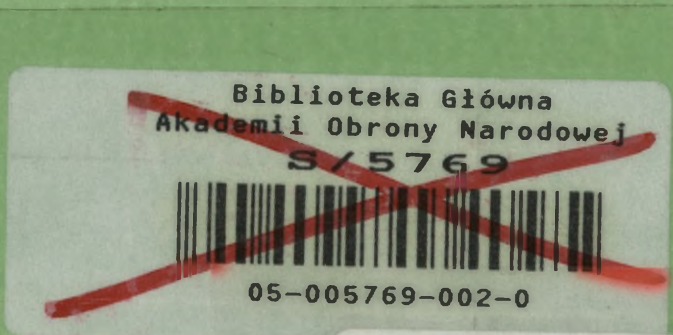


AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH

PRZEMIESZCZANIE SIŁ WOJSK LĄDOWYCH W OBSZAR DZIAŁAŃ (ZAGROŻENIA)

Praca naukowo-badawcza
p.k. „MANEWR”



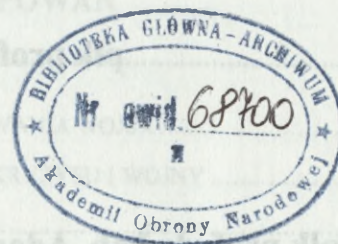
WARSZAWA

68700



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH



PRZEMIESZCZANIE SIŁ WOJSK LĄDOWYCH W OBSZARZE DZIAŁAŃ (ZAGROŻENIA)

praca naukowo-badawcza

p.k. „MANEWR”



Recenzent: gen. bryg. prof. dr hab. Michał KRAUZE

Praca wykonana pod kierownictwem naukowym

płk prof. dr hab. Adama TOMASZEWSKIEGO

przez zespół w składzie:

płk prof. dr hab. Adam TOMASZEWSKI – redakcja całości opracowania

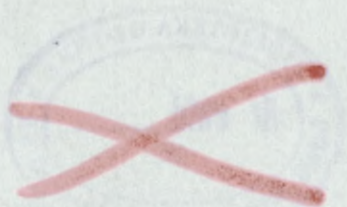
płk dr hab. Andrzej BUJAK – rozdział 3

dr hab. Waldemar KITLER – rozdział 4

pplk dr Andrzej CZUPRYŃSKI – rozdział 1 i 2

kpt. Norbert PRUSIŃSKI – rozdział 4

p. Grażyna BEREDA – skład, prace techniczne



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	5
1. OGÓLNE ZASADY PRZEMIESZCZANIA WOJSK.....	9
1.1. POJĘCIE RUCHU W ASPEKCIE PRZEMIESZCZANIA WOJSK	9
1.2. RODZAJE PRZEGRUPOWANIA	23
1.3. PRZEMIESZCZANIE WOJSK W ŚWIETLE DOKUMENTÓW NORMATYWNYCH SOJUSZU	30
2. MOŻLIWE WARIANTY PRZEMIESZCZANIA ZGRUPOWAŃ OPERACYJNYCH WOJSK LĄDOWYCH	34
2.1. SOJUSZNICZE I NARODOWE UWARUNKOWANIA PRZEGRUPOWANIA WOJSK	34
2.2. PRZEGRUPOWANIE WOJSK LĄDOWYCH W OKRESIE POKOJU, KRYZYSU I WOJNY	39
2.3. SOJUSZNICZE PROCEDURY PRZEGRUPOWANIA WOJSK	46
3. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE PROCES PRZEMIESZCZANIA ZGRUPOWAŃ WOJSK LĄDOWYCH.....	57
3.1. INTENSYFIKACJA ^{IDENTYFIKACJA} PODSTAWOWYCH DETERMINANTÓW PRZEMIESZCZANIA WOJSK.....	58
3.2. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH DETERMINANTÓW PRZEMIESZCZANIA WOJSK	62
3.2.1. <i>Determinanty przemieszczania wojsk wynikające z dokumentów normatywnych Sojuszu.....</i>	65
3.2.2. <i>Determinanty geograficzno – klimatyczne i środowiskowe</i>	70
3.3. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE PRZEMIESZCZANIE WOJSK NA OBSZARZE KRAJU.....	77
3.4. ZESPÓŁ CZYNNIKÓW DETERMINUJĄCYCH ORGANIZACJĘ PRZEMIESZCZANIA	94
3.4.1. <i>Oddziaływanie sił i środków przeciwnika.....</i>	94
3.4.2. <i>Możliwości manewrowe wojsk.....</i>	96
3.4.3. <i>Środowisko.....</i>	97
3.4.4. <i>Infrastruktura obronna</i>	98
4. ROLA I ZADANIA SEKTORA CYWILNEGO W ZABEZPIECZENIU PRZEMIESZCZANIA JEDNOSTEK WOJSK LĄDOWYCH NA OBSZARZE RP ..	101
4.1. UWARUNKOWANIA PRAWNE I ORGANIZACYJNE ZABEZPIECZENIA PRZEMIESZCZANIA I POBYTU JEDNOSTEK WOJSK OBCYCH NA OBSZARZE RP	104
4.2. ZAGROŻENIA WOJSK PRZEMIESZCZAJĄCYCH SIĘ NA TERYTORIUM RP, WYNIKAJĄCE Z DZIAŁANIA SIŁ NATURY, AWARII I KATASTROF TECHNICZNYCH.....	111
4.3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SEKTORA CYWILNEGO REALIZUJĄCEGO ZADANIA W ZAKRESIE ZABEZPIECZENIA PRZEMIESZCZANIA WOJSK LĄDOWYCH NA OBSZARZE RP	112

