fazie powiązanie ich relacjami systemowymi. Struktura systemu logistycznego WŁOP musi być więc nakierowana bezpośrednio na realizację celów postawionych przez systemy operacyjne. Odpowiednio też musi być dobrany rodzaj struktury. Szerzej o uwarunkowaniach (w tym szczególnie wewnętrznych) w jednym z kolejnych podrozdziałów.

Systemy logistyczne można teoretycznie sklasyfikować według kryteriów: miejsca w nadsystemie, charakteru podległości systemowi operacyjnemu, zasady budowy elementów i stopnia ich mobilności, zakresu integracji zewnętrznej i wewnętrznej. Klasyfikacje taka przedstawiono w tabeli 1.

Według kryterium miejsca w nadsystemie można wyróżnić systemy logistyczne wewnętrzne (integralne), zewnętrzne (wsparcia logistycznego) i mieszane, w których elementy znajdują się wewnątrz organizacji wojskowej. Elementy te mogą być wyraźnie wyodrębnione albo rozdrobnione w całości struktury organizacyjnej. Systemy logistyczne zewnętrzne to takie, których elementy znajdują się poza strukturą zabezpieczanej organizacji wojskowej. Najczęściej działają one na zasadzie wsparcia tej organizacji.

KLASYFIKACJA TEORETYCZNYCH SYSTEMÓW LOGISTYCZNYCH.

KRYTERIUM	KATEGORIA	KLASA
1. Miejsce w nadsystemie	1.1. Wewnętrzne	1.1.1. Wprowadzone
		1.1.2. Rozdrobione
	1.2. Zewnętrzne	1.2.1. Organiczne
		1.2.2. Terytorialne
	1.3. Mieszane	
2. Charakter podległości systemowi operacyjnemu	2.1. Dyspozycyjne	
	2.2. Autonomiczne (funkcyjne)	2.2.1. Wielofunkcyjne
		2.2.2. Jednofunkcyjne
3. Zasady budowy elementów	3.1. Specjalistyczne	
	3.2. Funkcyjne	
	3.3. Mieszane	
4. Stopień mobilności elementów	4.1. Stacjonarne	
	4.2. Przewoźne	
	4.3. Ruchome	4.3.1. Transp. kołowym
		4.3.2. Transp. kolejow.
		4.3.3. Transp. powiet.
5. Zakres integracji zewn. i wewnętrznej	5.1. Indywidualizow.	
	5.2. Częśc. zintegrow.	
	5.3. Zintegrowany	

Mogą być elementami organicznymi organizacji nadrzędnej lub niezależnymi, przywiązany do terytorium. Systemy logistyczne mieszane to takie, których część elementów znajduje się wewnątrz zabezpieczanej organizacji wojskowej a pozostałe na zewnątrz tej organizacji.

Według kryterium charakteru podległości systemowi operacyjnemu wyróżnić można systemy logistyczne dyspozycyjne i autonomiczne. Różnica między nimi polega na rodzaju sprzężenia organizacyjnego podporządkowania systemowi zabezpieczanemu.

Systemy dyspozycyjne powiązane są z systemami operacyjnymi relacją służbową; systemy autonomiczne relacjami funkcjonalnymi (jednofunkcyjne, wielofunkcyjne).

Według kryterium zasady budowy elementów systemy logistyczne podzielić można na specjalistyczne, funkcjonalne i mieszane. Specjalistyczne składają się z elementów specjalistycznych służb (technicznych, intendenckich, itp.) natomiast funkcjonalne z elementów realizujących określony proces logistyczny (zaopatrywanie, remont, obsługiwanie techniczne, itp.) bez względu na rodzaj sprzętu technicznego.

Według kryterium stopnia mobilności elementów można wyróżnić systemy logistyczne o elementach stacjonarnych, przewoźnych bądź przenośnych oraz ruchomych (wykorzystujących transport samochodowy, kolejowy lub powietrzny).

Według kryterium zakresu integracji zewnętrznej i wewnętrznej systemy logistyczne podzielić można na zintegrowane (o połączonych elementach realizujących różne funkcje), zindywidualizowane (o rozdzielnych elementach realizujących różne funkcje) oraz częściowo zintegrowane (mające charakter obu poprzednich).

1.4. Ogólna charakterystyka system^u logistyczn^{ego} Sił Powietrznych ~~wchodzących państw~~ ~~zastępczo~~ ^{USA}

W Siłach Zbrojnych NATO, w tym i w Siłach Powietrznych obowiązuje zasada, że każde państwo jest odpowiedzialne za wsparcie logistyczne⁷⁾ wojsk przekazanych do dyspozycji paktu lecz przy maksymalnym wykorzystaniu infrastruktury oraz środków i zasobów państwa na którego terytorium znajdują się siły zbrojne.

Siły Powietrzne państw NATO również nie posiadają zintegrowanego systemu logistycznego. Wsparcie wojsk zapewniają narodowe organy, w tym również jednostek podporządkowanych wspólnemu dowództwu koalicyjnemu. Problemy wsparcia logistycznego są regulowane na podstawie dwustronnych i wielostronnych

⁷⁾ Wsparcie logistyczne albo nazwa nie jest jednolite przyrównane we wszystkich armiach NATO. Stosuje się tam także pojęcia zabezpieczenie logistyczne, zabezpieczenie materiałowe - techniczne, itp.

porozumień zainteresowanych państw. Połączone Taktyczne Siły Powietrzne (PTSP) w Europie mają własne organa kierowania wsparciem logistycznym odpowiedzialne za zaopatrywanie, transport, planowanie, opiekę lekarską oraz inne dziedziny tego wsparcia. Dla przykładu pokazano strukturę organów logistycznych z PTSP - (rys.3.) Realizacja wsparcia logistycznego jest dokonywana z organów sił powietrznych państw na których terytorium bazują.

5. Wsparcie logistyczne SP USA organizuje i w pełni za nie odpowiada szef logistyki, który podlega dowodcy na teatrze wojny. Po linii fachowej otrzymuje on wytyczne od dowodcy logistyki SP USA. Szefostwo logistyki armii lotnictwa taktycznego (ALT) jest zasadniczym organem SP, który bezpośrednio realizuje wsparcie i obsługę jednostek lotniczych rozmieszczonych w określonym rejonie TDW. Szefostwo logistyki ALT organizuje sieć baz i magazynów lotniczych, które przyjmują, segregują, przechowują i rozsyłają do jednostek lotniczych wszystkie środki zaopatrzenia lotniczego i ogólnowojskowego.

Na szczeblu taktycznym zadania wchodzące w zakres wsparcia logistycznego oddziałów (związków taktycznych) realizują bazy lotnicze. Bazy to dobrze przygotowane i wyposażone w odpowiednią infrastrukturę rejonu, pozwalające na wszechstronne zaspokojenie potrzeb procesu szkolenia i działalności bojowej lotnictwa. Mają one najczęściej charakter stały czego wyrazem są obiekty trwałe typu pasy startowe, hangary, warsztaty, magazyny, stanowiska dowodzenia, itp. także pomieszczenia dla personelu latającego i technicznego oraz obiekty i urządzenia do obrony i ochrony. W określonych warunkach operacji bojowych mogą być również doraźnie organizowane bazy czasowe.

Bezpośrednio w rejonie baz tworzy się głównie specjalistyczne składy materiałowe i warsztaty oraz obiekty socjalno - bytowe wspierających jednostek logistycznych.

Związki taktyczne (oddziały) lotnictwa mają swoje organa i pododdziały logistyczne. Są one zaopatrywane jako pośredni szczebel organizacyjny przez bazy lotnicze a niekiedy ogólnowojskowe. Remont samolotów i lotniczego sprzętu technicznego w małym zakresie realizują eskadry; remont polowy - bazy lotnicze.

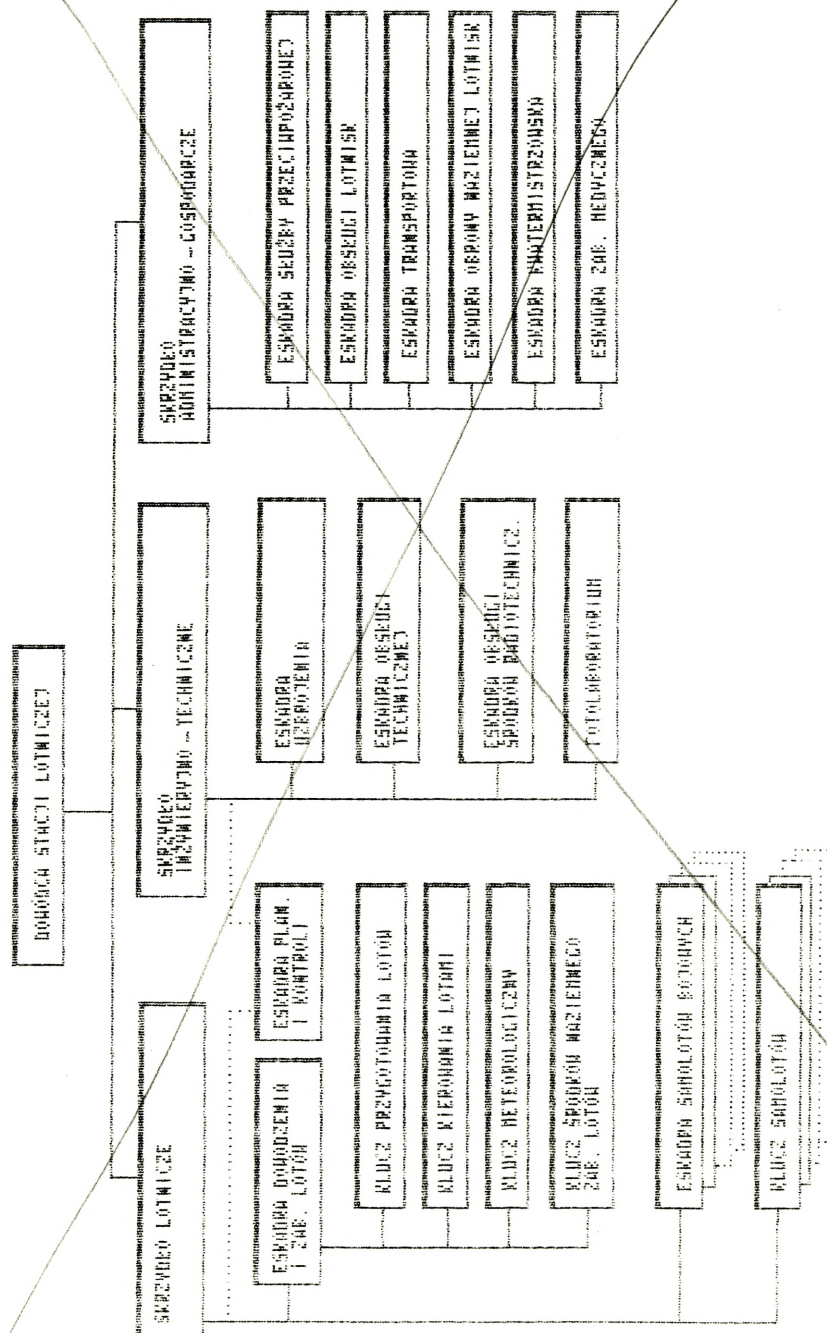
dywizja, brygada lub skrzydło; remont zakładowy realizują cywilne i wojskowe zakłady remontowe.

Dowóz sprzętu i zaopatrzenia dla jednostek lotniczych organizuje i realizuje wyższy szczebel dowodzenia. Za dowóz środków dla lotnictwa transportem powietrznym odpowiada dowódca lotnictwa transportowego, za dowóz transportem morskim - dowódca sił morskich a kolejowym i kołowym - dowódca wojsk lądowych.

Wsparcie logistyczne SP Wielkiej Brytanii organizuje i w pełni za nie odpowiada dowództwo wsparcia lotniczego. Dowództwu temu podlegają: centralny ośrodek obliczeniowy, specjalistyczne jednostki wsparcia logistycznego, zakłady i oddziały remontu statków powietrznych, remontu i obsługi sprzętu łączności i radioelektronicznego, szpitale i ośrodki medyczne, szkoły i ośrodki szkoleniowe SP. Koordynatorem zaopatrywania SP jest centralny ośrodek obliczeniowy, który posiada sieć komputerową i zbiera dane o stanie środków technicznych oraz sprzętu od szczebla oddziału włącznie.

Dowództwu wsparcia lotniczego podlegają trzy główne magazyny lotnicze, a im z kolei składy części zamiennych i materiałów technicznych. W czasie pokoju wsparcie logistyczne realizują bazowe grupy logistyczne (bgl). Maja one charakter stały a na czas wojny tworzą sieć ruchomych składów bazowych i jednostek obsługi SP w strefie komunikacji oraz sieć polowych jednostek logistycznych w wysuniętym rejonie logistycznym. W skrzydłach i jednostkach lotniczych magazyny i warsztaty techniczne rozmieszczone są w rejonie baz lotniczych i lotnisk. Zaopatrywaniem jednostek lotniczych w środki specjalistyczne zajmują się głównie magazyny lotnicze, składy lotniczo - techniczne i bazy lotnicze. Zaopatrywanie w środki ogólnowojskowe realizują dla SP wojska lądowe. Strukturę organizacyjną stacji lotniczej SP Wielkiej Brytanii przedstawia (rys.4.)

Obsługi techniczne i remonty drobne sprzętu lotniczego wykonuje się na lotnisku siłami etatowych pododdziałów inżynieryjno - lotniczych, ruchomej bazy remontowej oraz pododdziałów awaryjno - remontowych SP. Remonty poważniejsze i kapitalne wykonują wojskowe



RYS. 4. ORGANIZACJA STACJI LOTNICZEJ SP HIELEKIEJ PRYTONII

specjalistyczne jednostki remontowe i cywilne zakłady przemysłowe. Dowództwo wsparcia lotniczego odpowiada również za obsługę, konserwację i remont sprzętu łączności oraz za pracę węzłów i systemów Łączności. Dowództwu temu podlega służba medyczna SP, posiadająca 5 szpitali (ogółem na 1000 łóżek), 2 ośrodki rehabilitacji i centralny ośrodek medycyny lotniczej.

Wsparcie logistyczne SP Niemiec organizuje i kieruje nim szef oddziału V ds. logistyki, wchodzący ze swym oddziałem w skład sztabu SP. W czasie wojny z oddziału V ma być utworzony sztab logistyczny SP. Oddziałowi V podlega pod względem fachowym dowództwo wsparcia logistycznego działań SP w skład którego wchodzi Urząd Materiałowy SP, dwie grupy wsparcia działań "Północ" i "Południe". Schemat organizacyjny logistyki SP Niemiec - rys.3.

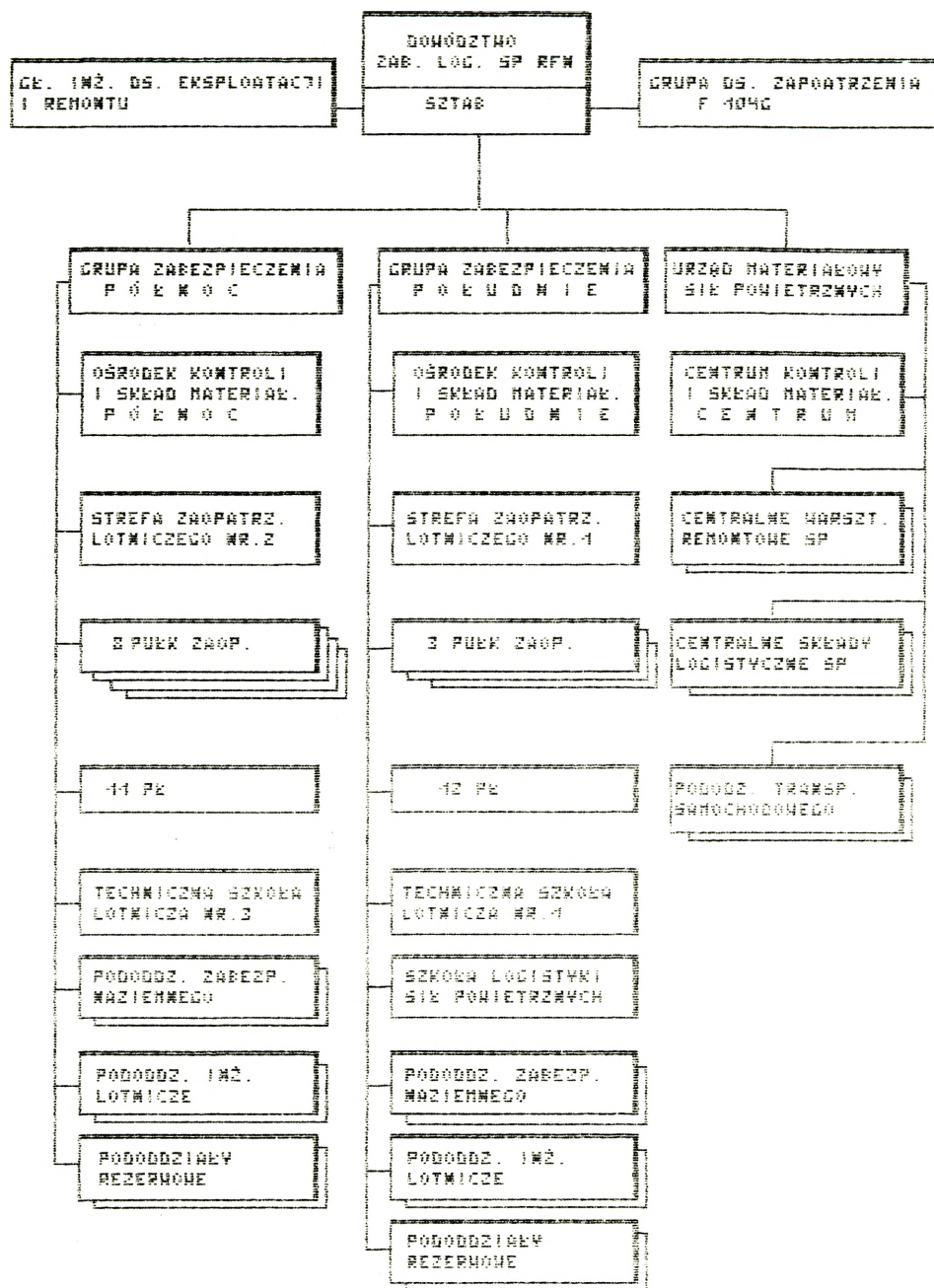
Urząd Materiałowy SP jest odpowiedzialny za gospodarkę materiałową i remontową. Do zadań tego urzędu należy:

- planowanie i rozporządzanie zaopatrzeniem materiałowym i technicznym;
- współpraca ze sztabem SP, federalnym urzędem ds. techniki wojskowej i zaopatrzenia oraz innymi organami logistycznymi Bundeswehry.

Urzędowi materiałowemu SP podlega ośrodek kontroli składowania "Centrum", który kontroluje i kieruje gospodarką materiałową. Ośrodek ten wspólnie z ośrodkami kontroli składowania materiałów "Północ" i "Południe" tworzy system kontroli i zarządzania gospodarką materiałową Sił Powietrznych.

Grupy wsparcia logistycznego "Północ" i "Południe" są regionalnymi organami wsparcia logistycznego SP. Grupa "Północ" obejmuje rejony I, II i III a grupa "Południe" IV, V i VI okręgów wojskowych. Wszystkie terytorialne jednostki logistyczne realizujące wsparcie materiałowe, techniczne i transport środków materiałowych, podlegają dowódcom grup wsparcia działań "Północ" i "Południe".