4.3.1. Zakres działania ministrów kierujących działami administracji rządowej w kontekście zabezpieczenia transportu i ruchu wojsk	115
4.3.2. Działania administracji nieobjętej zakresem działów administracji rządowej w zabezpieczeniu przemieszczania wojsk lądowych na obszarze RP.....	119
4.3.3. Działania administracji objętej zakresem działów administracji rządowej w zabezpieczeniu przemieszczania wojsk lądowych na obszarze RP.....	121
4.3.4. Rola wojewodów i samorządów w zabezpieczeniu procesu przemieszczania wojsk na terytorium Polski.....	124
5. DOWODZENIE ZGRUPOWANAMI W CZASIE ICH PRZEMIESZCZANIA....	131
5.1. OGÓLNE ZASADY I PROCEDURY DOWODZENIA STOSOWANE PODCZAS PRZEMIESZCZANIA WOJSK	133
5.2. WYBRANE ASPEKTY DOWODZENIA W TRAKCIE PRZEMIESZCZANIA WOJSK LĄDOWYCH POZA GRANICAMI KRAJU.....	150
ZAKOŃCZENIE.....	169
BIBLIOGRAFIA.....	171

rozwijane zdolności wojsk do działania wybranymi komponentami (lądowymi, powietrznymi i morskimi) w operacjach sojuszniczych i wielonarodowych organizowanych w obszarach o niskiej stabilności polityczno-militarnej. Przykładem tego jest udział polskich kontyngentów wojskowych w operacjach prowadzonych w ostatnich latach na terenach byłej Jugosławii, w Afganistanie oraz aktualnie w Iraku.

W tej diametralnie nowej sytuacji łatwo zauważyć, że obok tradycyjnych zdolności operacyjnych sił zbrojnych, na pierwszy plan występują zdolności wojsk do przemieszczania i ich szeroko pojęta mobilność. Chodzi tu o zdolność umożliwiającą operacyjne rozwiązanie całości lub części sił zbrojnych w określonym miejscu i czasie, przygotowanie i przemieszczanie ich w obszar przewidywanych działań oraz tworzenie zarządzeń zadaniowych adekwatnych do sytuacji. Są to nowe wymagania, wynikające z aktualnej strategii bezpieczeństwa i charakteru zagrożeń, związane z wieloma trudnościami natury organizacyjnej i technicznej. Doświadczyło tego Dowództwo Wojsk Lądowych, odpo-

WPROWADZENIE

Obecność Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim, nowe spektrum zagrożeń bezpieczeństwa we współczesnym świecie oraz związana z tym nowa strategia obronna Sojuszu wywierają bezpośredni wpływ na strategię bezpieczeństwa RP oraz skład, strukturę i zadania sił zbrojnych. W projekcie „Strategii Wojskowej RP” z listopada br. podkreśla się, że system obronny państwa, a w nim siły zbrojne powinny być zdolne do prowadzenia trzech podstawowych rodzajów działań strategicznych: prewencyjnych i stabilizacyjnych; reagowania kryzysowego oraz wojennych. W założeniach tej strategii podkreśla się również, iż zdolności operacyjne Sił Zbrojnych RP będą rozwijane z uwzględnieniem koncepcji wspólnej (koalicyjnej) obrony a zagrożenia bezpieczeństwa będą zwalczane u ich źródeł, także poza granicami państwa i sojuszu. W tym celu będą rozwijane zdolności wojsk do działania wybranymi komponentami (lądowymi, powietrznymi i morskimi) w operacjach sojuszniczych i wielonarodowych organizowanych w obszarach o niskiej stabilności polityczno-militarnej. Przykładem tego jest udział polskich kontyngentów wojskowych w operacjach prowadzonych w ostatnich latach na terenach byłej Jugosławii, w Afganistanie oraz aktualnie w Iraku.

W tej diametralnie nowej sytuacji łatwo zauważyć, że obok tradycyjnych zdolności operacyjnych sił zbrojnych, na pierwszy plan wysuwa się zdolność wojsk do przemieszczania i ich szeroko pojęta mobilność. Chodzi tu o zdolność umożliwiającą operacyjne rozwinięcie całości lub części sił zbrojnych w określonym miejscu i czasie, przygotowanie i przemieszczanie ich w obszar przewidywanych działań oraz tworzenie zgrupowań zadaniowych adekwatnych do sytuacji. Są to nowe wymagania, wynikające z aktualnej strategii bezpieczeństwa i charakteru zagrożeń, związane z wieloma trudnościami natury organizacyjnej i technicznej. Doświadczyło tego Dowództwo Wojsk Lądowych, odpo-

wiedzialne za przygotowanie i przemieszczenie oraz zaopatrzenie wojsk biorących udział w operacji stabilizacyjnej w Iraku.

Problemy przemieszczania kontyngentów wojskowych poza terytorium własnych państw i tworzenia zgrupowań wielonarodowych nie znalazły jeszcze pełnego odzwierciedlenia w literaturze wojskowej, a nawet w dokumentach normatywnych. Jest to przykład, gdzie praktyka wyprzedza teorię i intensyfikuje jej rozwój. Najszerzej problemy te traktowane są w najnowszych sojuszniczych dokumentach normatywnych, które zawierają ogólne zasady i podstawowe procedury zalecane do stosowania w przypadku potrzeby przemieszczania wojsk poza granice kraju.

W związku ze zmianami ustrojowymi w Polsce, weryfikacji wymagają także rozwiązania dotyczące operacyjnego rozwinięcia i przemieszczania jednostek wojskowych na obszarze kraju. Dotyczy to zarówno wojsk własnych jak i sojuszniczych. Głównie chodzi tu o udział w tych przedsięwzięciach sektora cywilnego i sił pozamilitarnych.

W tej sytuacji celem badań podjętych przez zespół była identyfikacja możliwych wariantów, warunków i sposobów przemieszczenia jednostek wojsk lądowych w świetle nowej strategii obronnej. W świetle założonego celu należało podjąć i rozwiązać kilka ważnych problemów i uzyskać odpowiedzi na następujące pytania:

- jakie ogólne zasady przemieszczania wojsk definiują dokumenty normatywne sojuszu?
- jakie możliwe warianty przemieszczeń wojsk mogą dotyczyć sił zbrojnych RP w świetle ich potencjalnych zadań?
- jakie czynniki będą determinowały proces przemieszczania wojsk w czasie pokoju, kryzysu i wojny?
- jaka rolę w organizacji i zabezpieczeniu przemieszczania wojsk będzie spełniał sektor cywilny (organizacje pozamilitarne)?

- w jaki sposób będzie sprawowane dowodzenie (kierowanie) procesem przemieszczania wojsk?

Przy tym, analizy obejmowały zarówno przemieszczenia wojsk na obszarze kraju jak i poza jego granice, do składu zgrupowań sojuszniczych i wielonarodowych. Natomiast podstawę do formułowania wniosków stanowiły głównie zapisy dokumentów normatywnych, ustalenia prawne oraz aktualny skład i możliwości wojsk lądowych.

Uzyskane wyniki analiz zawarte zostały w pięciu rozdziałach opracowania. Rozdział pierwszy przybliży teoretyczne podstawy podjętego problemu, wskazuje cele, rolę i sposoby przemieszczeń wojsk w operacjach oraz definiuje ogólne zasady stosowane podczas organizacji takich przedsięwzięć w operacjach sojuszniczych i wielonarodowych. Podstawę analiz zawartych w tym rozdziale stanowiły głównie dokumenty normatywne obowiązujące w Sojuszu oraz literatura przedmiotu.

W treści rozdziału drugiego zgromadzono wyniki analiz dotyczące możliwych wariantów przemieszczeń wojsk lądowych w świetle nowej strategii obronnej Sojuszu i Strategii Bezpieczeństwa RP. W analizach tych uwzględniono zostały współczesne zagrożenia bezpieczeństwa i możliwe rodzaje operacji wojskowych, sojusznicze i narodowe uwarunkowania tworzenia zgrupowań operacyjnych oraz możliwe warunki przegrupowania wojsk przewidzianych do tych zgrupowań. W obszarze analiz znalazły się problemy związane z operacyjnym rozwinięciem wojsk na obszarze kraju, w przypadku zagrożenia jego terytorium jak i przemieszczeniem wydzielonych sił poza granice państwa do udziału w operacjach sojuszniczych lub wielonarodowych. Analizie poddano również sojusznicze procedury przemieszczenia wojsk w takich sytuacjach.

Rozdział trzeci zawiera analizy i oceny zmierzające do identyfikacji podstawowych czynników determinujących proces przemieszczania wojsk na obszarze kraju i poza jego granice. Ustalono, iż będą to trzy podstawowe grupy czynników związanych z: obowiązującymi dokumentami prawnymi (normatyw-

nymi) narodowymi i sojuszniczymi; warunkami geograficzno-klimatycznymi oraz warunkami środowiskowymi. Przy tym, z oczywistych względów szczegółowych analiz dokonano w odniesieniu do przemieszczeń realizowanych na obszarze kraju.

W procesie badań, z jeden z ważniejszych problemów uznano rolę i zadania sektora cywilnego w zabezpieczeniu przemieszczania wojsk własnych i sojuszniczych na obszarze kraju. Problem ten znalazł swoje odzwierciedlenie w rozdziale czwartym opracowania. Naświetlono w nim uwarunkowania prawne i organizacyjne przemieszczania i pobytu wojsk na obszarze RP, możliwe zagrożenia dla tych wojsk oraz obowiązki resortów, władz terytorialnych i służb w tym względzie.

Z kolei w rozdziale piątym podjęto problem dowodzenia zgrupowaniami i kierowania procesem przemieszczania wojsk w skali narodowej i sojuszniczej. Sformułowane zostały tu ogólne zasady i procedury stosowane podczas dowodzenia przemieszczanymi wojskami na obszarze kraju oraz poza jego granicami. Przybliżone zostały również kompetencje narodowych i sojuszniczych ogniw kierowania (dowodzenia).

Zgodnie z założonym celem badań, w opracowaniu dokonano identyfikacji podstawowych problemów związanych z przemieszczaniem wojsk zaangażowanych w różnych operacjach, wskazano czynniki determinujące ten ważny element operacji (tworzenie zgrupowania) oraz naświetlono złożoność tego problemu. W wyniku analizy narodowych i sojuszniczych dokumentów normatywnych, sformułowano podstawowe zasady i procedury towarzyszące organizacji i realizacji przemieszczeń wojsk. W tej sytuacji niniejsze opracowanie może stanowić podstawę do planowania dalszych szczegółowych badań wyszczególnionych problemów cząstkowych a także może być pomocne w opracowaniu materiałów dydaktycznych traktujących o zasadach i sposobach przemieszczania wojsk przewidzianych do udziału w operacjach narodowych, sojuszniczych i wielonarodowych.