Dowództwo stref zaopatrywania SP odpowiada za kierowanie i nadzór nad realizacją otrzymywanych zadań w zakresie wsparcia materiałowego i technicznego oraz za składowanie zapasów materiałowych. Wsparcie materiałowe jednostek SP jest realizowane



rys. 5. STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOGISTYKI SIŁ POWIETRZNYCH W POLSCE.

bezpośrednio przez pułki zaopatrzenia danej strefy zaopatrywania. Organizację wybranego pułku zaopatrzenia przedstawia (rys. 6.)

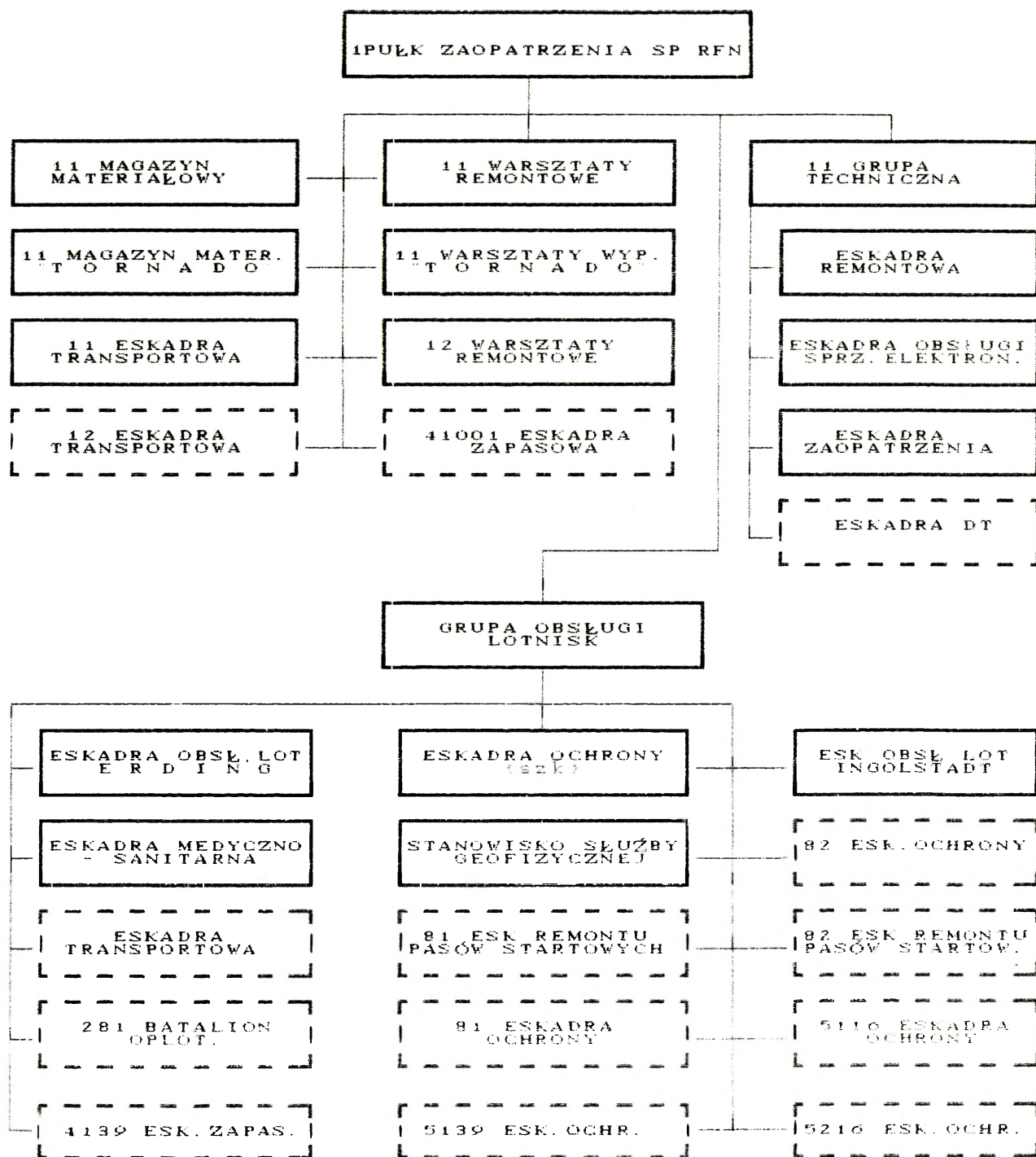
Podczas wojny pułki zaopatrzenia będą dostarczać środki materiałowe do punktów przeladunkowych a nie do jednostek. Z punktów tych środki materiałowe będą odbierać służby logistyczne jednostek własnym transportem. Podczas wojny wszystkie jednostki SP organizują tzw. zaopatrywanie awaryjne a w nim również dowóz środków materiałowych własnym transportem.

W skrzydle lotniczym ich dowódcy podlega grupa techniczna i lotniskowa. Przykładowa organizację grupy technicznej przedstawia (rys. 7).

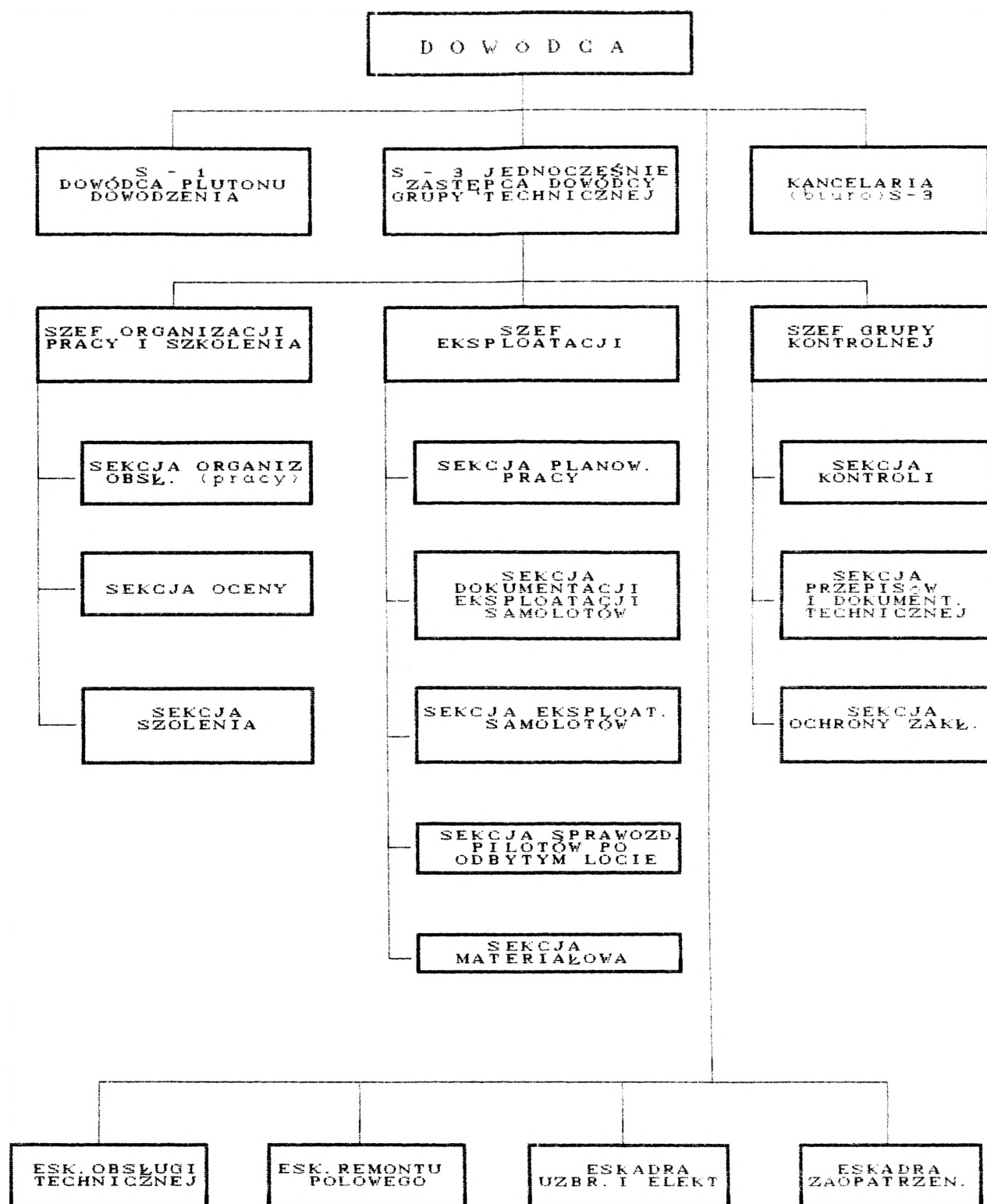
Przedsięwzięcia obsługowo - remontowe w SP realizują wyspecjalizowane dla danego sprzętu warsztaty pułków zaopatrzenia. Z zasady obsługi i naprawy drobne wykonuje personel techniczny. Remonty średnie wykonują grupy specjalistów w określonych bazach lotniczych. Duże remonty wykonują warsztaty remontowe, natomiast kapitalne - zakłady przemysłowe.

Z powyższego przeglądu struktur logistycznych SP ważniejszych państw NATO widac wyraźnie, że nie mają one jednolitego charakteru, dość znacznie różnią się od siebie tak organizacja jak i wielkością stanów osobowych a także wyposażeniem technicznym. Nie wyczuwa się wyraźnych tendencji w tych państwach do standaryzacji struktur logistycznych SP w kierunku stworzenia jednej uniwersalnej - NATOwskiej.

Tworzone aktualnie nowe struktury organizacyjne WLOP, w tym i logistyczne, nie muszą koniecznie i natychmiast być dopasowane do struktur zachodnich. Ich pełna kompatybilność nie stanowi koniecznego warunku przyjęcia (włączenia) do NATO. Tworząc własny, narodowy system logistyczny należy bez wątpienia brać pod uwagę wszelkie uwarunkowania oraz możliwe do zastosowania wzorce (zarówno zachodnie jak i wschodnie), lecz mieć również na względzie możliwości ekonomiczne państwa.



RYŚ. 6. STRUKTURA ORGANIZACYJNA PuŁku ZAOPATRZENIA SP NIEMIEC.



RYS. 7. STRUKTURA ORGANIZACYJNA GRUPY TECHNICZNEJ SKRZYDŁA LOTNICZEGO NIEMIEC.

1.5. Ogólne warunki i właściwości wpływające na opracowanie koncepcji wsparcia logistycznego Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

Aktualna sytuacja w kraju oraz warunki polityczno-militarne mają zasadniczy wpływ na strukturę, koncepcję wykorzystania bojowego i wsparcie logistyczne całych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej. Poddane dokładnej analizie i ocenie, warunki te tak jak na całość armii, mają również zdecydowany wpływ na przebudowę i ewentualną przyszłą działalność bojowa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej (WLOP). Niektóre z nich ze względu na specyfikę uzbrojenia i wykorzystania WLOP w działaniach bojowych, mają znacznie większy wpływ na budowę tak systemu operacyjnego jak i logistycznego tego rodzaju Sił Zbrojnych.

Do ważniejszych a leżących u podstaw koncepcji budowy systemów operacyjnego i logistycznego WLOP należy zaliczyć:

- założenia przyszłej obronnej doktryny wojennej państwa;
- znaczne zmniejszanie sił zbrojnych w całości w tym i WLOP;
- ograniczone możliwości budżetu państwa w zakresie zakupu sprzętu bojowego WLOP;
- nierównomierne rozmieszczenie na obszarze kraju elementów infrastruktury WLOP;
- ograniczenie produkcji zbrojeniowej w tym głównie produkcji lotniczej;
- moralne zestarzenie się sprzętu bojowego i technicznego WLOP w tym głównie samolotów bojowych i zestawów raketowych;
- mała liczba sprzętu bojowego najnowszych generacji o światowych parametrach taktyczno-technicznych.

W aktualnej polityczno - militarnej a nade wszystko skomplikowanej sytuacji gospodarczej kraju to tylko wybrane warunki i w różnym stopniu wpływające na przebudowę Polskich Sił Powietrznych oraz pozostałych rodzajów wojsk tworzących WLOP, w całości jednak poważnie ograniczające ich możliwości bojowe i system logistyczny.

Nowe założenia doktrynalne państwa i przyjęte w nich potencjalnie wielostronne zagrożenie terytorium kraju, powodują konieczność zmian w ugrupowaniu WLOP, jest to związane ze zmianą

miejsca stałej dyslokacji wielu oddziałów i związków taktycznych. Ze względu na poprzednie założenia wykorzystania sił zbrojnych w działaniach zaczepnych prowadzonych na kierunku zachodnim, większość oddziałów i związków taktycznych WŁOP bazuje w północno - zachodnim i zachodnim rejonie terytorium kraju. Tam również jest najlepiej rozbudowana infrastruktura lotnicza, raketowa i radiotechniczna.

Cały wschodni rejon terytorium kraju, a głównie jego część południowo - wschodnią, jest tej infrastruktury prawie całkowicie pozbawiona. Powołanie Krakowskiego Okręgu Wojskowego (KOW) i plan zorganizowania na jego terytorium korpusu obrony powietrznej (KOP), to dopiero początek kosztownej pracy. By 4 KOP mógł właściwie funkcjonować, do wyznaczonego mu rejonu obrony należy przemanewrować:

- co najmniej jeden pułk lotnictwa myśliwskiego OP (plm OP),
- dwa - trzy bataliony radiotechniczne (brt OP),
- trzy - cztery dywizjony ogniowe wojsk raketowych OP lub OPL,
- składy materiałowo - techniczne do przechowywania środków specjalistycznych.

Niezależnie od powyższego odpowiednio wcześniej należy wybudować lub jeżeli to będzie możliwe adaptować następujące obiekty dla tego KOP:

- główne i zapasowe stanowiska dowodzenia;
- połączone stanowiska dowodzenia w miejscach rozlokowania batalionów radiotechnicznych;
- stanowiska bojowe dla dywizjonów ogniowych wojsk raketowych;
- jedno - dwa lotniska operacyjne;
- warsztaty techniczne;
- składy materiałowe.

Z punktu widzenia logistyki jest to przedsięwzięcie gigantyczne, czego drobnym zaledwie przykładem może być fakt, że w ramach realizacji powyższych przedsięwzięć należy przemieścić kilkanaście tysięcy żołnierzy (w tym kilkuset zawodowych). Powoduje to konieczność wybudowania lub co najmniej adaptacji wielu rejonów koszarowych i mieszkań, co tak ze względów finansowych jak i technologicznych musi być realizowane przez kilka, jeżeli nie kilkanaście lat.

Zmniejszenie liczebności WŁOP to aspekt decydujący o ich przyszłej ewentualnej działalności bojowej. Będą one zmuszone wykonywać te same zadania mniejszymi siłami i środkami, na kilku kierunkach i prawdopodobnie z większym niż dotychczas nateżeniem. Niepokoi fakt, że często zmniejszenie liczebności wojsk odbywa się nieproporcjonalnie bo najczęściej kosztem jednostek logistycznych. Specyfika tych wojsk w których sprzęt bojowy wymaga odpowiedniego wyposażenia oddziałów i pododdziałów logistycznych bez względu na jego liczebność wskazuje, że jest to niewybaczalnym błędem. Jest to tym bardziej niewybaczalne, że jak wskazują dotychczasowe doświadczenia każdorazowe wprowadzenie do wyposażenia wojsk sprzętu bojowego nowych generacji powoduje zwykle zwiększenie ilości sprzętu obsługi i transportu do dowozu środków materiałowych. Konieczność wymiany znacznej ilości sprzętu bojowego WŁOP jest faktem niezaprzeczalnym jak więc zatem mają się do tego czynione zmiany restrukturyzacyjne?

Założone zmniejszenie liczebności WŁOP a w tym oddziałów i pododdziałów logistycznych stwarza problem w którym istota jest odpowiedź na następujące pytanie: jak przebudować ich system logistyczny by mniejszymi siłami i środkami mimo wszystko realizować z zasady takie same jak dotychczas (co do treści) zadania? Jeżeli nowotworzony system nie zostanie oparty na bazie istniejących stacjonarnych obiektów (wojskowych i cywilnych) i sam nie będzie miał charakteru stacjonarno-poleowego, to wykonanie założonych zadań logistycznych może okazać się problematyczne.

Starzenie się sprzętu bojowego i technicznego może całkowicie i to w bardzo krótkim czasie (2-3 lata) pozbawić kraj i siły zbrojne lotniczej siły uderzeniowej i osłony przed środkami napadu powietrznego potencjalnego przeciwnika. W lotnictwie kończy się reśurs samolotów i śmigłowców i co ważne kończy się on również na samolotach najnowszej generacji. Dalekie od nowoczesności a będące ciągle jeszcze podstawowym środkiem walki wojsk rakietowych WŁOP zestawy rakietowe, tak dla dobra sprawy, powinny już dawno być wycofane. Średni wiek pojazdów samochodowych (w tym pojedynczych egzemplarzy specjalistycznych) w oddziałach WŁOP zaczyna przekraczać 25 lat, co wskazuje na konieczność zastąpienia

ich nowymi. Jest to stan katastrofalny i to tymbardziej, że brak jest części zamiennych do sprzętu bojowego i transportu, dotychczas głównie sprowadzanych od wschodnich sąsiadów.

Sytuację pogarsza ograniczanie produkcji zbrojeniowej w kraju. Mielec, Swidnik, Warszawa czy Starachowice mogą produkować dla lotnictwa samoloty, śmigłowce i pojazdy mechaniczne oraz zarabiać na nich w handlu zagranicznym. Nowe "Irydy", "Sokoły", i "Stary" znacznie poprawiłyby sytuację sprzętową WLOP i ich wsparcie transportowe. Koncepcja zakupu samolotów, śmigłowców bojowych i zestawów raketowych zagranicą (głównie na zachodzie) może z gruntu słuszna, to ze względu na możliwości budżetowe MON narazie nierealna przynajmniej przez najbliższe 5-10 lat.

Powyższa analiza warunków i właściwości wpływających na opracowanie koncepcji wsparcia logistycznego WLOP w obronie na obszarze kraju, mimo że bardzo ogólna, pobudza do refleksji i wysunięcia szeregu wniosków. Praca nad przebudową WLOP i ich systemu logistycznego z pewnością będzie kosztowna i czasochłonna. Kosztowna dlatego, że przedsięwzięcia które należy wykonać wymagają przebudowy infrastruktury oraz wycofania większości sprzętu bojowego i logistycznego a następnie zastąpienia go sprzętem najnowszych generacji (głównie z importu ale również z produkcji krajowej). Czasochłonna dlatego, że przy naszych możliwościach budżetowych całość przebudowy WLOP z pewnością musi być rozłożona na wiele lat. Trudno przewidzieć na ile, bo zależy to od wielu czynników z których najważniejsze są dwa ściśle ze sobą powiązane: rozwój gospodarczy kraju i wzrost możliwości budżetowych państwa.

Jak w takiej sytuacji prowadzić przebudowę WLOP i ich systemu logistycznego? Wydaje się, że plan przebudowy powinien obejmować dwa zasadnicze kierunki i trzy-cztery etapy działalności.

Pierwszy kierunek działalności (naszym zdaniem) powinien obejmować opracowanie koncepcji, planowanie i etapową realizację zakupu sprzętu bojowego (samolotów i zestawów raketowych) a także logistycznego, w czym głównie specjalistycznych samochodów z aparaturą kontrolno - pomiarową i obsługową. Naturalnie musi to

być poprzedzone rzeczową oceną zagrożenia i przyjęciem koncepcji obronnych.

Drugi kierunek działalności powinien obejmować opracowanie koncepcji i planu etapowej przebudowy wraz z harmonogramem, którego realizacja powinna zapewnić powstanie systemu logistycznego na miarę potrzeb.