1. OGÓLNE ZASADY PRZEMIESZCZANIA WOJSK

1.1. POJĘCIE RUCHU W ASPEKCIE PRZEMIESZCZANIA WOJSK

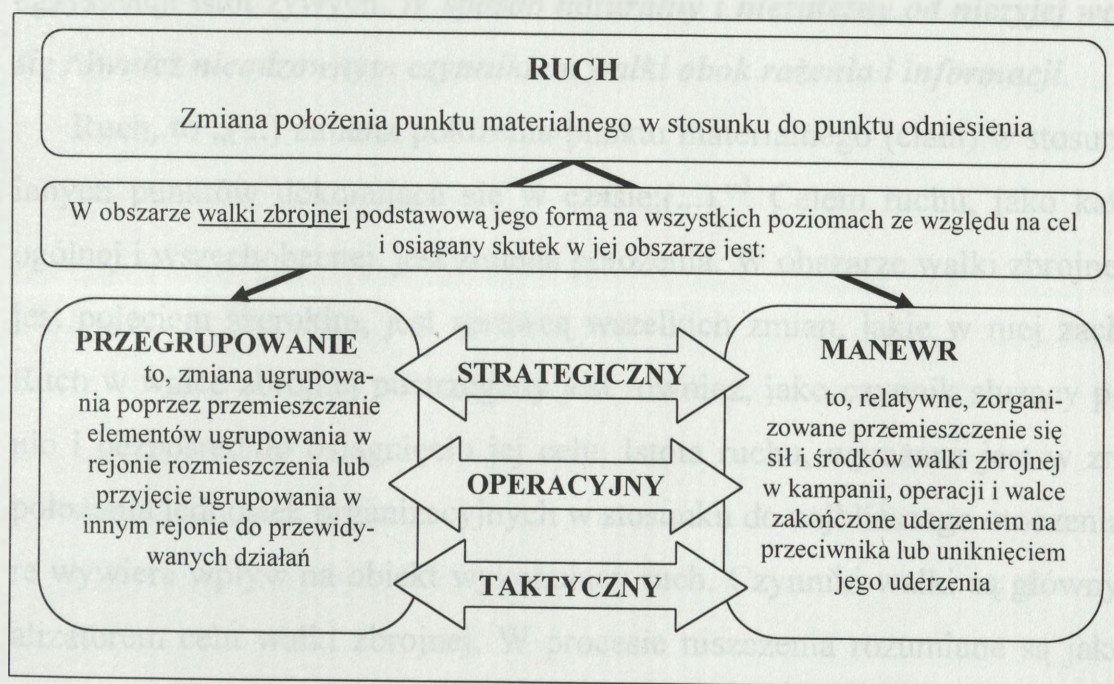
W systemie wiedzy z obszaru walki zbrojnej używane są pojęcia: przemieszczanie, przegrupowanie i manewr. Interpretacja tych pojęć w opracowaniach jest różna. Wyszczególnione pojęcia zostały zwyczajowo przypisane do różnych poziomów prowadzenia działań bez bliżej określonego kryterium.¹ Stąd zasadna jest ich analiza i określenie ich znaczenia na użytek niniejszego opracowania.

Analiza pojęć przemieszczanie, przegrupowanie, manewr w zakresie przypisanych im funkcji przedmiotowych nie wystarcza do jednoznacznego określenia ich miejsca w systemie pojęć. Stąd, razem z desygnatami tych pojęć, procesowi badań poddano sytuacje, w których mogą być realizowane formy ruchu wojsk. Wnioski z badań zjawiska ruchu wojsk pozwalają postawić tezę, iż *pojęciami związanymi ze sztuką wojenną jest przegrupowanie i manewr, które mogą być realizowane w wyniku fizycznej zmiany położenia poprzez przemieszczanie wojsk bez względu na ich strukturę i poziom realizowanych celów. Przemieszczanie jest wartością fizyczną, która poprzez zmianę położenia nie powoduje osiągnięcia celu walki zbrojnej lub innych zamierzeń pokojowych. Natomiast przegrupowanie i manewr, podporządkowane są osiągnięciu celu przy użyciu narzędzi militarnych – środków rażenia. W pojęciu przegrupowanie i manewr punktem odniesienia jest przeciwnik i sposób osiągania celu operacji pokojowej lub militarnej. Natomiast w pojęciu przemieszczanie punktem odniesienia jest położenie i jego fizyczna zmiana, która nie powoduje zmian podczas realizacji celu militarnego lub pokojowego. W świecie materii nic nie dzieje się bez zjawiska ruchu, który zawsze jest relatywny do punktu odniesienia. Stąd, celowo jest*

¹ Na poziomie strategicznym i operacyjnym wyróżnia się przegrupowanie, natomiast na poziomie taktycznym mówi się o przemieszczaniu wojsk przypisując temu zjawisku cechy przegrupowania.

sklasyfikować wyszczególnione pojęcia w ogólnej kategorii - „ruch wojsk”. W obszarze zbrojnych i niezbrojnych działań ruch wojsk celowo jest definiować w formie przegrupowania i manewru.

Przegrupowanie i manewr może zaistnieć, jeżeli w stosunku do osiąganego celu i przeciwnika nastąpi adekwatne fizyczne przemieszczenie sił i środków walki zbrojnej. Na wszystkich poziomach rozwiązywania sytuacji kryzysowych lub prowadzenia wojny przegrupowanie i manewr powinny być postrzegane, jako osobne kategorie. Stąd możemy wyróżnić przegrupowanie strategiczne, operacyjne i taktyczne, oraz manewr strategiczny, operacyjny i taktyczny (rys.1.1.).



Rys. 1.1. Interpretacja ruchu w aspekcie przemieszczania wojsk

Przegrupowanie bez względu na stan zagrożenia zwykle charakteryzowane jest jako zjawisko jednopodmiotowe, natomiast manewr jest zjawiskiem dwupodmiotowym. Każdy z rodzajów manewru i przegrupowania, charakteryzo-

wany jest ze względu na cel zadania realizowane na poszczególnych poziomach prowadzenia wojny.¹

Podstawą klasyfikacji zjawiska ruchu wojsk są wyniki badań:

- relacji wewnętrznych pomiędzy jednopodmiotowymi uczestnikami walki w stosunku do celu;
- relacji zewnętrznych pomiędzy podmiotem i przedmiotem walki w stosunku do celu.

Ruch² jako kategoria ogólna występuje w świecie od początku jego istnienia. Był i jest niezbędnym czynnikiem wszelkiego działania, powstawania życia i tworzenia wszelkich dóbr materialnych. Ruch jest nieodzownym warunkiem egzystencji istot żywych. *W sposób naturalny i niezależny od niczyjej woli stał się również nieodzownym czynnikiem walki obok rażenia i informacji.*

Ruch, to „(...) zmiana położenia punktu materialnego (ciała) w stosunku do innych punktów dokonująca się w czasie;(...)”³ Celem ruchu, jako kategorii ogólnej i wszechobecnej, jest zmiana położenia. W obszarze walki zbrojnej ruch jest pojęciem szerokim, jest sprawcą wszelkich zmian, jakie w niej zachodzą. Ruch w walce zbrojnej postrzegany jest również, jako czynnik służący pośrednio i bezpośrednio osiągnięciu jej celu. Istota ruchu, wyrażana jest w zmianie położenia jednostek organizacyjnych w stosunku do najbliższego otoczenia, które wywiera wpływ na obiekt wykonujący ruch. Czynniki walki są głównym realizatorem celu walki zbrojnej. W procesie niszczenia rozumiane są jako coś, co:

¹ W sztuce wojennej wyróżnia się poziomy wojny: strategiczny, operacyjny i taktyczny. Taka klasyfikacja wynika z osiąganych celów na poszczególnych poziomach oraz adekwatnie do tego realizowanych zadań. Poziom strategiczny zapewnia bezpośrednią realizację celu polityki państwa lub Sojuszu. Do jego zadań należy sprecyzowanie celu i stworzenie warunków do użycia sił zbrojnych. Poziom operacyjny opracowuje plan operacji. Zapewnia osiągnięcie celu strategii militarnej poprzez operowanie środkiem ciężkości. Poziom taktyczny określa sposób realizacji celu i bezpośrednio realizuje cel walki zbrojnej.

² **Ruch**, jedno z podstawowych pojęć fizyki. Oznacza przemieszczanie się elementów układu fizycznego względem układu odniesienia - ruch jest zawsze względny.

³ Słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 1993.

- wywołuje określony skutek – informacja;
- warunkuje zamierzony skutek - manewr;
- rozstrzyga o osiągnięciu pożądanego skutku - rażenie.

Ruch, jako złożony czynnik walki, łączony jest często z rażeniem i wówczas wyraża istotę oporu lub uderzenia. Podstawowymi wskaźnikami ruchu są: *odległość, na której się odbywa zmiana położenia; czas jego trwania oraz prędkość*¹. Idea ruchu nie jest przypisana tylko do zjawiska walki zbrojnej w trakcie jej trwania. Ruch jest wszechobecny we wszystkich etapach przygotowania i prowadzenia walki zbrojnej na wszystkich jej poziomach.

Wszelkie rozważania teoretyków wojskowych na temat istoty ruchu sprowadzają się do jego podstawowej formy na polu walki, którą jest *manewr*. Analiza literatury przedmiotu pozwala postawić tezę, iż manewr to, „(...) relatywne, zorganizowane przemieszczenie się sił i środków w operacji i walce zakończone nowym położeniem i ugrupowaniem, uderzeniem przeciwnika lub uniknięciem jego uderzenia”². Istota ruchu wojsk w operacji sprowadza się zatem do zmiany położenia (ugrupowania) określonych sił i środków, zgodnej z zamiarem własnym lub wymuszonej przez przeciwnika. Podstawowymi wyznacznikami ruchu tych sił i środków są: ich potencjalne możliwości; warunki środowiska i stopień oddziaływania przeciwnika.

Pierwotnie jednym z wyznaczników klasyfikujących ruch wojsk w formie manewru był obszar bezpośredniego starcia. Współcześnie i w przyszłości, za sprawą nowoczesnych środków walki, obszar bezpośredniego starcia przestał być jedynym kryterium wyróżniającym manewr. Wynika to również z jego zdefiniowanych nowoczesnych cech. Współczesny manewr cechuje:³

- wielowymiarowość;

¹ Por., S. Koziej, Podstawy i zasady sztuki wojennej, AON, Warszawa 1993, Rozdział IV.