Naturalnie wymienione kierunki działalności powinny być ze sobą dokładnie zsynchronizowane, by w każdym etapie a szczególnie w końcowym efekcie możliwości systemu logistycznego odpowiadały potrzebom bojowym systemu operacyjnego WLOP i tym samym zapewniały warunki do prowadzenia operacji obronnej.

Pierwszy etap przebudowy systemu logistycznego WLOP powinien uwzględniać aktualne możliwości budżetowe MON. W tym etapie działalności powinien być poprawiany w stosunku do przyszłych potrzeb istniejący system. Widzimy w tym etapie następujące ważniejsze przedsięwzięcia:

- przebudowę systemu z polowego na stacjonarno - polowy tak w zakresie wsparcia materiałowego jak i technicznego;
- budowę baz lotniczych typu A i ustalenie dyslokacji przyszłych baz typu B;
- przeniesienie w nowe miejsca dyslokacji tych oddziałów (ZTD), dla których baza koszarowa i mieszkaniowa jest przygotowana lub wymaga niewielkiego nakładu prac adaptacyjnych;
- przyjęcie przez twórcy się 4 KOP wydzielonych dla niego składów materiałowych i urządzeń technicznych z VOV i 1 KOP;

Drugi etap przebudowy systemu logistycznego WLOP powinien przebiegać w kierunku tworzenia nowego systemu i to takiego, który byłby w stanie w pełni realizować wsparcie nowowyposażonych jednostek bojowych (z docelowym uzbrojeniem), w nowym ich ugrupowaniu, z uwzględnieniem znowelizowanych zasad bojowego wykorzystania oraz wsparcia logistycznego. System ten docelowo powinien być tak zbudowany, by główne jego elementy (podsystemy logistyczne KOP) były w stanie wspierać conajmniej większość a najlepiej całość lotnictwa i manewrowych sił rakietowych OP (OPL).

Trzeci etap przebudowy systemu logistycznego powinien z zasady zamykać całość przedsięwzięcia. System jako całość winien być w pełni zorganizowany i przygotowany do działania a jego wykładnikiem winien być następujący stan WLOP:

- lotnictwo (myśliwskie, myśliwsko - bombowe i rozpoznawcze) powinno już w okresie pokoju bazować w bazach lotniczych;
- wojska raketowe, z zasady w całości manewrowe, powinny posiadać stałe (stacjonarne) i polowe (zapasowe) rejonów rozmieszczenia;
- jednostki logistyczne (oddziały i pododdziały) w pełni rozwinięte i przygotowane do realizacji zadań mobilizacyjnych i bojowych.

W tym etapie działalności warto pomyśleć o oddzieleniu systemu logistycznego od operacyjnego. Wynika to z uwarunkowań doktrynalno - koncepcyjnych, w świetle których dowódcy powinni mieć manewrowe jednostki operacyjne oraz sprawnie nimi dowodzić podczas szkolenia i walki. Problemy wsparcia logistycznego powinni rozwiązywać kompetentni specjaliści - szefowie logistyki poszczególnych szczebli dowodzenia, hierarchicznie podlegli dowódcy WLOP przez stosownego zastępcę

Koncepcję przebudowy systemu logistycznego WLOP nakreślono ramowo w dalszych rozdziałach niniejszego opracowania. Nie jest to wersja ostateczna, bowiem wraz ze zmianą warunków może być ona doskonalona lub nawet zmieniona.

2. Organizacja wsparcia logistycznego Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej

Wsparcie logistyczne WLOP obejmuje struktury i procesy stanowiące o zaopatrywaniu, serwisie technicznym, pomocy medycznej i komunikacji wojska szeroko rozumianej. Posiada ono swoją specyfikę, uwarunkowaną charakterem wykonywanych zadań w okresie pokoju jak i wojny a także rodzajem sprzętu w jaki wyposażone są te wojska. Z tego też względu organizując wsparcie logistyczne WLOP przyjęto systemowe podejście do rozwiązywanego problemu.

Oznacza to, że uwzględniano założenia doktrynalne, koncepcje rozwoju wojsk i ich mobilizacyjnego rozwinięcia, kierowano się kryteriami oceny skuteczności działania, czasu wykorzystywania posiadanych zasobów ludzkich i zapasów materiałowych oraz potencjału technicznego a także kosztów. Po uwzględnieniu tych składników stanowiono dopiero o organizacji wsparcia logistycznego WŁOP.

(System logistyczny WŁOP w działaniach bojowych operacji obronnej ma na celu stworzenie warunków do wykonywania zadań rzutami bojowymi zapewnienie im żywotności poprzez manewr siłami i środkami oraz ciągłe i terminowe zaopatrywanie, właściwa eksploatację sprzętu bojowego i pomocniczego (technicznych środków naziemnych), użytkowanie, obsługiwanie i remont a także sprawne organizowana pomoc medyczna oraz obsługę intendencką. Wysoka aktywność WŁOP w działaniach obronnych, ich zadania jak również rozmach przestrzenny takiej operacji wymagają zapewnienia tym wojskom znacznej ilości i różnorodności środków oraz tego, by znalazły się one w określonym miejscu i czasie tzn. tam gdzie będą potrzebne.)

Istotny wpływ na organizację systemu logistycznego WŁOP w działaniach bojowych operacji obronnej wywiera położenie geopolityczne kraju. Jest ono niekorzystne zważywszy na możliwość wystąpienia zagrożenia wojną z różnych kierunków. Tego, że aktualne rozmieszczenie sił i środków logistycznych jest niekorzystne uzasadniać nie trzeba. Znaczący też wpływ wywierać będzie zdolność WŁOP a głównie poszczególnych ogniw tego systemu do rozwinięcia mobilizacyjnego. Zdolność ta musi być znaczna ze względu na wymagana duża elastyczność, wyrażająca się podatnością na sprawne wykonywanie zadań wsparcia przed, jak i w toku obronnych działań bojowych na obszarze kraju i to niezależnie od zaistniałej sytuacji operacyjno - taktycznej jak i potrzeb. Stąd wniosek, że system logistyczny musi być wysoce sprawnym.

(W każdym przypadku należy dążyć do tego aby siły i środki logistyczne znajdowały się jak najbliżej walczących wojsk a drogi dowozu i ewakuacji były jak najkrótsze. Osiągnąć to można przez odpowiednie ich urzutowanie i rozmieszczenie w terenie, wyposażenie systemu (poszczególnych jego ogniw) w odpowiednie i

funkcjonalne struktury organizacyjne oraz charakteryzujące się prostotą i sprawnością działania organa kierowania (dowodzenia, zarządzania) realizacją zadań wsparcia logistycznego. To sprawne kierowanie w systemie logistycznym WLOP wyrażać się musi wyposażeniem osób funkcyjnych w jednoznaczny zakres kompetencji i odpowiedzialności, właściwym przewidywaniem i planowaniem potrzeb materiałowych i remontowych dla WLOP, systematycznym odtwarzaniem gotowości bojowej z wykorzystywaniem wszystkich dostępnych źródeł (głównie rejonowego systemu zaopatrywania), stałą kontrolą realizacji zadań wsparcia a także zapewnieniem odpowiedniej autonomiczności w działaniu oddziałom i pododdziałom przez gromadzenie w odpowiednim miejscu i czasie określonych zapasów.)

(Zakres organizowania systemu logistycznego WLOP określać więc będą między innymi: rola, miejsce, zadania tych wojsk w operacji, możliwości bojowe (stan ilościowy i jakościowy środków walki), oraz przewidywany stan zapasów i limity zużycia środków materiałowych. Musi także w całej rozciągłości odpowiadać wymaganiom prowadzenia przez te wojska działań i to wysocy aktywnych, w warunkach ciągłego oddziaływania przeciwnika. Wobec tego system logistyczny organizować należy tak, by to oddziaływanie nie powodowało zniszczenia jego ogniw i tym samym dezorganizacji działania a elastyczne reagowanie, w celu szybkiego skupienia głównego wysiłku tam gdzie istnieje taka potrzeba.)

(W cyklu przedsięwzięć przygotowawczych do realizacji zadań bojowych przez organa logistyczne WLOP, tak w okresie osiągnięcia pełnej zdolności bojowej tych wojsk i organizacji działań w operacji obronnej, jak i w późniejszej (w jej toku) t.j. w przywracaniu gotowości po uderzeniach przeciwnika, niezmiennie istotnym zadaniem organów kierowania będzie współdziałanie z terenowymi organami administracji państwowej.)

Uwzględniając przedstawione wcześniej cel, wymagania oraz warunki i właściwości funkcjonowania przyszłościowego systemu logistycznego WLOP, poddano analizie i ocenie dotychczasowe rozwiązania:

- historyczne, stosowane w czasie drugiej wojny światowej oraz w

okresie powojennym:

- funkcjonujący do niedawna system zabezpieczenia technicznego i tyłowego Wojsk Lotniczych;
- analogiczny i funkcjonujący również do niedawna - Wojsk Obrony Powietrznej Kraju;
- utworzony doraźnie w wyniku połączenia tych dwóch rodzajów wojsk system logistyczny, aktualnie modyfikowany, obowiązujący i przewidywany na kilka najbliższych lat;
- systemy logistyczne aktualnie funkcjonujące w armiach obcych (szczególnie państw NATO).

Wyniki badań stanowiły podstawę do budowy perspektywicznego systemu logistycznego WLOP, który obowiązywałby po 2010 roku.

Aktualnie funkcjonujący system zabezpieczenia technicznego i tyłowego⁸⁾ działań bojowych WLOP cechuje wiele niedoskonałości z których zasadniczymi wydają się dwie: niejednorodność budowy elementów systemowych (systemów kwatermistrzowskiego i technicznego) oraz niejednorodność struktur organizacyjnych służb technicznych i kwatermistrzowskich na poszczególnych szczeblach dowodzenia.

Niejednorodność budowy elementów systemu wynika z przyjętej reguły przedmiotowego podziału zabezpieczenia technicznego i tyłowego. Branżowe kryterium wyodrębnienia podsystemów nie pozwala na wyrażenie i pełne umiejscowienie w nich elementów systemu. Bardzo często elementy wykonawcze służb kwatermistrzowskich wchodzi jednocześnie conajmniej do dwóch różnych podsystemów zabezpieczenia tyłowego. W wyniku powstaje uwikłana struktura kompetencyjna często wzajemnie się nakładająca.

Drugi model (zmodyfikowany) systemu logistycznego WLOP opracowany jest z uwzględnieniem koncepcji zmian organizacyjno - wyposażeniowych w tych wojskach w ciągu najbliższych 5-ciu lat. Różni się od obecnego systemu liczbą (zmniejszeniem) jednostek wykonawczych na poszczególnych szczeblach dowodzenia. I tak, na szczeblu operacyjnym polega to na połączeniu w jeden organizm -

⁸⁾ We WLOP ta nazwa obowiązuje dotychczas.

Bazę Materiałowo-Technicznego Zaopatrzenia (BMTZ) - dwóch dotychczas istniejących jednostek tj. Warsztatów Technicznych (WT) i Składnicy Technicznej (ST). Natomiast na szczeblu operacyjno - taktycznym tzn. KOP, na tworzeniu takich baz z korpuśnych WT i nieetatowych baz materiałowego zaopatrzenia. Również w KL dokonano zmian ze względu na zmianę jego zadań. Pozostawiono do jego dyspozycji część jednostek logistycznych o charakterze mobilnym, tj. cztery Polowe Warsztaty Lotnicze (PWL) oraz zmniejszono etat dotychczasowej BMTZ do etatu pułku. Ponadto utworzono z RWRS, OPS i SSSam jedną jednostkę - Ośrodek Przechowywania Sprzętu i Zabezpieczenia Technicznego.

Przyjęte w tym modelu struktury organów kierowania wsparciem logistycznym w zasadzie nie odbiegają od struktur Inspektoratu Logistyki ale ze względu na specyfikę wojsk wydzielono w Szefostwie Logistyki WLOP - Szefostwo Służby Lotniskowej. Niższe szczeble kierowania generalnie zachowały podział na piony funkcjonalne tzn. zaopatrywania i eksploatacji wydzielając służby i pododdziały zgodnie ze specyfiką zadań wykonywanych przez poszczególne jednostki.

Wadą tego modelu jest jednak duża różnorodność struktur organizacyjnych poszczególnych korpusów a przez to związana z tym różnorodność i liczba jednostek logistycznych w korpusach OP.

Ponieważ w koncepcji tej zasady wsparcia logistycznego nie różnią się w sposób zdecydowany od obecnie obowiązujących, dalsze omawianie tego modelu wydaje się niecelowe. Model ten nie spełnia warunków wpływających z przewidywanych dla jednostek WLOP. Może on co najwyżej stanowić pomost w dążeniu do organizacji przyszłościowego modelu systemu wsparcia logistycznego WLOP wyrażonego w trzeciej koncepcji.

Mysłą przewodnią budowy przyszłościowego modelu systemu wsparcia logistycznego jest idea tworzenia rejonów logistycznych WLOP. W koncepcji tej, ze względu na sposób przekazywania zadań i podległość sił i środków logistycznych można wyróżnić dwa warianty organizacyjne:

- wariant pierwszy - to system rejonów logistycznych podległych dowodcom KOP;

- wariant drugi - to system rejonów logistycznych podległych bezpośrednio szefowi logistyki WŁOP.

System logistyczny WŁOP uwzględniający tworzenie rejonów logistycznych oraz strukturę rejonu przedstawiono na schematach rys. (8, 9 i 10.)

Wspólne dla obu wariantów jest oddzielenie logistyki na szczeblu KOP od jego części bojowej i to nie tylko w sensie funkcjonalności ale i kierowania. W obu wariantach nie występują jednostki logistyczne bezpośrednio podporządkowane (szczebla operacyjnego) dowódcy WŁOP. Oznacza to przekazanie nie tylko kompetencji ale i jednostek wykonawczych do rejonów logistycznych. Przyjęta w tej koncepcji systemu wsparcia logistycznego struktura zakłada wykorzystanie już istniejących elementów systemu i zachowanie ich dotychczasowej specyfiki (specjalności). Zmieniłyby się tylko częściowo zadania.

Główne zadania wsparcia logistycznego w czasie "P" realizują bazy lotnicze typu "A" i "B" - schemat rys. (11 i 12) bazy materiałowo - technicznego wsparcia i warsztaty lotnicze. Zachowany zostaje stacjonarny charakter ich działania i specyfika sprzętowa. Zaopatrywanie materiałowe odbywało by się "na siebie". W systemie tym zachowana zostaje dotychczasowa specyfika warsztatów remontowych. Nie narzuca się poszczególnym warsztatom konieczności dokonywania napraw wszystkich rodzajów sprzętu występującego w danym rejonie. Każdy warsztat remontowy oprócz działalności "ogólnej" na niższym poziomie naprawy (remonty bieżące - małego, średniego i dużego zakresu), będzie prowadził naprawy wyższych rzędów (remonty średnie i główne) określonych rodzajów sprzętu. Szczególnie dotyczy to zestawów rakietowych i statków powietrznych bez względu na umiejscowienie w rejonach.

Natomiast w czasie "W", korzystając z dotychczasowych doświadczeń funkcjonowania warsztatów technicznych, utworzone zostaną zespoły stacjonarnych i ruchomych warsztatów, które kierowane będą do rejonów największego nagromadzenia uszkodzonego sprzętu technicznego.

Zaopatrywanie w środki materiałowe w tym systemie dokonywane byłoby zgodnie z ustalonymi zasadami czyli "od siebie". W tym celu w systemie tym przewiduje się, że jego ogniwą odpowiedzialne za

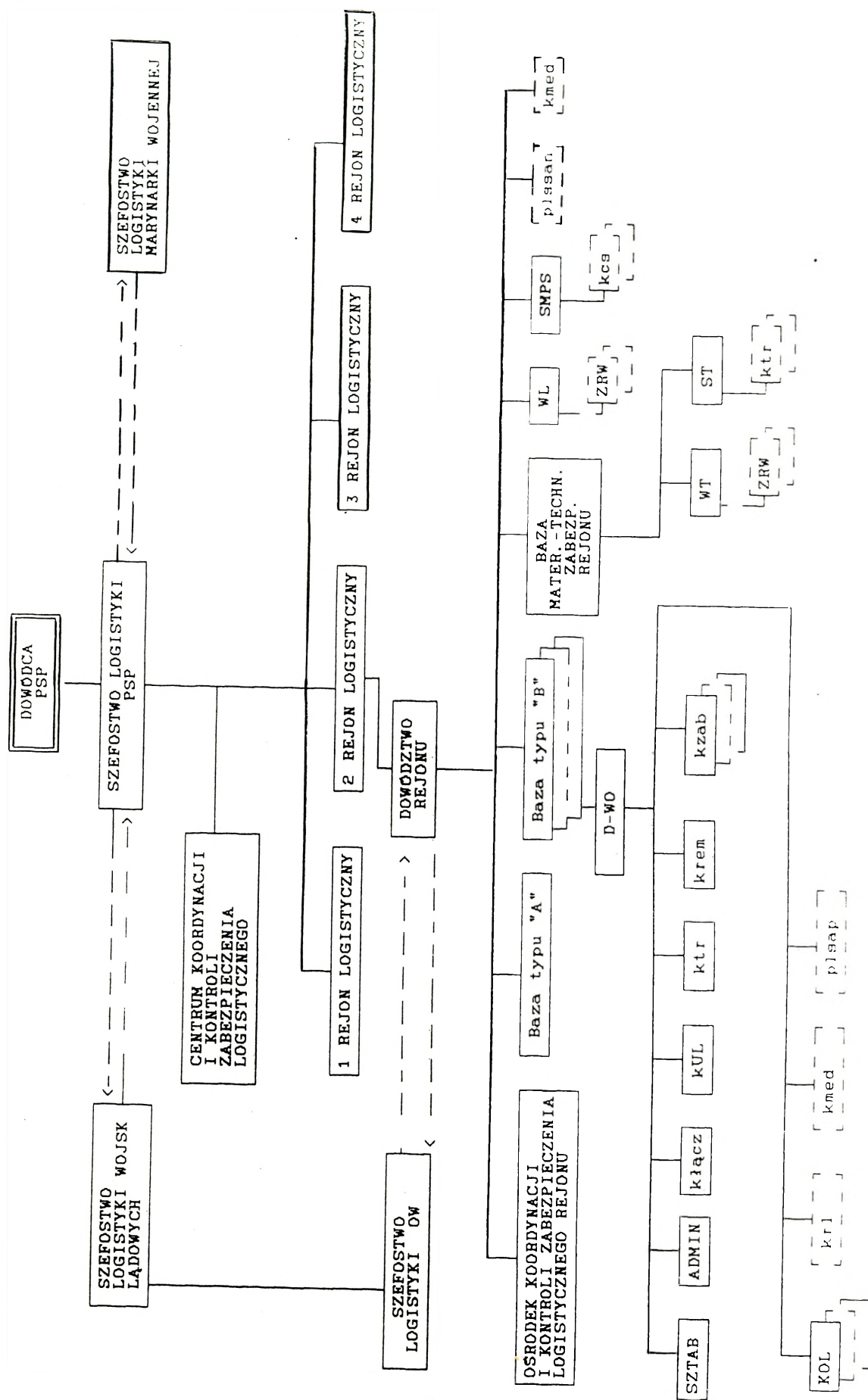
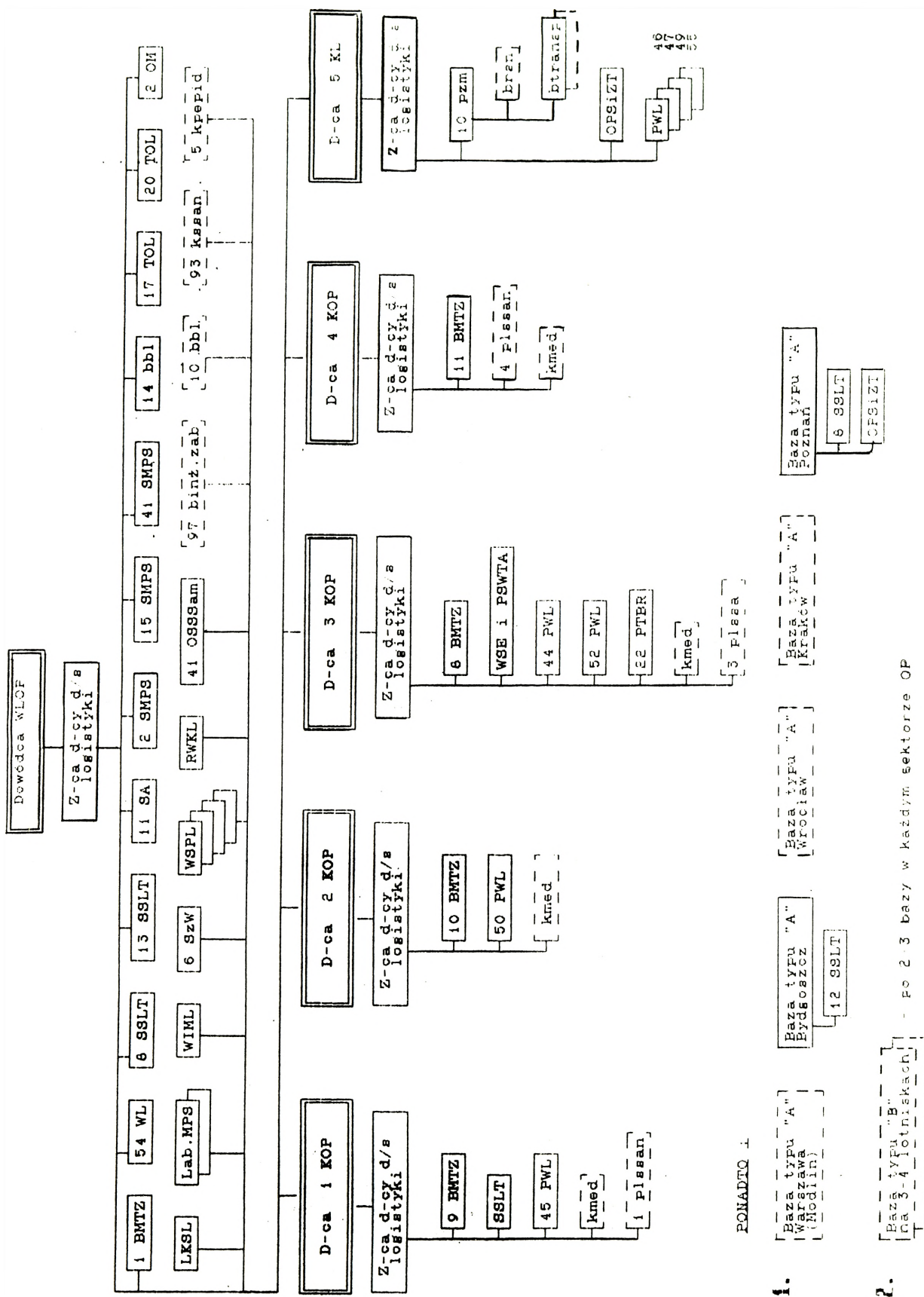