² A. Czupryński, Wybrane problemy ruchu wojsk na obszarze kraju, AON, Warszawa 2002, s.50.

³ Por., J. Zieliński (red.), Operacje wojsk lądowych – kierunki ewolucji. „OPERACJA”, AON, Warszawa 2003, s. 207.

- bezpośrednie działanie z miejsc bazowych na punkty decydujące przeciwnika lub jego środek ciężkości;
- zgodność z celem operacji i zamiarem jej reagowania;
- połączone z informacją i rażeniem obiektów przeciwnika;
- precyzja i maskowanie operacyjne;
- wszechstronne wsparcie i zabezpieczenie logistyczne.

Manewr postrzegany jest, jako *binarny*¹ i *syntetyczny*² czynnik walki zbrojnej. Współcześnie i w przyszłości podstawowym kryterium pozwalającym zdefiniować ruch w obszarze walki zbrojnej jest zamierzony i oczekiwany efekt – *cel działania*. Współczesne konflikty dostarczają wniosków, iż do osiągnięcia zwycięstwa nie jest wymagane *zniszczenie armii przeciwnika*³ lub *zajęcie jego terytorium*.⁴ Wystarczy stronie przeciwnej *zabrać wolę walki*.⁵ Zabranie woli walki jest traktowane jako wystarczający lub konieczny warunek zwycięstwa. Taka teza jest zasadna, jeżeli przedmiotem sporu nie jest terytorium.

We współczesnych konfliktach coraz większego znaczenia, ze względu na inne formy osiągania celu, nabiera *przegrupowanie*. Współczesny model rozwiązywania konfliktów przy pomocy sił zbrojnych wskazuje, iż pierwotnym zjawiskiem w stosunku do manewru jest zwykle przegrupowanie, w którym również wyrażana jest idea ruchu. Przegrupowanie w interpretacji semantycznej to „przemieścić wojska z jednego rejonu do drugiego w celu utworzenia zamie-

¹ Binarny – „złożony z dwóch jedności; podwójny, dwójkowy”. Zob., Słownik języka polskiego PWN, Warszawa 1993. W takiej interpretacji cechą wyróżniającą manewr z kategorii ruchu jest konieczność występowania dwóch jedności. Jedną z nich są wojska wykonujące ruch na przeciwnika lub unikające jego działania. Drugą jednością tego zjawiska jest przeciwnik jako obiekt ataku lub przeciwnik jako obiekt wykonujący atak.

² Syntetyczny – „łączący w jedną całość, ogarniający całość; uogólniający, całościowy”. Zob., Słownik języka polskiego PWN, Warszawa 1993. W takim rozumieniu manewr łączy w sobie ruch i rażenie zespolone informacyjnie na przeciwnika.

³ Wg teorii Wardena efektywnym modelem osiągnięcia zwycięstwa jest działanie na przeciwnika w kolejności: *przywódcy, zasadnicze elementy wrogiej organizacji, infrastruktura, społeczeństwo, siły zbrojne strony przeciwnej*.

⁴ Przykładem na takie działanie jest Jugosławia w 1999 roku. Bez rozbicia armii i zajęcia terytorium zostało wymuszone oczekiwane przez społeczność światową zachowanie polityczne rządu Miloševića.

⁵ Przykładem na zabranie woli walki armii przeciwnej były działania koalicji w Iraku w 2003 roku. Zajęcie ośrodka administracji państwowej i ucieczka przywódców przyczyniła się do rozpadu armii irackiej.

zonego ugrupowania bojowego lub dokonanie niezbędnej koncentracji sił¹. Przegrupowanie jest sytuowane w obszarze operacji. Polega na przyjęciu zamierzonego ugrupowania bojowego przed zaistnieniem zjawiska walki zbrojnej lub w celu wymuszenia określonego zachowania stron konfliktu (operacje pokojowe).

Przegrupowanie jest podstawowym elementem działań wojsk, zapewnia ich efektywne użycie i występuje w każdej operacji. Proces przegrupowania doprowadza wojska do obszaru przewidywanych działań. Niekiedy może stać się głównym narzędziem przeciwkoncentracji w ramach zapobiegania konfliktom militarnym. Stąd współczesne postrzeganie przegrupowania to nie tylko zmiana ugrupowania, to również podkreślenie wiarygodności idei przeciwkoncentracji. Przeciwkoncentracja wiąże się z mobilnością wojsk i w tym znaczeniu możemy mówić o przegrupowaniu strategicznym oraz strategicznej mobilności. Przegrupowanie strategiczne w ramach przeciwkoncentracji staje się bezpośrednim narzędziem polityki państwa lub Sojuszu, ponieważ może wywrzeć oczekiwany skutek polityczny. Natomiast w aspekcie walki zbrojnej istotne jest przegrupowanie taktyczne lub operacyjne. W ogólnym ujęciu, *przegrupowanie to, zmiana ugrupowania poprzez przemieszczenie elementów ugrupowania w zajmowanym rejonie lub przyjęcie ugrupowania w innym rejonie, odpowiednim do celu przyszłych działań*².

Do analizy zjawiska przegrupowania i manewru celowo jest posługiwać się porównaniem ich podstawowych cech (tab. 1.1.).

Do kryteriów wyróżniających przegrupowanie i manewr celowo jest zaliczyć: cel działania, położenie w stosunku do przeciwnika, sposób wykonania przemieszczenia oraz stosunek do osiąganego celu walki zbrojnej.

¹ Słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 1993.

² Por., A. Czupryński, Przegrupowanie i manewr, AON, Warszawa 2002.

Tabela 1.1.

Kryteria	Kategorie ruchu w obszarze walki zbrojnej	
	PRZEGRUPOWANIE	MANEWR
Cel	Przyjęcie ugrupowania do kolejnej czynności	Wykonanie uderzenia na przeciwnika lub uniknięcie jego uderzenia
Położenie w stosunku do przeciwnika	Brak bezpośredniej styczności głównych zgrupowań wojsk lądowych	Wykonywany w warunkach bezpośredniego oddziaływania bojowego przeciwnika
Sposób wykonania przemieszczenia	Na optymalnych środkach transportu	Na autonomicznych, bojowych środkach transportu i walki
Udział w osiągnięciu celu walki zbrojnej	Pośredni – stworzenie warunków do prowadzenia walki zbrojnej	Bezpośredni – udział w osiągnięciu celu walki zbrojnej

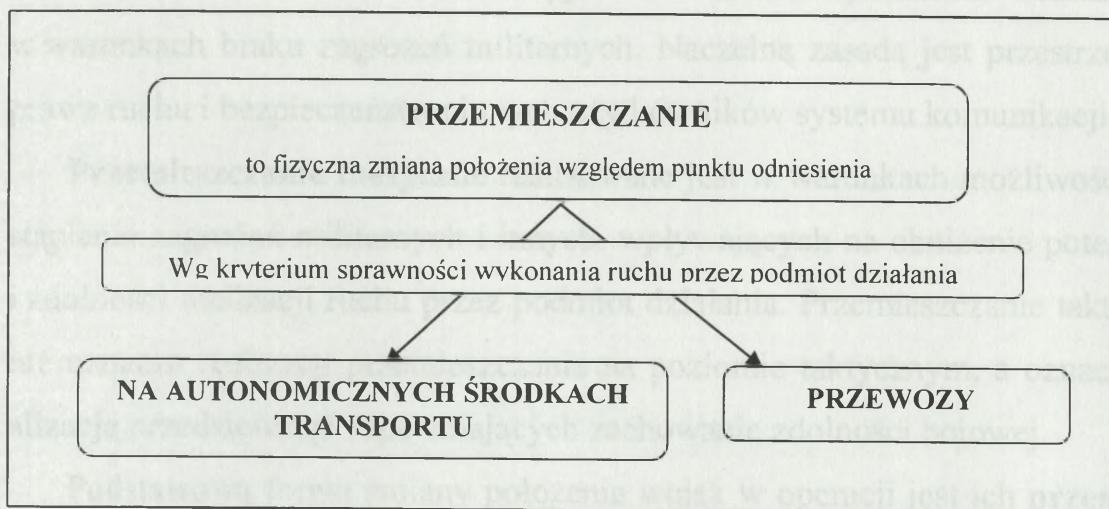
Przegrupowanie i manewr mogą być zrealizowane poprzez przemieszczenie związków taktycznych i oddziałów. **Przemieszczanie** jest wartością fizyczną i oznacza wszelką zmianę położenia realizowaną przez podmiot zmieniający położenie lub inną siłę sprawczą. Wg kryterium sprawności wykonania ruchu przez podmiot działania wyróżniamy **sposoby przemieszczania na autonomicznych środkach transportu oraz przewozy** – rys.1.2.

Do głównych determinantów przemieszczania zalicza się:

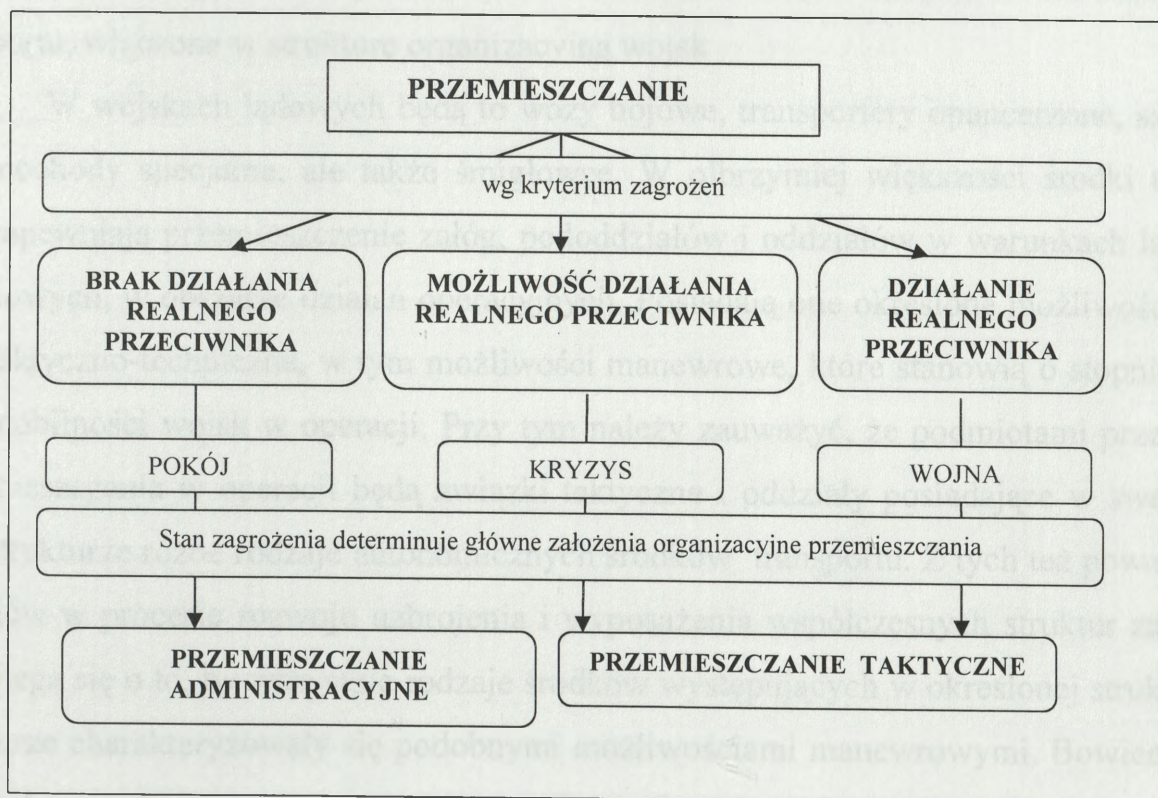
- odległość;
- warunki przemieszczania;
- zdolności manewrowe podmiotu przemieszczania.