FIG. 8. SYSTEM LOGISTICS HOP.

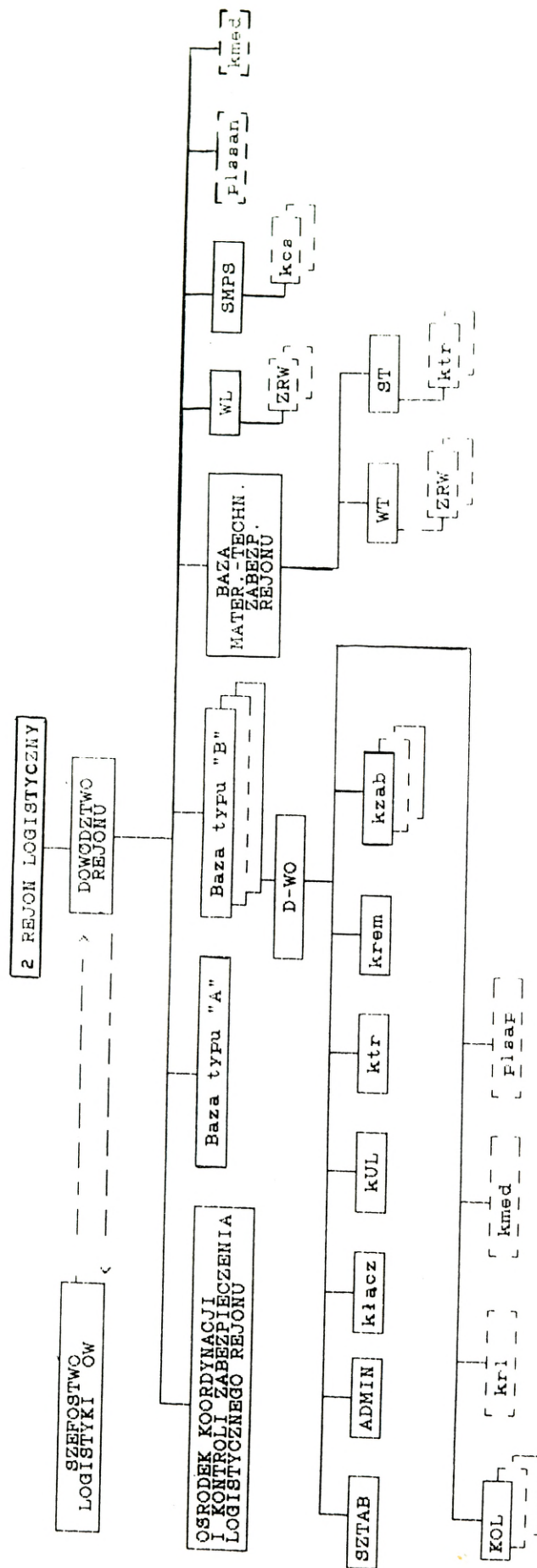


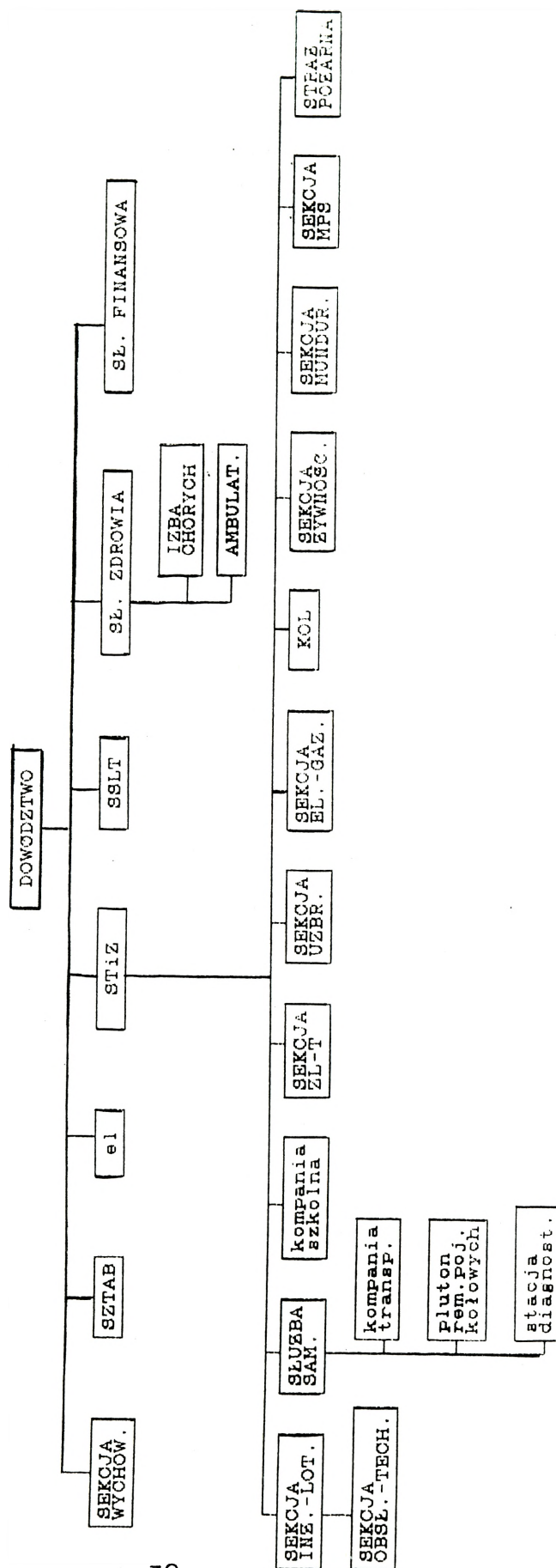
PONADTO:

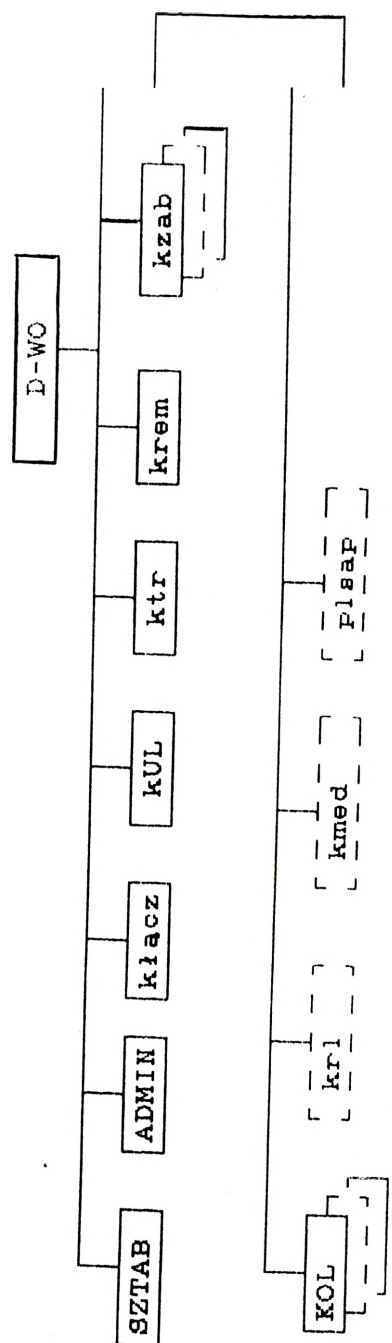
- 1.
- 2.

po 2-3 bazy w każdym sektorze OP

rys. 9. SYSTEM LOGISTYCZNY WLOP.







RYS. 42. STRUKTURA BAZY LOTNICEJ TYPU B.

składowanie i zaopatrywanie, a więc składnice, dysponować będą pododdziałami mobilizowanymi. Te pododdziały transportowe to: kompanie transportowe - dla składnic ogólnotechnicznych - po dwie dla każdej składnicy; kompanie cystern samochodowych - dla składnic mps - również po dwie dla każdej składnicy.

W odniesieniu do środków logistycznych typu ogólnowojskowego (głównie umundurowania, żywności, uzbrojenia ogólnowojskowego oraz amunicji) zakłada się wykorzystanie baz OW. Dlatego też niezbędne jest zrównanie granic rejonów logistycznych VŁOP z granicami OW.

Idea tworzenia rejonów logistycznych było umożliwienie i zapewnienie wsparcia logistycznego oddziałom VŁOP niezależnie od korpusu do którego przynależą. Stąd dążność do uniwersalności możliwości realizacji zadań wsparcia logistycznego przez każdy z rejonów. Stąd równowartość wszystkich rejonów w zakresie realizacji zadań na korzyść jednostek, rzutów bojowych VŁOP, w tym KL.

Istotną natomiast różnicą obu wariantów jest sposób przekazywania (stawiania) zadań szefom logistyki i ich podległość.

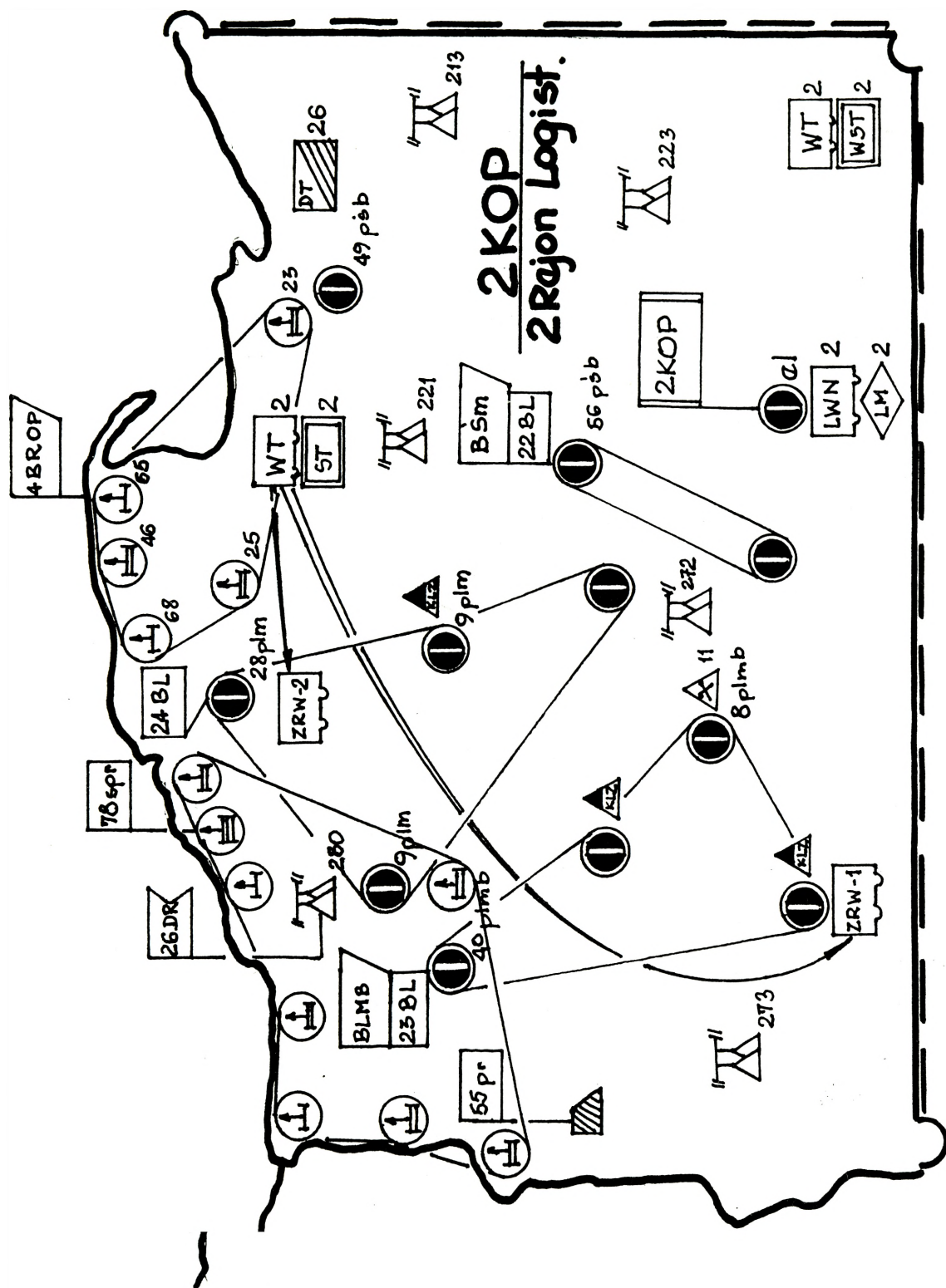
W wariantcie pierwszym szef rejonu logistycznego VŁOP podlega zastępcy dowódcy KOP do spraw logistyki - szefowi logistyki KOP i od niego otrzymuje zadania dotyczące wsparcia logistycznego VŁOP w rejonie logistycznym. W tym wypadku zależność między szefami logistyki rejonów a szefem logistyki VŁOP jest funkcjonalno-specjalistyczna. Zadania operacyjne związane z działalnością bojową VŁOP, szefom logistyki określonego szczebla, stawiają (przekazują) dowódcy VŁOP i dowódcy KOP. Bezdaczmiane to jest w określonych dokumentach bojowych. Na tej podstawie szefowie logistyki określonego szczebla przekazują (stawiają) zadania, zgodnie ze swoimi kompetencjami, swoim podległym i określają je również w dokumentach kierowania.

Wariant ten ma wady ze względu na skomplikowany (wzdłużony) obieg informacji. Z tego też względu stanowi on może wariant przejściowy w dążeniu do budowy systemu logistycznego VŁOP według wariantu drugiego. W wariantcie tym szefowie rejonu logistycznego VŁOP podlegają bezpośrednio i tylko szefowi logistyki VŁOP i od niego otrzymują zadania. Szef logistyki VŁOP zadania otrzymuje od dowódcy VŁOP.

Ponieważ siły i środki wsparcia logistycznego rejonu logistycznego WLOP rozmieszczone są na terenie administrowanym przez dowódców OW, stąd dowódca KOP (w wariantcie pierwszym podległości szefa logistyki rejonu logistycznego WLOP) i szef rejonu logistycznego WLOP (w wariantcie drugim podległości szefa rejonu logistycznego WLOP) ściśle współdziałają i wykonują wszystkie polecenia dowódcy OW związane z administrowaniem przez niego okręgiem. Ponadto w odniesieniu do środków materiałowych typu ogólnowojskowego, w które rejon logistyczny WLOP będzie zaopatrywany ze składów OW, szef logistyki rejonu logistycznego WLOP (w każdym z wariantów ich podległości) ściśle współdziała z szefami logistyki OW.

(Przewidując rozmieszczenie sił i środków logistycznych w terenie należy brać przede wszystkim pod uwagę ugrupowanie WLOP. Ponadto powinno uwzględniać się przewidywany kierunek głównego uderzenia przeciwnika, prawdopodobne rejonu działań jego desantów i grup dywersyjno-rozpoznawczych. Ważnym czynnikiem determinującym ugrupowanie sił i środków wsparcia logistycznego WLOP są warunki terenowe, układ sieci komunikacyjnej oraz naturalne warunki maskowania. Siły i środki logistyczne WLOP powinny się tak rozmieszczać w terenie, aby w toku trwania operacji obronnej ograniczyć do minimum nieprzewidziane, wymuszone, niekorzystne sytuacje i przedsięwzięcia z nimi związane. Rozmieszczenie sił i środków logistycznych rejonu logistycznego oraz układ dróg komunikacyjnych (drogowych, kolejowych, a nawet wodnych) dowozu i ewakuacji zapewniać muszą warunki i możliwości (w miarę potrzeby) przeniesienia głównego wysiłku działania w inny rejon.) Przykładowy schemat rozmieszczenia sił i środków w rejonie logistycznym - (rys. 13.)

(W działaniach obronnych szczególnego znaczenia nabiera obrona i ochrona sił i środków logistycznych WLOP. Od tego zależy w znacznym stopniu żywotność systemu logistycznego jak i żywotność WLOP jako całości. To znaczenie obrony i ochrony systemu logistycznego WLOP w operacji jest tak ważne ze względu na inicjatywę i działania przeciwnika. Przeciwnik znaczną część swych uderzeń może kierować na system logistyczny WLOP (np. w ramach izolacji pola walki) tj. składy, bazy, sieć dróg kołowych itp. Założyć należy, że w obronie zagrożenie będzie większe niż w



1999-2000. SCHEMT POZHESZCHENIA SIE I SPOKON KSPRC H REAMIE LUBIYUANTO.

działaniach zaczepnych. Dlatego obronę i ochronę systemu logistycznego WLOP należy organizować w ramach ogólnego systemu obrony i ochrony wojsk oraz obszaru kraju.)

Wybierając, proponując i wskazując wariant drugi organizowania systemu logistycznego WLOP jako przybliżony do optymalnego i docelowego, kierowano się głównie przewidywaną dużą sprawnością funkcjonowania systemu. Wyraża się ona jednakowa jakością sił i środków go tworzących jak i możliwością wykonania zadań na korzyść rzutów bojowych WLOP niezależnie od tego, w którym i ile znajdzie się w określonym rejonie logistycznym. Kierowano się też możliwością wykorzystania istniejących zasobów w terenie, gdzie będą te rejon logistyczne WLOP tworzone, a także łatwością kierowania wykonaniem zadań wsparcia logistycznego spowodowana "prostotą" zależności służbowych. Wszystko to ma duże znaczenie jeżeli uwzględni się jeszcze fakt, że część sił i środków w wypadku wybuchu konfliktu zbrojnego będzie mobilizowana, a czas do przygotowania wsparcia logistycznego działań bojowych będzie krótki, natomiast oddziaływanie przeciwnika zapewne intensywne.

Uogólniając można stwierdzić, że w proponowanej koncepcji budowy systemu logistycznego WLOP zakłada się dużą jego autonomiczność. Autonomiczność ta jednak nie oznacza zupełnego wyodrębnienia z ogólnego systemu logistycznego SZRP. Dotyczyć ona może tylko uzbrojenia, techniki wojskowej, środków materiałowych i rażenia typu specjalistycznego. Natomiast w odniesieniu do wyżej wymienionych środków lecz typu ogólnowojskowego, system logistyczny WLOP musi być powiązany z ogólnym systemem logistycznym WP. Tworząc koncepcję systemu logistycznego WLOP brano pod uwagę, aby funkcja planowania i realizacji zadań wsparcia logistycznego tego rodzaju sił zbrojnych na poszczególnych szczeblach dowodzenia (od taktycznego do operacyjnego), była domeną specjalistów kierowanych przez jednego kierownika (dowódcę, szefa logistyki).

Przedstawiana koncepcja uwzględnia dokonujące się zmiany w systemie logistycznym WP i zapewnia nowe jakościowo treści strukturze organizacyjnej organów kierowania systemem

logistycznym WŁOP i jednostkom wykonawczym. Zmiany te zapewniają jednoznaczność funkcji i odpowiedzialności, a także koordynację działalności służb logistycznych określonego szczebla kierowania. Osiągnięto to przez utworzenie funkcjonalnych pionów specjalistycznych (eksploatacji i zaopatrywania) na wszystkich szczeblach kierowania wojskami. Znaczący to, że z rozproszonych licznych służb logistycznych, metoda centralizacji kierowania i integracji, o podobnych specjalnościach we wszystkich zasadniczych ogniwach koncepcji systemu wsparcia logistycznego WŁOP, utworzono wskazane wcześniej piony funkcjonalne. Przebudowa organów kierowania logistyką WŁOP, w celu usprawnienia działalności służb i jednostek logistycznych, we wszystkich prezentowanych koncepcjach systemu logistycznego jest nową jakością uwzględniającą aktualne potrzeby WŁOP w tym zakresie. Ponadto budując koncepcję tego systemu uwzględniono jako jeden z warunków funkcjonalności przewidywane zasady działania, adekwatne do właściwości, warunków, zasad prowadzenia działań obronnych przez WŁOP. Działanie według ustalonych zasad ułatwiać będzie planowanie wsparcia logistycznego. Planowanie to wyrażone będzie w odpowiednich dokumentach kierowania (dowodzenia i zarządzania) określonego szczebla⁹⁾.

Opracowując koncepcję systemu logistycznego WŁOP prognozowano nieustanny rozwój służb logistycznych w kierunku specjalizacji. Uwzględniano powstawanie nowych służb i rozwój istniejących. Uznano, że proces ten prawidłowy i związany z przewidywaną zmianą jakościową sprzętu bojowego WŁOP.

Współczesne wsparcie logistyczne WŁOP stanowi ciągły proces obejmujący wiele przedsięwzięć oraz tysiące przedmiotów użytku wojskowego znajdujących się w stałym obiegu w systemie logistycznym wojsk. Dążono więc do tego, aby ten złożony ciągły proces dokonywał się w jak najprostszymi funkcjonalnie ale wydajnymi strukturami.

⁹⁾ o procesie kierowania, kompetencjach, instrumentach i w szczególności treści opracowania.

3. Zaopatrywanie Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach bojowych.

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej ze względu na swoje miejsce i rolę w Siłach Zbrojnych oraz koncepcję użycia w działaniach bojowych, wyróżniają się pewnymi cechami odmiennymi od pozostałych rodzajów wojsk. Ich działalność już w okresie pokoju ma charakter w pewnym sensie wojenny, ze względu na konieczność utrzymywania określonych sił i środków bojowych w gotowości do natychmiastowego użycia, np. w lotnictwie i wojskach rakietowych. To właśnie świadczy o wspomnianym wojennym charakterze, bowiem czy istnieje konkretny przeciwnik czy też nie, sprzęt bojowy i środki materiałowe są przez te wojska zużywane. W rzeczywistych działaniach wojennych znacznie ulegnie zakres tego zużycia tj. w przypadku sprzętu zużycie eksploatacyjne powiększone zostanie o straty bojowe a w przypadku środków materiałowych ulegnie znacznej intensyfikacji i rozszerzeniu o bojowe środki rażenia. Różnym zatem wymogom odpowiadać musi pokojowy i wojenny tryb zaopatrywania tych wojsk.

Duże natężenie przyszłych działań bojowych, nasycenie WLOP różnorodną techniką bojową oraz niszczące skutki uderzeń przeciwnika najprawdopodobniej będą stawiać olbrzymie wymagania dotyczące rytmiczności i terminowości zaopatrywania. Dlatego też można stwierdzić, że zaopatrywanie oddziałów i pododdziałów w działaniach bojowych jest i będzie jednym z najważniejszych elementów logistyki WLOP. Organizuje się je i realizuje w celu bieżącego zaspokajania wszystkich potrzeb walczących wojsk lecz głównie w zakresie uzbrojenia, sprzętu technicznego i środków materiałowych (w tym szczególnie bojowych środków rażenia). Jak wskazują przykłady z dotychczasowych wojen¹⁰⁾ i konfliktów lokalnych bez sprawnego zaopatrywania prowadzenie działań na dużą skalę nie jest możliwe.

¹⁰⁾ Pouczające w tym względzie są wnioski z doświadczenia wojny w Iraku.

Mając na uwadze cel niniejszego opracowania przedstawione zostaną pewne koncepcje zmian dotyczące zarówno statycznych jak i dynamicznych cech procesu zaopatrywania. Wśród statycznych rozpatrywane będą uruchomienie zapasów środków materiałowych i modyfikacja systemu zaopatrywania a wśród dynamicznych - uzupełnianie tych środków, wykorzystanie transportu oraz ewakuacja materiałowa¹¹⁾.

Konsekwencją tych zmian w uruchomieniu zapasów materiałowych, oprócz ilościowego i jakościowego wzrostu będącego w prostej zależności ze zmianami wyposażeniowymi, wydaje się konieczność dostosowania do potrzeb poszczególnych szczebli dowodzenia. Podstawowymi kryteriami w tym względzie jest wielkość tych zapasów, która określała zadania bojowe oraz spełniana przez nie rola w podsystemie zaopatrywania.

Oznacza to, że bezpośredni wykonawca (głównie szczebel taktyczny) powinien dysponować zapasami umożliwiającymi wykonanie każdego zadania bojowego i zgodnie z maksymalnymi możliwościami bojowymi. Zasada stawiana zadań na tym szczeblu w cyklu dobowym (na dobę działań), zasadniczo określa minimalną wielkość zapasów tego szczebla. Optymalną stanowić będzie wielkość ta powiększona o ilość jednostkową (1 p/1 w lotnictwie, 1 jo w wojskach rakietowych), zapewniającą możliwość działania w nieprzewidzianych sytuacjach jak np: zerwanie planowych dostaw, straty bojowe czy też nawet eksploatacyjne, itp. Wynika to z uznanych zasad sztuki operacyjnej wśród których wymieniana się konieczność utrzymywania odwodów na każdym szczeblu organizacyjnym. Rolę tego odwodu powinna spełniać właśnie ta ilość jednostkowa lecz odpowiednio interpretowana dla każdego szczebla dowodzenia. To z kolei wynika z drugiego z w/w kryteriów a mianowicie z roli w podsystemie zaopatrywania. Każdy wyższy szczebel winien być potencjalnym źródłem zaopatrzenia dla własnych lecz nierzadko i innych jednostek np. wzmocnienia lub operacyjnie podporządkowanych.

Stosowanie się do tych założeń i proste obliczenia pozwalają

¹¹⁾ Pominięta zostana pozostałe przedstawiane związane z zaopatrywaniem, jak: planowanie, prognozowanie, zapotrzebowanie, konserwacja, rozdział środków, ewidencja, kontrola i sprawozdawczość jako mało istotne na tym etapie badań.

określić zapasy szczebla taktycznego, których minimalna wielkość winna być następująca:

- w oddziale - jednodobowy;
- na szczeblu związku taktycznego (dywizji, brygady) - również jednodobowy;
- łącznie w związku taktycznym - dwudobowy.

W określaniu wielkości zapasów występują dwie zasadnicze sprzeczności tj. względy ekonomiczne, które nakazują minimalizację i operacyjno - taktyczne, nakazujące zapewnienie realizacji wszystkich zadań w określonym przedziale czasowym. Ten drugi wzgląd odnoszony zazwyczaj do czasokresu operacji (obronnej, zaczepnej) wskazuje, że najprościej zawczasu wyposażyć bezpośrednich wykonawców w stosowne zapasy, eliminując tym samym skomplikowany i uciążliwy proces dowozu środków materiałowych. Inne względy, a głównie zagrożenie zniszczeniem lub z różnych przyczyn zmniejszeniem przed rozpoczęciem działań, już w pierwszych dniach czy nawet kolejnych decydują, że jest to niewskazane i niecelowe. Należy zatem dążyć do optymalizacji tj. określić racjonalne wielkości tych zapasów, odpowiednio je urzutować i powiązać stosownymi relacjami, tworząc tym samym swoisty podsystem zaopatrywania (wsparcia materiałowego) w systemie logistycznym. Wymaga to jednak szczegółowego (naukowego) rozpracowania.

Biorąc za podstawę wskazane wcześniej proste uwarunkowania (z konieczności na tym etapie mniejszego opracowania) więc niemal intuicyjnie można powiedzieć, że na szczeblu korpusu (KOP, KL) wielkość zapasów winna się kształtować na poziomie pięciu - siedmiodobowych. Znajduje ona potwierdzenie w badaniach i przy analizie wniosków z ćwiczeń¹²⁾.

W COŻ zatem winien się znajdować zapas na nie mniej niż 7 dni co daje to łączna i wymagana (założona) wielkość na 12-14 dni spełniając tym samym wymóg czasowy operacji.

Lotniska ze stacjonarnymi składami materiałowymi a także bazy lotnicze nie powinny stanowić wyłomu w przyszłościowym modelu zaopatrywania ze względu na wielkość utrzymywanych tam zapasów.

¹²⁾ Tak było podczas treningu VLOP pl. WRZESIEŃ-02.

Można je traktować jako zapasy szczebla korpusnego przyjmując uprzednie założenie, że zapasy szczebla taktycznego są ruchomymi t.j. utrzymywanymi na transporcie.

Dożenie do ostatecznego i nowego koncepcyjnie uporządkowania wojskowo - administracyjnego podziału obszaru kraju (cztery OW, dostosowana do potrzeb liczba KOP "przywiązanych" terytorialnie do tych okręgów i stanowiących jednocześnie rejony logistyczne, podział na sektory odpowiedzialności, itp.), wskazuje na konieczność odpowiedniej przebudowy dotychczasowego systemu zaopatrywania. Zarys koncepcji rozwiązań w tym zakresie ilustruje (rys. 14.)

U podstaw tej koncepcji leżała myśl by środki materiałowe do wykonawców dostarczane były w układzie:

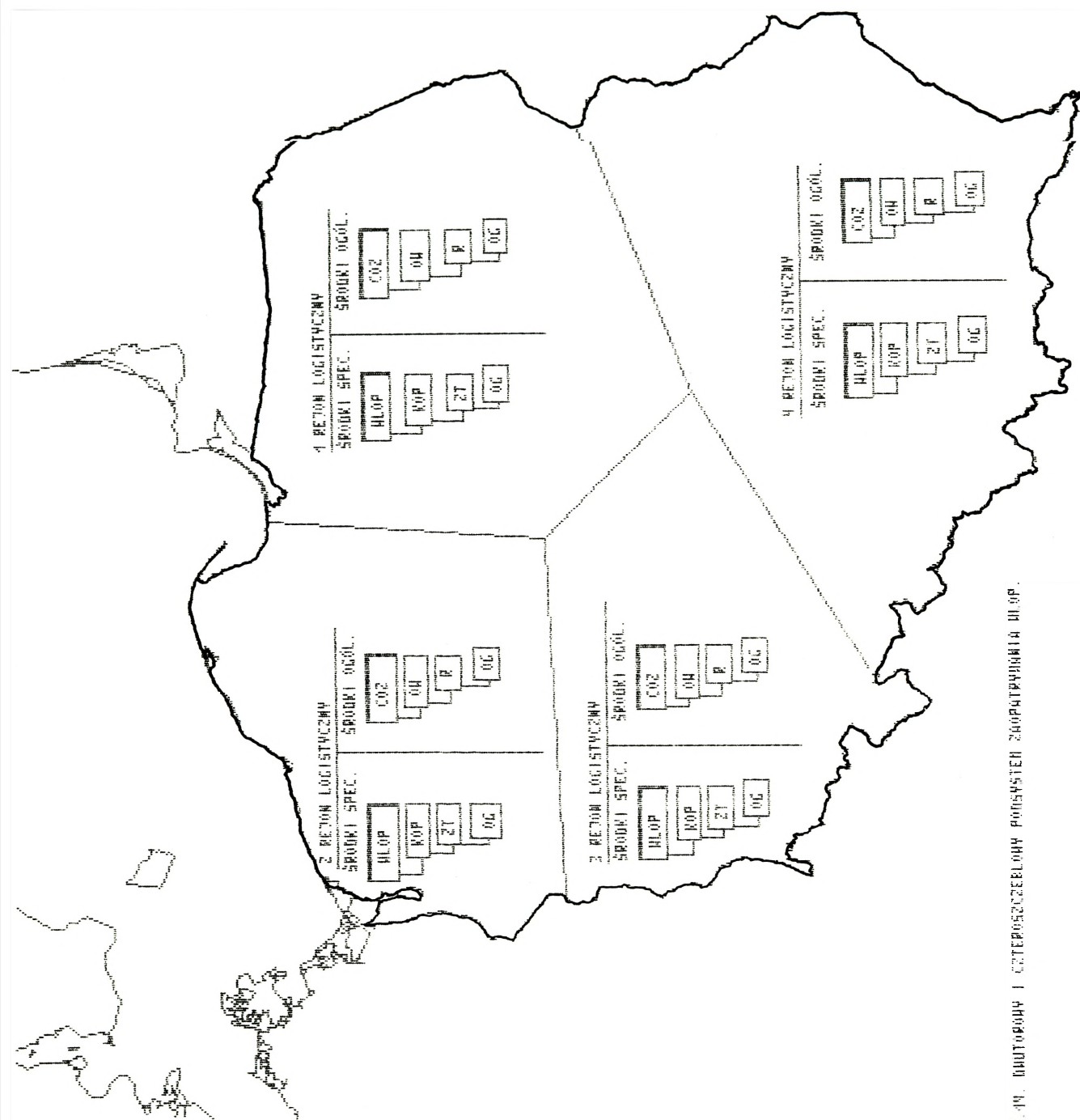
- ogólnowojskowym: COZ → OW → S (sektor) → OG (baza);
- specjalistycznym: WLOP → KOP (KL) → OG (baza).

Organami wykonawczymi na szczeblu ZO i ZTO powinny być właściwe składnice (przede wszystkim stacjonarne), natomiast na szczeblu taktycznym dla lotnictwa - głównie magazyny lotniskowe (baz lotniczych); dla pozostałych rodzajów wojsk - baz logistycznych sektorów.

W okresie pokoju można dopuścić pominięcie niektórych ogniw (np. szczebla ZT czy sektora) lecz nie jest to wskazane w okresie wojny.

Uzupełnianie zapasów na szczeblu taktycznym powinno być realizowane w cyklu - jeden raz w ciągu doby. Oddział gospodarczy mógłby być zaopatrywany przez składnice sektora lub rejonu logistycznego lub też w nich się sam zaopatrywać. W przypadku wyłączenia któregośkolwiek ogniwą posystemu zaopatrywania istnieje możliwość skorzystania z zapasów szczebla ZT (pełniłyby one rolę odwodu materiałowego). Na szczeblu ZTO i ZO uzupełnianie zapasów powinno się odbywać w cyklu kilkudobowym (raz na 3 - 4 doby), stosownie do zużycia.

Specyfika zaopatrywania wojsk OPL w rakiety i amunicję przeciwlotniczą, w przypadku gdy oddziały (ZT) nadal będą podlegały dowodcy ogólnowojskowemu wskazuje na duże prawdopodobieństwo zachowania obecnego systemu. Idea jego polega



rys. 49. DYTORY I CZTEROSZCZEBLOWY PODSYSTEM ZAPOBIEGANIA WOP.

na dostarczaniu tych środków w całości tzw. kanałem amunicyjnym tj. z dotychczasowej armijnej brygady materiałowego zabezpieczenia (ABMZ). Drugorzutowe oddziały tych wojsk mogą pobierać zaopatrzenie bezpośrednio z brygady materiałowego zabezpieczenia szczebla centralnego. Podstawowymi źródłami zaopatrzenia pierwszorzutowych jednostek z zasady winny być natomiast korpusne polowe techniczne bazy rakiet przeciwlotniczych (KPTBRPlot).

W przypadku podporządkowania jednostek OPL dowodcy WLOP możliwym i wskazanym do przyjęcia będzie wariant, w którym nastąpi przekazanie rakiet i amunicji przeciwlotniczej do składnic i baz logistycznych tych wojsk tj. rejonu czy nawet sektora w strefie odpowiedzialności których będą stacjonowały. Nie wyklucza się jednak ze względów organizacyjnych zaopatrywania w rakiety przekazywanych w podporządkowanie dowodcy WLOP jednostek OPL na dotychczasowych zasadach.

Ciągłość i terminowość zaopatrywania jednostek WLOP można osiągnąć między innymi przez sprawna organizację dowozu i racjonalne wykorzystanie transportu. W okresie pokoju a także osiągania wyższych stanów gotowości bojowej przez wojska dowóz większych ilości środków materiałowych oraz szczególnie z odległych źródeł zaopatrzenia (300 - 600 km) powinien być realizowany w zdecydowanej większości transportem kolejowym. Można tą drogą przewozić wszystkie rodzaje środków i sprzętu, praktycznie w nieograniczonych ilościach, przy stosunkowo niskich kosztach i w zasadzie niezależnie od pory roku i doby. W okresie działań wojennych zasadniczym środkiem transportu w dowozie na bliskie i średnie odległości powinien być transport samochodowy - pododdziały transportowe będące w dyspozycji szefa logistyki KOP (KL) lub organiczny transport jednostek. Ten rodzaj transportu przy stosunkowo dużej prędkości przewozu i z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia bez potrzeby przeładowywania, możliwościach poruszania się po drogach gruntowych a nawet bezdrożach jest nie tylko samodzielnym lecz stanowi z reguły uzupełnienie innych rodzajów transportu.

Do dowozu pocisków rakietowych p - p, między rakiet z - p i innego ważnego zaopatrzenia powinien być wykorzystywany

transport powietrzny, ponieważ charakteryzuje go największa dynamika (prędkość, przestrzeń, niezależność od drożni a nade wszystko czas). Jest to cecha wyróżniająca go spośród innych rodzajów transportu, jednak inne względy (wymagania) ograniczają masowość zastosowania.

Evakuację środków materiałowych powinno się z zasady prowadzić od linii frontu do zaplecza. Dotyczy to głównie środków zagrożonych przechwyceniem przez przeciwnika a także stanowiących nadwyżkę, uszkodzonych lub nawet skażonych.

4. Wsparcie techniczne Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach bojowych.

Istotą wsparcia technicznego w działaniach bojowych Wojsk Lotniczych i OP jest zapewnienie wysokiego stopnia sprawności technicznej statków powietrznych, zestawów rakietowych, pojazdów mechanicznych i pozostałego sprzętu technicznego będącego w ich wyposażeniu. Podstawowe znaczenie dla zachowania zdolności bojowej ma sprawność techniczna aktywnych środków walki (statków powietrznych i zestawów rakietowych), ponieważ niemal każda usterka eliminuje je z bojowego wykorzystania. Nieco mniejszy, bo nie bezpośredni wpływ ma sprawność techniczna pojazdów mechanicznych, gdzie może zachodzić taka zależność w przypadku pojedynczych egzemplarzy z zamontowanymi na nich urządzeniami specjalistycznym. Stosunkowo najmniejszy wpływ na zdolność bojową ma sprawność techniczna pozostałego sprzętu technicznego, aczkolwiek i tu można wyodrębnić niektóre egzemplarze których niesprawność może poważnie zakłócić a nawet uniemożliwić wykorzystanie części lub całości sił.

Nowe uwarunkowania doktrynalne oraz procesy restrukturyzacyjne w Siłach Zbrojnych spowodowały, że wsparcie techniczne zwane dotychczas zabezpieczeniem organizowane w większości przy wykorzystaniu ruchomych warsztatów (szczebel taktyczny i taktyczno-operacyjny) rozwijanych w przestrzeni operacyjnej na obszarze kraju i poza granicami (lotnictwo) ulegał zasadniczym zmianom. Wojska Lotnicze i OP powstałe z

połączenia dwóch odrębnych rodzajów wojsk posiadać powinny jednolity system wsparcia technicznego uwzględniający także wymagania sprzętu włączanych jednostek OPL. Ogólna koncepcja logistyki w strukturze Wojsk Lotniczych i OP "2000" zakłada rejonizację systemu wyrażającą się podziałem obszaru kraju na rejony i sektory logistyczne, w których jako podstawowe ogniwo (organ) wykonawczy mają być bazy typu A i B.

Ogólna idea budowy systemu logistycznego Wojsk Lotniczych i OP stanowi zatem wytyczna do organizacji podsystemu wsparcia technicznego w którym takim organem wykonawczym jawia się stacjonarne warsztaty poszczególnych szczebli dowodzenia. Idea ta prosta w swym zarysie, wymaga jednak praktycznych rozwiązań uwzględniających szeroko rozumiane uwarunkowania taktyczne, administracyjne, terenowe, organizacyjne czy wreszcie specjalistyczne.

Uwarunkowania taktyczne to filozofia działania, w której zwycięże historyczne a nade wszystko praktyczny ich aspekt winien znaleźć odzwierciedlenie (zasady sztuki wojennej). Istotą lub wykładnią jest tu zachowanie określonej samodzielności taktycznej każdego szczebla dowodzenia (a zatem i wykonawczego) bez konieczności odwoływania się do możliwości przełożonego przy realizacji każdego otrzymanego zadania. Zatem każdy szczebel organizacyjny powinien dysponować odpowiednim potencjałem, zapewniającym jego wykonanie. Odzwierciedleniem tego w podsystemie wsparcia technicznego jest posiadanie dostosowanego do zadań organu remontowego, przy czym na szczeblu podstawowym (pułk) odpowiednio silnego tj. pokrywającego 60-70% wojennych potrzeb. Pozostałe potrzeby (40-30%) winny być pokrywane możliwościami organów remontowych wyższych szczebli widzianych jako odwoły techniczne, z konieczności w całości lub częściowo mobilne. Konieczność ta wynika ze specyfiki wykorzystania bojowego wojsk (wymagana dyspozycyjność kierunkowa) w szczególności lotnictwa i podporządkowanych jednostek WOPL.

Bez wątpienia warunki pokojowe, lecz także również i wojenne umożliwiają powierzenie części zadań obsługowo-remontowych

pozawojskowym specjalistycznym organom, na zasadzie świadczenia usług. Dotyczy to większości technicznego sprzętu naziemnego a możliwym wydaje się również w pewnym zakresie i w odniesieniu do statków powietrznych. Podstawa do takich rozwiązań winna być zasada maksymalnego wykorzystania zasobów miejscowych (stacjonarnej bazy warsztatowej) a koniecznością odpowiednie uregulowania prawne i administracyjne. Daje to możliwość ograniczenia wielkości organicznych organów remontowych, aczkolwiek nie powinno prowadzić do całkowitej z nich rezygnacji. Wspomniane na wstępie względy taktyczne wskazują na konieczność dysponowania na szczeblu podstawowym tego typu organami wykonawczymi i to z zasady mobilnymi.

Uwarunkowania administracyjne to ustalenia prawne nakazujące cywilnym organom remontowym (zarówno państwowym jak i prywatnym) wydzielanie odpowiedniego limitu mocy produkcyjnych dla potrzeb wojska. Wydaje się celowym, by tworzony podsystem wsparcia technicznego w Wojskach Lotniczych i OP na każdym szczeblu organizacyjnym mógł współpracować z odpowiednimi organami cywilnymi a także innych rodzajów wojsk, zgodnie z góry ustalonymi zasadami. Istotą problemu wydaje się być tu podział kompetencji w którym wojskowe organa logistyczne muszą uzyskać priorytet w stawianiu zadań zgrupowanym w danym rejonie organom remontowym, przy stosowaniu zasady maksymalnego wykorzystania własnych możliwości.

Uwarunkowania terenowe to istniejące zasoby miejscowe (rejonowa baza techniczna) na którą składają się zakłady produkcyjne i usługowe z odpowiednią infrastrukturą warsztatową (w tym i prywatne). Istotą wydaje się tu znajomość możliwości poszczególnych z nich, by łącznie z możliwościami własnych organów zaspokajały potrzeby bazujących w tym rejonie jednostek. W przypadku wystąpienia niedoborów w tym zakresie zaistnieje konieczność uzupełnienia ich możliwościami organów szczebla nadrzędnego (stąd wymóg mobilności). Jest to niezbędne dla racjonalnych rozwiązań systemowych, w których widziane być muszą interesy wszystkich rodzajów wojsk oraz gospodarki narodowej.

Uwarunkowania organizacyjne w podsystemie wsparcia technicznego to jego struktura i relacje wewnętrzne a także zewnętrzne (połączenia z nadrzędnym systemem wojsk lądowych). Istotą w strukturze podsystemu winno być odpowiednie urzutowanie organów remontowych ich wielkość, potencjał oraz podział kompetencji. Oznacza to, że każdy szczebel organizacyjny winien dysponować dostosowanym do potrzeb organem, zdolnym do udzielania pomocy lub w skrajnych przypadkach do przejęcia zadań szczebla niższego. Wynika to ze specyfiki dyslokacji i "przywiązania" znakomitej większości jednostek WŁOP do konkretnych obiektów. Daje to efekt powstawania funduszu remontowego w określonych rejonach a nawet miejscach, które z dużym prawdopodobieństwem można określić. Istnieje zatem możliwość racjonalnego rozmieszczenia stacjonarnej części organów remontowych w stosunku do nich określając jednocześnie precyzyjnie zasady działania. Chodzi o to by każdy z tych organów dysponując także częścią mobilną mógł w razie potrzeby wspierać szczebel podrzędny.

Uwarunkowania organizacyjne to również sposób kierowania podsystemem (zarządzania), w którym możliwe są różne rozwiązania od podziału na poszczególne warsztaty specjalistyczne (np.FVL, RVER) do zintegrowanych, grupujących w swojej strukturze te pierwsze na zasadzie działów. Praktyka wskazuje, że działania integracyjne pozwalają zmniejszyć nieprodukcyjną ich część a zatem winny znaleźć zastosowanie w budowanym podsystemie. W dobie menadżerów i komputerów wydaje się zbędnym przełamywanie dotychczasowych poglądów, że specjalistycznym warsztatem może kierować tylko specjalista-technolog. Taki sposób myślenia sprowadza do rangi nierozwiązalności problem - kto winien być kierownikiem warsztatów zintegrowanych, wobec różnorodności sprzętu WŁOP.

Uwarunkowania specjalistyczne to ogólnie podział kompetencji lecz nie jak dotychczas formalny i wynikający często z ograniczeń okresu pokojowego (według rodzajów remontów) a wynikający z aktualnych potrzeb i możliwości organów remontowych. Istotą w tym względzie jest czas odzysku przez użytkownika uszkodzonego sprzętu

(który powinien być jak najkrótszy) i to właśnie powinno być podstawowym kryterium kwalifikacji do remontu w organie odpowiedniego szczebla. W działaniach bojowych może się okazać, że pododdział remontowy najniższego szczebla (np. prpk pułku lotniczego) dysponując wolną mocą produkcyjną nie będzie mógł podjąć remontu średniego, ponieważ wykracza to poza zakres jego kompetencji. Sytuacja taka stwarza konieczność ewakuacji uszkodzonego egzemplarza sprzętu do organu szczebla nadrzędnego, komplikując i wydłużając znacznie wspomniany czas. Wynika to z czasochłonności i pracochłonności procesów ewakuacyjnych, które w budowie racjonalnego podsystemu wsparcia technicznego należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Jest to jaskrawie widoczne na przykładzie statków powietrznych, gdzie ewakuacja jest zadaniem niemal niewykonalnym. Podobne problemy stwarzać będzie wielkogabarytowy sprzęt wojsk rakietowych i radiotechnicznych.

Rozwiązaniem w tym zakresie wydaje się rozszerzenie kompetencji poszczególnych organów remontowych oraz szerokie zastosowanie technologii wymiany zespołów. Wymaga to jednak udoskonalenia systemu obiegu informacji oraz usprawnienia procesu decyzyjnego. Należy zatem stosować zasadę remontowania sprzętu niemal w miejscu uszkodzenia (RD, RB a nawet RS) przyjmując w procesie decyzyjnym jedyne kryterium t.j. czas odzysku. Zasada ta winna być stosowana elastycznie, by nie doprowadzić do rozpraszania wysiłku.

Wydać się to możliwym poprzez gromadzenie funduszu remontowego w z góry zaplanowanych miejscach (PZSU) i odpowiedni podział administracyjny obszaru kraju. OW i KOP a w nich rejonów logistycznych na sektory (rejon) odpowiedzialności organów remontowych. Chodzi o to, by tam gdzie jest to uzasadnione względami technologicznymi prowadzić ewakuację uszkodzonego sprzętu do stosownego warsztatu, natomiast tam gdzie względy te wskazują na możliwość dokonania remontu w miejscu powstania uszkodzenia - kierować mobilny środek remontowy. Ma to szczególne znaczenie w odniesieniu do wspomnianych na wstępie pojedynczych egzemplarzy specjalistycznego sprzętu.

Uwzględniając wymienione uwarunkowania perspektywny podsystem wsparcia technicznego WLOP jawi się bez wątpienia jako

zmodyfikowany i eksperymentalnie dotychczas wdrażany na niektórych szczeblach organizacyjnych byłych wojsk OPK (np.3 KOP). Musi być on jednak ściśle powiązany z odpowiednim systemem wojsk lądowych a nadto zachować pożądaną częściową mobilność. Wymogiem chwili jest dostosowanie możliwości produkcyjnych organów wykonawczych szczebla najniższego do zadań okresu wojennego, ponieważ dotychczas dalece niewystarczające już w okresie pokoju nie dawały gwarancji zaspokojenia potrzeb wojennych. Rozwiązania typu mobilizacyjnego uzupełniania braków nie sprawdzają się w dzisiejszej dobie, bowiem decydującym o wszystkim jest czas i sprawdzony w codziennym działaniu organ.

W kontekście koncepcji tworzenia baz lotniczych typu A i B rejonizacja podsystemu wsparcia technicznego w VLOP jest niemal rozwiązana. Należy jednak oprócz statków powietrznych widzieć również całość technicznego sprzętu naziemnego. W tym układzie nazewnictwo typu "baza lotnicza" budzi wątpliwości. Bardziej adekwatna wydaje się nazwa np. "baza logistyczna rejonu (sektora) nr...". Nie oznacza to chęci wyeliminowania baz lotniczych ze słownictwa logistycznego czy bardziej drastycznie - ze struktury systemu, lecz jest dążeniem do uporządkowanej jego przebudowy. W takim ujęciu struktura systemu logistycznego VLOP winna uwzględniać przeznaczenie poszczególnych organów a szczególnie wykonawczych. Jeśli zatem dany organ jest przeznaczony do realizacji zadań tylko na rzecz lotnictwa niechaj w jego nazwie będzie to zawarte np. "baza lotnicza", jeśli natomiast spełnia szerszą rolę tj. realizuje świadczenia dla kilku rodzajów wojsk (jak to ma miejsce w VLOP) jego nazwa powinna być inna np. "baza logistyczna rejonu (sektora) nr...".

Analiza wszelkich uwarunkowań i trendów, z konieczności dość ogólna wskazuje, że podsystem wsparcia technicznego w swej strukturze winien być odzwierciedleniem rozwiązań przyjętych w całej logistyce Sił Zbrojnych a także wszystko w VLOP. Rejonizacja tak, lecz wobec tego podział administracyjny - wojskowy od początku do końca. Zatem obszar kraju jako sfera działalności systemu logistycznego winien być podzielony na rejonów logistyczne

a te z kolei na sektory, w których w zależności od potrzeb lotnictwa powinny być zorganizowane bazy lotnicze. W tym układzie podsystem wsparcia technicznego tworzyłby odpowiedni układ: obszar techniczny kraju - rejon techniczny - sektor techniczny. Organem wykonawczym w sektorze technicznym byłyby wspomniane wcześniej zintegrowane warsztaty a w nich i specjalistyczne WLOP, jako uzupełnienie ogólnej infrastruktury technicznej sektora.

Proponowany układ strukturalny podsystemu wsparcia technicznego jest odpowiednikiem istniejącego i preferowanego w dalszym ciągu systemu dowodzenia Wojskami Lotniczymi i Obrony Powietrznej, w którym występują cztery szczeble:

WLOP → KOP → PISD → jednostki bojowe (pl. drplot. krt).

Pierwsze trzy z wymienionych, niewatpliwie decydenckie i wyposażone w odpowiednie środki łączności, są węzłami informacji o sytuacji taktycznej i technicznej w podległych im kompetencyjnie obszarach. Zatem tam właśnie winna być wypracowywana decyzja techniczna w odniesieniu do każdego egzemplarza uszkodzonego sprzętu a bez wątpienia specjalistycznego. W odniesieniu do sprzętu technicznego ogólnego przeznaczenia decyzja ta winna dotyczyć wskazania stosownego organu remontowego sektora lub rejonu logistycznego wojsk lądowych, po dokonaniu niezbędnych uzgodnień. Tym samym system dowodzenia określa niejako strukturę organów kierowania podsystemem wsparcia technicznego, bowiem tam gdzie dowódca tam również szef logistyki i jego specjalistyczny doradca - szef pionu technicznego.

Przedstawione uwarunkowania oraz przemyslenia koncepcyjne stanowią podłoże do opracowania szczegółowych i racjonalnych rozwiązań, których uzyskanie bez udziału specjalistów ze służb technicznych nie jest możliwe. Szczególnie istotnymi w tym względzie będą niewatpliwie wypowiedzi i sugestie technologów, lecz ludzi pozbawionych partykularyzmu. W poszukiwaniu racjonalnych rozwiązań systemowych nie można bowiem dokonywać wartościowania specjalistów z różnych dziedzin. Każdy z nich stanowić musi spójne ogniwo żywego organizmu - systemu jednoczącego je we wspólnocie celu.

Przebudowa podsystemu wsparcia technicznego winna zdecydowanie zmierzać w kierunku maksymalizacji możliwości wykonawczych i minimalizacji administracji. Maksymalizacja możliwości wykonawczych to także rozwiązanie problemów ewakuacyjnych, których uciążliwość ulegnie niewątpliwemu złagodzeniu poprzez proponowaną szczegółową rejonizację. Rejonizacja ta powinna się także wydatnie przyczynić do osiągnięcia drugiego celu przebudowy.

5. Wsparcie lotniskowe Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

Problem wsparcia lotniskowego lotnictwa w toku działań bojowych pojawił się wraz z wprowadzeniem do uzbrojenia wojsk statków powietrznych (samolotów, śmigłowców). W miarę ich doskonalenia jako środka walki, problem lotniskowy nabiera coraz większego znaczenia. Wzrost parametrów technicznych - eksploatacyjnych statków powietrznych oraz zmiana form i sposobów walki lotnictwa zwiększły wymagania w zakresie eksploatacji lotnisk przez oddziały (pododdziały).

Lotniska wojskowe jako obiekty powierzchniowe o dużych parametrach geometrycznych z nagromadzonym na nich znacznym potencjałem bojowym i logistycznym są w sposób ciągły rozpoznawane. Fakt ten powoduje, że stanowią one potencjalne obiekty ataków wrażliwe na uderzenia zarówno bronią konwencjonalną jak i masowego rażenia. W tej sytuacji zaspakajanie potrzeb lotniskowych lotnictwa w działaniach bojowych prowadzonych na obszarze kraju urasta do rangi problemu priorytetowego.

Zaspakajanie potrzeb lotniskowych lotnictwa polegać będzie na odtworzeniu sprawności eksploatacyjnej i technicznej lotnisk, głównie poprzez ich rozminowanie oraz odbudowę ze zniszczeń po uderzeniach przeciwnika. W szczególnych przypadkach, podyktowanych wymaganiami operacyjno - taktycznymi, zaspakajanie tych potrzeb może być realizowane poprzez rozbudowę lotnisk, adaptację odcinków dróg do celów lotniskowych, budowę operacyjnych lotnisk poleowych, remont eksploatacyjny oraz pozorowanie bazowania lotnictwa.

Celem wsparcia lotniskowego powinno być:

- zapewnienie lotnictwu możliwości przyjęcia dogodnego ugrupowania do działań;
- umożliwienie manewrowania lotnictwem na dowolny kierunek;
- umożliwienie pułkom lotniczym rozsrodkowania sił i środków w sposób zapewniający maksimum bezpieczeństwa;
- przygotowanie niezbędnej liczby ukryć dla ludzi i środków materiałowych.

Aby tak nakreślony cel zrealizować lotnictwo powinno dysponować wymaganą liczbą lotnisk o odpowiedniej jakości (z warunkami do startu, lądowania, kołowania i rozmieszczenia statków powietrznych), w określonym miejscu na obszarze kraju oraz czasie operacji. Potrzeby lotniskowe powinny być wyrażone poprzez parametry w postaci liczby, jakości oraz dyslokacji lotnisk w czasie operacji.

Liczbe potrzeb powinna stanowić liczba lotnisk zdolnych do użytkowania, niezbędnych do prowadzenia działań bojowych przez oddziały lotnictwa. Parametr ten będzie zależał od:

- koncepcji użycia lotnictwa;
- składu bojowego lotnictwa;
- norm taktycznych i wymagań operacyjnych bazowania lotnictwa.

Te właśnie czynniki w początkowym okresie operacji powinny głównie decydować o liczbie potrzeb. W toku jej trwania lotnictwo ponosząc będzie jednak straty a zmniejszająca się liczba statków powietrznych obniży jego potrzeby. Należy także liczyć się z tym, że w wyniku oddziaływania przeciwnika zmniejszy się również liczba lotnisk zdolnych do użytkowania. Cechą charakterystyczną tego okresu będzie zjawisko deficytu lotnisk z warunkami do użytkowania w stosunku do potrzeb. W celu zmniejszenia tego niekorzystnego zjawiska należy przewidzieć użycie potencjału inżynierii - lotniskowego do usunięcia materialnych skutków oddziaływania przeciwnika.

Jakość potrzeb powinny stanowić wymagania eksploatacyjne statków powietrznych w odniesieniu do parametrów geometrycznych pola wzlotów oraz podejść powietrznych lotniska. Z tego też względu celowym wydaje się aby w dalszych badaniach lotniska podzielić na trzy kategorie.

Kategorię pierwszą stanowiłyby lotniska zdolne do użytkowania przez lmb, lm, lt i lrt (lotniska stałe I i II klasy oraz drogowe odcinki lotniskowe I klasy).

Kategorię drugą stanowiłyby lotniska zdolne do użytkowania przez pozostałe rodzaje lotnictwa (lotniska III i IV klasy, drogowe odcinki lotniskowe II i III klasy oraz stałe lotniska smigłowcowe I klasy).

Kategorię trzecią stanowiłyby lotniska zdolne do użytkowania tylko przez oddziały lotnictwa smigłowcowego i łącznikowo - sanitarnego (lotniska V klasy, lotniska smigłowcowe II i III klasy oraz lądowiska smigłowcowe I, II, III klasy).

Dyslokacja lotnisk określa ich położenie geograficzne na obszarze kraju w stosunku do granic państwa i kierunków zagrożenia. Dyslokacja głównie powinna zależeć od kierunków i stopnia zagrożenia, wymagań głębokości bazowania poszczególnych rodzajów lotnictwa oraz koncepcji ich użycia w toku operacji. Należy dążyć do takiej sytuacji aby dyslokacja lotnisk i drogowych odcinków lotniskowych zapewniała przyjęcie dogodnego ugrupowania na początku i w czasie trwania operacji. Ugrupowanie lotnictwa przed wybuchem konfliktu powinno być dostosowane do potrzeb operacji tak aby z chwilą jego wybuchu nie wynikała konieczność wykonania operacyjnego manewru lotniskowego.

W nowej sytuacji politycznej, militarnej jaka wytworzyła się po rozpadzie byłego Związku Radzieckiego, połączeniu RFN i NRD, prowadzonej restrukturyzacji naszych SZ zupełnie nowego podejścia wymaga ocena zagrożenia lotnisk na obszarze RP. Wydaje się, że lotniska jako potencjalne cele uderzeń mogą podlegać takim rodzajom oddziaływania jak: zagrożenie, rozpoznawanie, dezorganizowanie, obezwładnianie i niszczenie. Ich zagrożenie uderzeniami lotnictwa taktycznego jawi się pochodną określonych czynników zewnętrznych i wewnętrznych. Czynnikami zewnętrznymi mogą być obce potencjały zastosowane do uderzeń na nasze lotniska w powiązaniu z obowiązującymi sposobami jego użycia. Czynnikami wewnętrznymi bezpośrednio związanymi z naszym lotnictwem będą:

- znaczenie lotnisk w systemie obronnym kraju i działaniach bojowych lotnictwa;
- położenie geograficzne lotnisk w stosunku do kierunków

zagrożenia, granic kraju oraz innych lotnisk;

- ranga regionów (znaczenie geograficzne, polityczne, przemysłowe w skali kraju lub kontynentu);
- liczba i rodzaj bazującego na nich lotnictwa.

Przeciwdziałanie zagrożeniom jest bardzo trudne i powinno odbywać się głównie poprzez doskonalenie systemów maskowania, ochrony i obrony baz lotniczych oraz pozorowanie bazowania lotnictwa.

Wydaje się, że w przyszłych działaniach pierwszorzędного znaczenia nabierze realizacja przedsięwzięć inżynieryjnych na lotniskach. Ich celem powinno być stworzenie oddziałom lotnictwa dogodnych warunków do terminowego i pomyślnego wykonywania zadań bojowych, zwiększenie skuteczności obrony stanu osobowego i obiektów przed środkami rażenia nieprzyjaciela oraz utrudnienie mu prowadzenia działań.

W ramach inżynieryjnej rozbudowy czynnej powinno się wykonać: żelbetowe i drewniano - ziemne schrony bojowe, okopy dla placówek, okopy dla żołnierzy i broni maszynowej, okopy do rozmieszczenia baterii przeciwlotniczych małego kalibru, pola minowe a także system zapor z drutu kolczastego i mało widocznych przeszkód.

Bardziej istotna z punktu widzenia zakresu prac szczególnie na "scianie wschodniej" będzie realizacja przedsięwzięć inżynieryjnej rozbudowy biernej. W ich ramach należy wykonać: inżynieryjną rozbudowę stref rozsrodkowania samolotów, rozbudowę obiektów zabezpieczenia działań lotnictwa (umocnione stanowisko przygotowania i elaboracji rakiet - SPiER, budynek umocnionego stanowiska kierowania - USK, budynek umocnionych radiowych centrów nadawczych - RCN).

Szereg czynności o których była mowa, można wykonać siłami i środkami pułku. Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że po zmasowanych nalotach i uderzeniach przeciwnika a także minowaniu narzutowym lotniska i terenów przyległych możliwości pułku wydają się być niewystarczające. W takich sytuacjach przewidzieć należy użycie kompanii remontu lotniska (krl).

batalionu budowy lotnisk (bbd), jednostek zmilitaryzowanych a także ludności cywilnej. Byłoby wskazane i uzasadnione utworzenie na szczęblu WLOP wojsk inżynieryjnych lub w rejonach logistycznych (bazach lotniczych) oddziałów wojsk inżynieryjnych wyposażonych w sprzęt gwarantujący samodzielność wykonania zadań.

6p Wsparcie medyczne Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w działaniach bojowych.

W perspektywicznym systemie logistycznym WLOP niebagatelna rolę przypisuje się organizacji podsystemu wsparcia medycznego, którego istota jest specyfika udzielania pomocy porażonym i chorym. Założono, że w przewidywanych działaniach obronnych wynika ona z odmiennych uwarunkowań taktyczno - operacyjnych i logistycznych. Do uwarunkowań tych zaliczono: prowadzenie działań na obszarze kraju, konieczność intensyfikacji ewakuacji medycznej włącznie z pominięciem niektórych jej etapów, ograniczenie zakresu udzielanej pomocy bezpośrednio na polu walki oraz maksymalne wykorzystanie infrastruktury medycznej (stacjonarnych szpitali wojskowych i cywilnych) i innych placówek socjalnych.

Przewidywano, że w operacji obronnej przeciętne straty sanitarne WLOP w ciągu doby niewiele będą odbiegać od zakładanych dotychczas dla operacji zaczepnych a nawet mogą być wyższe.

Podsystem wsparcia medycznego WLOP w działaniach bojowych powinien zapewniać porażonym i chorym niezbędną pierwszą pomoc, ewakuację i leczenie w jak najkrótszym czasie oraz zaopatrywanie w materiały opatrunkowe, leki, sprzęt medyczny, krew, organy do przeszczepów, itp. W tym kontekście dla skrócenia czasu udzielania pomocy (w tym kwalifikowanej) zadania powinny być realizowane dwuetapowo w rozwiniętej sieci elementów służby zdrowia - polowych a następnie stacjonarnych.

Etap I: obejmujący z zasady pierwszą, przedlekarską pomoc medyczną (samopomoc, koleżeńską, sanitariuszy, punktów opatrunkowych) a

także lekarska w wymiarze do 5 dni, realizowany głównie przez połowę punktów medycznych pododdziałów, oddziałów i ZT lecz także "zasoby miejscowe". Mogą je stanowić społeczne i prywatne zakłady lecznicze oraz inne przystosowane obiekty typu hotel, motel, ośrodek wczasowy, szkoła, przedszkole, itp.), wymagające stosunkowo małych nakładów finansowych i czasu na przygotowanie do pełnienia przewidzianych dla nich zawczasu funkcji jako placówek pomocy medycznej i krótkotrwałego leczenia.

Etap II: obejmujący z zasady kwalifikowaną pomoc medyczną i leczenie specjalistyczne w wymiarze powyżej 5 dni, realizowany głównie przez stacjonarne szpitale wojskowe oraz cywilne położone w granicach określonych rejonów ewakuacyjno - leczniczych a w wyjątkowych przypadkach (w odniesieniu do personelu latającego i wysokokwalifikowanego) w granicach obszaru kraju.

Przedstawiona koncepcja jest odzwierciedleniem rejonizacyjnych trendów w całej logistyce. To także dążenie do rozwiązań systemowych, w których podstawa jawi się nowy podział wojskowo - administracyjny obszaru kraju w celu uzyskania znacznej intensyfikacji ewakuacji oraz przyspieszenia procesu udzielania kwalifikowanej pomocy medycznej. Wskazaniem wydaje się utrzymanie dotychczasowego dwukanałowego (z niewielkimi modyfikacjami) sposobu ewakuacji.

- kanal I (ogólnowojskowy): pododdział (oddział, ZT) - wskazana rejonowa placówka medyczna - wskazana placówka specjalistyczna;
- kanal II (specjalistyczny): pododdział (oddział, ZT) - specjalistyczna placówka medyczna WLOP.

Modyfikacje w kanale ogólnowojskowym powinny dotyczyć zwiększenia odpowiedzialności kompetencyjnej niższych szczebli (rejon medyczny - oddział, pododdział), zwiększenia możliwości wykorzystania dostępnych placówek rejonu oraz możliwości pominięcia niektórych etapów ewakuacji.

Kanal specjalistyczny nie wymaga takich zabiegów, ponieważ

personel latający i wysokokwalifikowany powinien podlegać bezpośredniej, szybkiej ewakuacji transportem powietrznym do szpitali lotniczych lub specjalistycznych placówek cywilnej służby zdrowia obszaru kraju.

W proponowanej strukturze podsystemu wsparcia medycznego mało zasadnym wydaje się utrzymywanie mobilnych pododdziałów medycznych WŁOP typu mbw, khosp, kpepid, itp. Ich zadania winny przejąć stosowne organa medyczne wojsk lądowych lub społecznej służby zdrowia. Istotnym natomiast wydaje się do prowadzenia ewakuacji wykorzystywanie w szerszym zakresie lekkich śmigłowców i samolotów transportowych. Powinny one tworzyć powietrzne odwoły ewakuacyjne szefa logistyki rejonu i być wykorzystywane stosownie do propozycji szefa służby zdrowia tego szczebla.

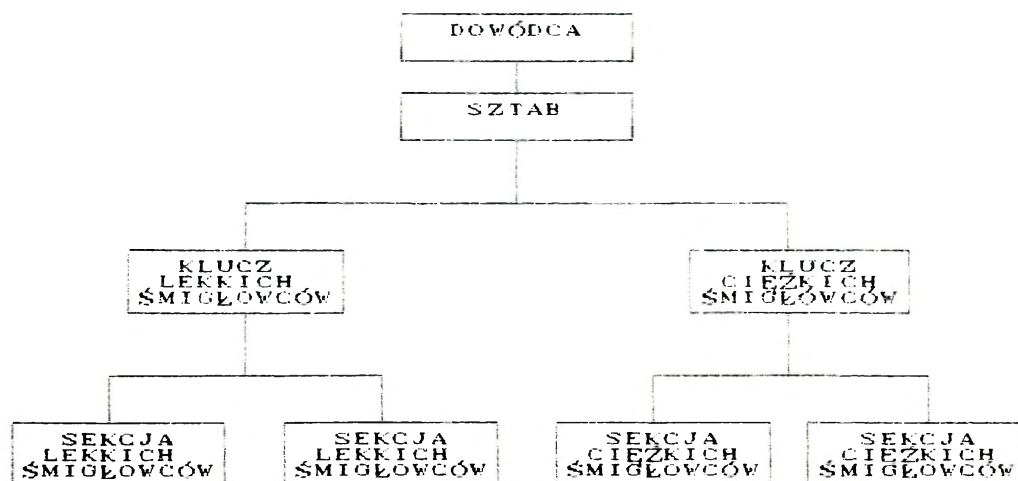
Racjonalność takich rozwiązań jest podyktowana następującymi względami:

- niezależnością od lądowych szlaków komunikacyjnych;
- możliwością startu i lądowania a zatem dostępu do niemal każdego (również odciętego rejonu);
- szybkością ewakuacji i tym samym pomocy medycznej;
- możliwością wykorzystania do również szybkiego transportu urządzeń medycznych i leków, świeżej krwi, aparatury do transfuzji, organów do przeszczepów, itp;
- możliwością transportowania wszystkich kategorii porażonych i chorych nie narażając ich na dodatkowe urazy, wstrząsy, itp.;
- oddziaływaniem moralnym i psychologicznym na żołnierzy;
- ekonomią transportu (ładowność jednego śmigłowca jest równa ładowności trzech - czterech pojazdów przy porównywalnych kosztach).

W tym kontekście należy rozpatrzyć możliwość utworzenia pododdziałów śmigłowców ewakuacji medycznej, których istnienie w okresie pokojowym również znalazło by uzasadnienie. Mogły by to być pododdziały o strukturze zbliżonej do istniejących np w armii holenderskiej - rys 15 ¹³⁾

¹³⁾ W każdej sekcji przewiduje się po 7 śmigłowców o możliwościach:

- lekki - 3 - 5 porażonych lub chorych na noszach;
- ciężki - 10 - 12 porażonych lub chorych na noszach.



RYS. 15 STRUKTURA ORGANIZACYJNA PODODDZIAŁU ŚMIGŁOWCÓW EWAKUACJI MEDYCZNEJ.

Zaopatrywanie w materiały opatrunkowe, leki i sprzęt medyczny wymaga zracjonalizowania poprzez:

- pozyskiwanie materiałów sanitarnych i podstawowych leków z utrzymywanych celowo zasobów miejscowych w państwowych i prywatnych hurtowniach oraz aptekach, na podstawie zawczasu sporządzonych umów;
- pozyskiwanie pozostałych materiałów i sprzętu medycznego (w tym medycznych zestawów bojowych) z wielobranżowych lub specjalistycznych baz zaopatrzenia.

Rejonowym systemem zaopatrywania należy objąć również wytypowane społeczne i prywatne zakłady lecznicze oraz inne zasoby miejscowe (hotele, motele, ośrodki wczasowe, itp.) przewidywane do pełnienia funkcji wojskowych placówek pomocy medycznej i krótkotrwałego leczenia.

Istotnym problemem wymagającym rozstrzygnięć systemowych wydaje się zintensyfikowanie pierwszej, przedlekarskiej pomocy medycznej organizowanej nieetatowymi siłami poszczególnych pododdziałów. Mogą je stanowić odpowiednio przeszkoleni przez służbę zdrowia (w zakresie pierwszej pomocy) żołnierze na zasadzie drugiej specjalności. Oznacza to, że w każdym pododdziale oprócz podstawowego szkolenia sanitarnego prowadzono by szkolenie specjalistyczne nieetatowych drużyn medycznych.

7. Wsparcie komunikacyjne w działaniach bojowych WŁOP

W obecnie funkcjonującym systemie logistycznym WŁOP problemy komunikacyjne rozwiązywane są na ogólnych zasadach określonych przez wyspecjalizowane służby Sztabu Generalnego WP i Okręgów Wojskowych. Brak samodzielności i decyzyjnych kompetencji służby komunikacji wojskowej WŁOP ogranicza jej rolę do organu planistyczno - organizacyjnego. Wynika to z konieczności ciągłego śledzenia i oceny sytuacji w tym zakresie przez szefów logistyki poszczególnych szczebli dowodzenia w rejonie działań bojowych jego oddziałów i pododdziałów. Wnioski z tej oceny uwzględnia się w planowaniu przewozów ewakuacyjnych, dowozu zaopatrzenia oraz manewru pododdziałami. W tym względzie szczególnych uzgodnień wymagają następujące przedsięwzięcia:

- przemarsz pododdziałów WR i WRT oraz remontu i budowy lotnisk, ze względu na gabaryty oraz masę sprzętu;
- przemarsz dużych jednostek logistycznych na znaczne odległości t.j. do rejonów działania macierzystych ZTO (np. pzm do rejonu działania KL), ze względu na czasokres zajęcia dróg wynikający z tempa marszu;
- organizacja działań bojowych lotnictwa z drogowych odcinków lotniskowych, ze względu na konieczność okresowego wyłączenia z ruchu lokalnej sieci dróg;
- nieplanowany, interwencyjny przemarsz kolumn zaopatrzeniowych, ze względu na konieczność uzupełnienia zniszczonych zapasów;
- przewóz innymi rodzajami transportu (np. kolejowym lub wodnym), ze względu na konieczność wykonania niezbędnych czynności organizacyjnych;
- itp.

W tym układzie działalność planistyczna organów komunikacji wojskowej WŁOP polega na zbieraniu potrzeb przewozowych podległych jednostek oraz uzgadnianiu z odpowiednimi organami wojsk lądowych niezbędnych danych do sporządzenia stosownego planu. Działalność organizacyjna polega zaś na przekazaniu uzyskanych danych wykonawcom oraz udzielaniu ewentualnej pomocy w rozdzielnictwie sprzętu przeładunkowego. Wynika to z dokonanego dotychczasowego i obecnie nowego podziału wojskowo - administracyjnego obszaru

kraju (dotychczas trzy a obecnie cztery OW) w którym decydentem w każdym przypadku jest gospodarz rejonu. Nie przewiduje się w nim przekazania kompetencji decyzyjnych odnośnie wykorzystania szlaków komunikacyjnych WŁOP. Jest to zrozumiałe w nowych uwarunkowaniach tj. wynikających z faktu prowadzenia działań obronnych na terenie kraju.

Struktura organizacyjna WŁOP zakłada podział obszaru kraju na korpusy OP stanowiące soba jednocześnie rejonów logistyczne. Należy zatem rozpatrzyć udział specjalistów komunikacji w podsystemie dowodzenia i kierowania tymi wojskami. Powstaje więc problem, czy struktura organów komunikacji jest adekwatna do wspomnianej roli, miejsca i zadań? Wydaje się to wątpliwym, ponieważ z małymi wyjątkami rozstrzygnięć decyzyjnych wymagać będą w większości problemy o skali niemalże lokalnej. W takim ujęciu problemu koniecznym wydaje się powołanie na niższych szczeblach dowodzenia WŁOP odpowiednich etatowych komórek specjalistycznych. Bez wątpienia wymogom takim podlega szczebel KOP, natomiast ZT lub oddziału mogą się tym zajmować wytypowani pojedynczy oficerowie zbliżonych profesjonalnie służb (np. samochodowe).

Innym wariantem rozwiązań strukturalnych w tym zakresie może być podział rejonów logistycznych na sektory i umieszczenie w ich organach kierowania specjalistów komunikacji wojskowej.

W dążeniu do optymalizacji struktur systemu logistycznego WŁOP i w myśli ogólnie przyjętej definicji komunikacji, wskazanym wydaje się utworzenie służby komunikacji łączącej w treści swego działania zarówno problemy przewozów wojskowych jak i łączności (przesyłania informacji). Ze względu na charakter mogła by ona znaleźć miejsce w strukturze pionu służb technicznych. Zintegrowana w ten sposób oprócz pokrewnych procesów związanych z organizacją transportu ludzi i sprzętu, zajmowałaby się również transportem informacji. Przynależność jej do służb logistycznych i w nich do technicznych nie powinno budzić żadnych wątpliwości, aczkolwiek niemal zawsze budwersuje niektórych decydentów. Jest to problem priorytetowy typu łączność - nerg armii lub supertechnika - podstawa armii i do nich dostosowywane struktur i stanowisk.

W rozpatrywaniu komunikacyjnych problemów systemowych istotnego znaczenia nabiera organizacja łączności w służbach logistycznych. Dotychczas dalece odbiegająca od zaspokojenia potrzeb w nowych rozwiązaniach organizacyjno - strukturalnych winna uwzględniać nowoczesne ich wymogi, których wykładnikiem jest ilość przekazywanych informacji. Rosnące potrzeby w tym zakresie prowadzą do konieczności wprowadzenia nowoczesnych rozwiązań tj. utworzenie sieci autonomicznych kanałów łączności w systemie logistycznym oraz sieciowej informatyzacji, zapewniających oprócz przekazywania informacji również ich przetwarzanie. Pobieźna analiza wskazuje na potrzebę istnienia przynajmniej dwóch takich kanałów w pionach: służb technicznych i służb zaopatrzeniowych. Rozwiązanie problemu informatyzacji należy upatrywać w wyposażeniu szefów logistyki poszczególnych szczebli dowodzenia w komputery pracujące w informatycznej sieci logistycznej.

8. Dowodzenie i kierowanie systemem logistycznym WLOP w działaniach bojowych

Doktrynalna koncepcja budowy rejonów logistycznych i wykonywania manewru pododdziałami bojowymi do źródeł zaopatrzenia postawiła szereg istotnych wymagań organom kierowania systemem logistycznym walczących wojsk. Pierwszą konsekwencją nowej doktryny jest znaczne usamodzielnienie się logistycznych organów kierowania. Przykładem w WLOP mogą być wysoko usamodzielnione bazy lotnicze wspierające działania bojowe lotnictwa (głównie korpusu lotniczego). Samodzielność baz zrodziła problem ich operacyjnego podporządkowania i współpracy organów logistycznych z wieloma dowódcami oddziałów lotniczych w okresie wykonywania zadań bojowych z węzła lotniskowego bazy. W tym układzie podległości służbowej ważnym elementem procesu kierowania będzie czynność informowania logistycznego (zapoznawania dowódcy oddziału lotniczego z możliwościami bazy) oraz formalności przekazania dowódcy oddziału lotniczego określonych uprawnień kierowniczych w zakresie zarządzania logistyką. Informowanie logistyczne

zapoczątkowuje uruchamiany przez dowódcę oddziału lotniczego proces podejmowania decyzji w ramach otrzymanego zadania bojowego. W sytuacji znacznego zróżnicowania warunków realizacji wsparcia w wyznaczonych rejonach logistycznych dowódcy wszystkich szczebli WLOP dla urealnienia swoich decyzji powinni rozpoczynać proces decyzyjny od zapoznania się z ograniczeniami systemu logistycznego czyli od informowania logistycznego. Druga konsekwencja reorganizacji systemu logistycznego jest konieczność współpracy z rejonowymi ośrodkami logistycznymi, które pozostają w dosyć luźnych powiązaniach i podległościach operacyjnych z WLOP. W tej sytuacji powstaje problem ciągłej wymiany dosyć obszernej informacji o aktualnym stanie i możliwościach logistycznych organów wykonawczych. Zadanie to wymaga organizacji sieci autonomicznych kanałów łączności w systemie logistycznym Sił Zbrojnych RP obejmujących sieć logistycznych kanałów łączności WLOP. Przekazywanie, ciągle aktualizowanych informacji wymaga zastosowania technicznych środków wspomagania procesów jej ewidencjonowania i przetwarzania. Nowym elementem w procesie kierowania jest obieg informacji między systemem operacyjnym i logistycznym w przypadkach przechodzenia pododdziałów, oddziałów z jednego rejonu logistycznego do drugiego. Częste zmiany rejonów w WLOP dotyczą głównie korpusu lotniczego natomiast korpusy OP z założenia są bardziej przywiązane do wyznaczonych rejonów i w odniesieniu do lotnictwa mogą przejąć część rejonowych zadań logistycznych. Pilną potrzebą WLOP jest usprawnienie procesów kierowania korpusu lotniczego na kierunkach KOP. Jednym z rozwiązań może być wyznaczenie w organach kierowania korpusów OP oraz bazach lotniczych oficerów kierunkowych koordynujących organizację wsparcia logistycznego korpusu lotniczego. W korpusie lotniczym należy utworzyć operacyjną grupę logistyczną (ogl), która w czasie osiągnięcia gotowości bojowej przez korpus lotniczy na wyznaczonym kierunku organizować będzie w składzie logistycznego centrum kierowania korpusu OP lub bazy lotniczej wysunięte stanowisko kierowania wsparciem logistycznym (wskel) korpusu lotniczego.

Fakt istnienia w strukturze WLOP trzech rodzajów wojsk wywiera decydujący wpływ na wieloszczeblową organizację systemu

dowodzenia i kierowania wojskami. W aktualnych warunkach uzasadniony jest podział systemu kierowania wsparciem logistycznym WLOP na cztery podstawowe szczeble. Głównym ośrodkiem podejmowania decyzji logistycznych na każdym szczeblu może być logistyczne centrum kierowania (o numerze odpowiadającym danemu szczeblowi dowodzenia) (rys. 16). Powiązania informacyjne i podległości występujące między wymienionymi szczeblami znajdują swoje odbicie w strukturze stanowisk kierowania systemem logistycznym WLOP patrz rys. 16. W najbliższej przyszłości należy dążyć do organizacji dwuszczeblowego systemu gdyż takie są trendy światowe wynikające z rozwoju i praktycznych zastosowań technicznych środków automatyzacji procesów kierowania.

W dalszych pracach nad modernizacją systemu kierowania wsparciem logistycznym WLOP należy uwzględnić wszystkie zależności i powiązania występujące między systemami tworzącymi obszar funkcjonowania logistycznych organów kierowania WLOP, które obrazuje (rys. 17)

Efektywność kierowania zapleczem walki zależy w dużej mierze od przestrzegania ustalonych zasad organizacji i realizacji procesów logistycznych zapisanych w dokumentach normatywnych o randze regulaminu lub instrukcji. W trosce o sprawność organizacyjną w służbach logistycznych WLOP należy przystąpić do opracowania wymienionych dokumentów w myśl nowej doktryny obronnej.

W dalszych pracach restrukturyzacyjnych pionu logistycznego WLOP należy poddać krytycznej ocenie obsady etatowej w organach kierowania poszczególnych służb dla przywrócenia właściwych proporcji w odniesieniu do wykonywanych zadań. Dla usprawnienia struktur organizacyjnych i funkcjonowania systemu logistycznego WLOP niezbędnym jest definitywne zerwanie z mitem wielkiego znaczenia wybranych służb technicznych określającym predyspozycje do kierowania całością procesów logistycznych. W polityce kadrowej obsadzania stanowisk kierowniczych w organach logistycznych właściwą rangę należy przywrócić wykształceniu taktyczno - operacyjnemu, ponieważ celem WLOP jest przygotowanie do wojny a nie działalność pokojowa, o czym wydaje się w ostatnich latach zapomniano.

ZAKOŃCZENIE

Zmiana nazwy "zabezpieczenie techniczne i tyłowe" na "wsparcie logistyczne", choć z gruntu rzeczy nie zmieniająca treści zadań służb i pododdziałów logistycznych jest niezbędna. Potrzeba ta wynika chociażby ze słusznego dążenia do włączenia RP w europejski system gospodarczo - obronny oraz z konieczności uzyskania określonej kompatybilności z armiami wchodzącymi w skład NATO. Powyższa zmiana oraz konieczna redukcja i restrukturyzacja naszego potencjału obronnego, w zamierzeniach czasowych, musi brać pod uwagę możliwości ekonomiczne państwa i związaną z tym wielkość budżetu wojskowego. Możliwości te są bardzo skromne, dlatego realizacja tego przedsięwzięcia musi być rozłożona na kilkanaście lub więcej lat. Jest to tym bardziej ważne, że wymiana przestarzałego sprzętu bojowego i służb logistycznych na zachodni nowych generacji okazuje się bardzo kosztowna.

Niezależnie od konieczności zakupu nowego sprzętu widzi się potrzebę rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego i samochodowego. Budowa szturmowego "Skorpiona" przez PZL Okęcie, szkolno - bojowej "Irydy" przez PZL Mielec czy śmigłowca "Sokoł" przez Świdnik z całą pewnością jest opłacalna. Rodzima produkcja udanych konstrukcji lotniczych powinna spowodować nie tylko oszczędności dewizowe lecz pozwolić na uzyskanie znacznych zysków przy produkcji eksportowej.

Realizacja tych zamierzeń powinna być jednakże planowa i uwzględniająca priorytety typu przegrupowanie części sił i środków WŁOP na kierunki południowo - wschodni i wschodni czy też wyposażanie w nowy sprzęt. Przegrupowania można dokonywać już obecnie do wytypowanych rejonów o przygotowanej w pełni lub nawet częściowo infrastrukturze przy czym z uwzględnieniem kryterium potrzeb systemu operacyjnego. Powinno to zatem dotyczyć jednostek lotnictwa myśliwsko - bombowego, śmigłowców (bojowych i transportowych), itp. a następnie lub nawet jednocześnie wspierających jednostek logistycznych, składów materiałowych i warsztatów technicznych.

Przystosowanie systemu logistycznego WŁOP do nowych warunków nie będzie ani proste ani tanie. Budowa lub rozbudowa lotnisk i

baz lotniczych, specjalistycznych składów materiałowych, stanowisk ogniowych dywizjonów raketowych i posterunków radiotechnicznych jest przedsięwzięciem zarówno czasochłonnym jak i kosztownym. Badania w tym zakresie a głównie metoda symulacji komputerowej wskazują na rozwiązania uwzględniające systemowy podział obszaru kraju. Jego istotą winien być precyzyjny podział kompetencji organów kierowania poszczególnych szczebli oraz określona samodzielność działania.

Wydaje się celowym w dalszej perspektywie rozpatrzenie możliwości wyłączenia logistyki z dotychczasowego podporządkowania systemowi operacyjnemu na rzecz rozwiązań "partnerskich" tj. wspólnoty celów lecz odrębności rozwiązań strukturalnych. Chodzi o to by obowiązek wykonania każdego zadania stanowił wspólnotę celów a struktury uwzględniały specyfikę i przeznaczenie (w jednym przypadku dotyczą one prowadzenia walki a w drugim zaspokajania potrzeb walczących wojsk).

Dokonywane aktualnie zabiegi modernizacyjne w systemie logistycznym nie prowadzą do osiągnięcia założonych celów. Likwidacja pośrednich organów wykonawczych tj. szczebla ZT, ZTO a nawet bezpośredniego podporządkowania WLOP, działających z zasady jako odwoły szefów STiZ, powoduje zubożenie systemu (urzućowania sił i środków) zmniejszając tym samym żywotność i operatywność jego działania.

Niniejsze opracowanie z pewnością nie daje jednoznacznej odpowiedzi na pytanie: jak ma być zbudowany docelowy system logistyczny WLOP? Na tym etapie badań było to po prostu niemożliwe lecz z pewnością stanowi znaczne przybliżenie do perspektywicznych rozwiązań. Przedstawiony materiał przeznaczony jest dla studentów stacjonarnych dyplomowych i podyplomowych studiów w AON oraz oficerów sztabów poszczególnych szczebli dowodzenia WLOP.

WYKAZ RYSUNKÓW

1. Systematyka logistyki WLOP oraz miejsce w logistyce obsług i usług -----	str.	11
2. Warunki zewnętrzne i wewnątrzsystemowe wpływające na budowę systemu logistycznego WLOP -----	str.	12
3. Struktura organizacyjna organów logistycznych 2 PTSP -----	str.	17
4. Organizacja stacji lotniczej SP Wielkiej Brytanii -	str.	19
5. Struktura organizacyjna logistyki SP Niemiec -----	str.	21
6. Struktura organizacyjna pułku zaopatrzenia SP Niemiec -----	str.	23
7. Struktura organizacyjna grupy technicznej skrzydła lotniczego Niemiec (wariant) -----	str.	24
8. System logistyczny WLOP (wariant) -----	str.	36
9. System logistyczny WLOP (wariant) -----	str.	37
10. Struktura rejonu logistycznego WLOP -----	str.	38
11. Struktura bazy lotniczej typu A -----	str.	39
12. Struktura bazy lotniczej typu B -----	str.	40
13. Schemat rozmieszczenia sił i środków wsparcia w rejonie logistycznym -----	str.	43
14. Dwutorowy i czeroszczęblowy podsystem zaopatrywania WLOP -----	str.	50
15. Struktura organizacyjna pododdziału śmigłowców ewakuacji medycznej -----	str.	66
16. Układ stanowisk dowodzenia i kierowania systemu logistycznego WLOP -----	str.	72
17. Obszar funkcjonowania logistycznych organów kierowania WLOP -----	str.	73

BIBLIOGRAFIA.

1. Badzyński Z, Bis B, Maślak Z. "Zabezpieczenie techniczne i tylowe osiagania wyższych stanów gotowości bojowej i mobilizacyjnego rozwinięcia oddziału (pododdziału)". Wyd. ISZTW WAT, Warszawa 1989 r.
2. Encyklopedia Powszechna. Wyd. PWN Warszawa 1974 r. Tom II.
- X 3. FABRYBECKERS B. E. "Systemy zabezpieczenia logistycznego w siłach lądowych państw NATO. WPZ Nr. 2(156), marzec - kwiecień 1984 r. str.101 - 106.
4. Informator o Siłach Zbrojnych Francji. Wyd. MON, Warszawa 1985 r. sygn. Szt. Gen. 1186/84. Nr bibl. Pf 22043 rozdz. VIII - Siły Powietrzne, podr. 8 Zabezpieczenie Logistyczne, str. 108 - 109.
5. Informator o Siłach Zbrojnych Republiki Federalnej Niemiec. Wyd. MON, Warszawa 1984 r. Sygn. Szt. Gen. 1091/82 nr. bibl. 021591 rozdz. VI Siły Powietrzne. Podr. 7 Zabezpieczenie Logistyczne Sił Powietrznych, str. 73 - 78.
- X 6. Informator o Siłach Zbrojnych USA. Wyd. MON Warszawa 1986 r. Sygn. Szt. Gen. 1229/85, nr bibl. Pf 22263. Rozdz. VII Siły Powietrzne. Podr. 6 Materiałowo - techniczne zabezpieczenie działań bojowych, str.111 - 114.
7. Informator o Siłach Zbrojnych Wielkiej Brytanii. Wyd. MON, Warszawa 1984 r. Sygn. Szt. Gen. 1146/83, nr bibl. pf 21480. Rozdz. 5 Materiałowo - techniczne zabezpieczenie Sił Powietrznych, str. 68 - 71.
8. LARMINE C. "Logistyczne zabezpieczenie działań bojowych - zaopatrywanie wojsk w paliwa i amunicję (według poglądów brytyjskich). WPZ nr. 4(176) czerwiec 1987 r. Str. 91 - 98.
9. Leksykon Wiedzy Wojskowej. Wyd. MON Warszawa 1979 r. Wyd. I.
10. Logistyka w Siłach morskich RFN. WPZ nr. 3(189), wrzesień 1990 r. Str. 92 - 101.
11. Mała Encyklopedia Wojskowa. Wyd. MON, Warszawa 1970 r. Wyd. I.
- X 12. PŁOTEK S. "Zabezpieczenie logistyczne Sił Zbrojnych głównych państw NATO". Przegląd Kwatermistrzowski nr. 10(12), Warszawa 1988 r. Str. 76 - 111.

- X 13. Regulamin Polowy Sił Lądowych Stanów Zjednoczonych FM - 100 - 5. Działania bojowe Sił Lądowych. Wsparcie bojowe - rozdz. XI. Warszawa 1979 r. Nr. bibl. R/1629.
- X 14. Ruchome zabezpieczenie logistyczne w Siłach Morskich państw NATO. WPZ nr. 2(184), kwiecień 1989 r. Str. 87 - 106.
- 15. SWATNICKI W. "Logistyka Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju na współczesnym polu walki". PVL i OPK nr. 10. Warszawa 1987 r. Str. 26 - 31.
- ? X 16. TURBE G. "Tendencje w rozwoju pojazdów logistycznego zabezpieczenia wojsk." WPZ nr. 4(176), sierpień 1987 r. Str. 102 - 108.
- X 17. Tyły Połączonych Sił Zbrojnych NATO. WPZ nr. 1(49) luty 1983 r. Str. 89 - 94.
- X 18. WICKHAN K. G. COSTAR. Zabezpieczenie logistyczne wojsk lądowych. WPZ nr. 6(46), Warszawa listopad - grudzień 1965 r. Str. 152 - 168.
- 19. "Zabezpieczenie logistyczne Sił Zbrojnych Republiki Federalnej Niemiec." Wyd. MON. Warszawa 1984 r. Sygn. Szt. Gen. 1174/84. Nr. bibl. 021728.
- X 20. "Zabezpieczenie logistyczne w Siłach Zbrojnych NATO." Wyd. MON (Szt. Gen. Zarząd III), Warszawa 1981 r. Sygn. Szt. Gen. 1006 /80. Nr. bibl. pf 20510.
- X 21. "Zabezpieczenie tyłowe w amerykańskich dywizjach pancernych i zmechanizowanych." WPZ nr. 1(183), Warszawa styczeń - marzec 1989 r. Str. 107 - 111.
- X 22. "Zasady zabezpieczenia tyłowego Połączonych Sił Zbrojnych NATO. WPZ nr. 3(105), Warszawa lipiec - wrzesień 1989 r. Str. 120 - 126.

Wydrukowano w 20 egz.

Egz. nr 1-19 Bibl.Gł.DZN

Egz. nr 20 Bibl.Szt.Gen.

Wyk. Zespół Ofic.

Druk D.W. dnia 1.12.92r.

Druk AON nr pf-895/WW

SPIS TRESCI

WSTĘP _____	str. 3
1. Ogólne zagadnienia logistyki Wojsk Lotniczych i OP _____	str. 5
1.1. Podstawowe pojęcia w zakresie logistyki WLOP _____	str. 5
1.2. Zabezpieczenie czy wsparcie logistyczne WLOP _____	str. 8
1.3. Teoretyczne modele logistyczne, uwarunkowania ich budowy i klasyfikacja _____	str. 10
1.4. Ogólna charakterystyka systemów logistycznych Sił Powietrznych wybranych państw zachodnich _____	str. 15
1.5. Ogólne warunki i właściwości wpływające na opracowanie koncepcji wsparcia logistycznego WLOP _____	str. 25
2. Organizacja wsparcia logistycznego WLOP _____	str. 30
3. Zaopatrywanie WLOP w działaniach bojowych _____	str. 46
4. Wsparcie techniczne WLOP w działaniach bojowych _____	str. 52
5. Wsparcie lotniskowe WLOP w działaniach bojowych _____	str. 59
6. Wsparcie medyczne WLOP w działaniach bojowych _____	str. 63
7. Wsparcie komunikacyjne WLOP w działaniach bojowych _____	str. 67
8. Dowodzenie i kierowanie systemem logistycznym WLOP w działaniach bojowych _____	str. 69
ZAKOŃCZENIE _____	str. 74
WYKAZ RYSUNKÓW _____	str. 76
BIBLIOGRAFIA _____	str. 77



Prot. 616/27.09.2000

Małgorzata

Dzień w dzień

DM-

24.10.2000