Wg kryterium zagrożenia wyróżniamy **przemieszczanie administracyjne i taktyczne** (rys. 1.3).

Skala zagrożenia nie oznacza skutku jaki wynika ze zmiany położenia, który zawsze jest ten sam - pokonanie odległości. Skala zagrożenia wskazuje na potrzebę uwzględnienia innych przedsięwzięć organizacyjnych podczas zmiany położenia w okresie pokoju, kryzysu i wojny.



Rys. 1.2. Sposoby przemieszczania



Rys. 1.3. Rodzaje przemieszczania wg kryterium zagrożenia

Przemieszczanie administracyjne to zmiana położenia realizowana w warunkach braku zagrożeń militarnych. Naczelną zasadą jest przestrzeganie prawa ruchu i bezpieczeństwa innych użytkowników systemu komunikacji.

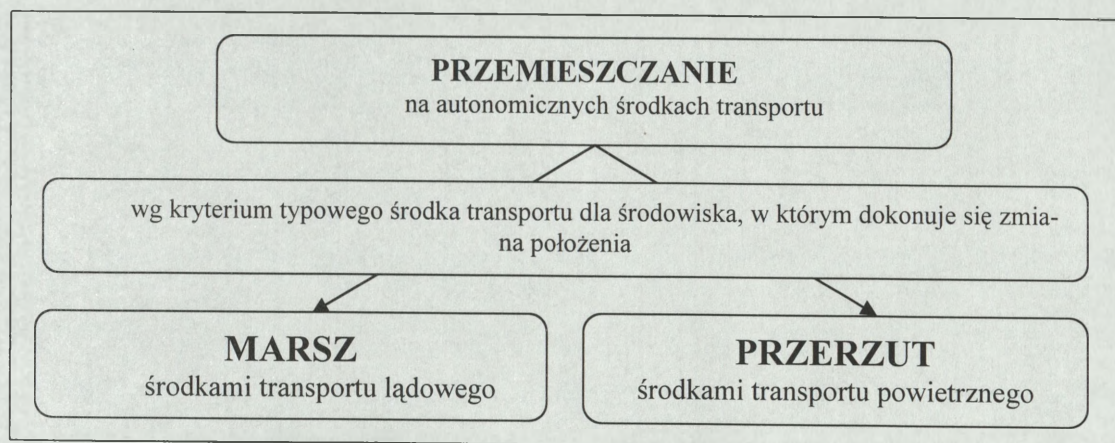
Przemieszczanie taktyczne realizowane jest w warunkach możliwości wystąpienia zagrożeń militarnych i innych, wpływających na obniżenie potencjału i zdolności realizacji ruchu przez podmiot działania. Przemieszczanie taktyczne nie oznacza realizacji przemieszczania na poziomie taktycznym, a oznacza realizację przedsięwzięć zapewniających zachowanie zdolności bojowej.

Podstawową formą zmiany położenia wojsk w operacji jest ich **przemieszczenie na autonomicznych środkach transportu**. Współcześnie pod pojęciem autonomicznego środka przemieszczania rozumiane są techniczne środki transportu, włączone w strukturę organizacyjną wojsk

W wojskach lądowych będą to wozy bojowe, transportery opancerzone, samochody specjalne, ale także śmigłowce. W olbrzymiej większości środki te zapewniają przemieszczenie załóg, pododdziałów i oddziałów w warunkach lądowych, w obszarze działań operacyjnych. Posiadają one określone możliwości taktyczno-techniczne, w tym możliwości manewrowe, które stanowią o stopniu mobilności wojsk w operacji. Przy tym należy zauważyć, że podmiotami przemieszczania w operacji będą związki taktyczne i oddziały posiadające w swej strukturze różne rodzaje autonomicznych środków transportu. Z tych też powodów w procesie rozwoju uzbrojenia i wyposażenia współczesnych struktur zabiega się o to, by wszystkie rodzaje środków występujących w określonej strukturze charakteryzowały się podobnymi możliwościami manewrowymi. Bowiem tylko wtedy może być zapewniona zdolność całej struktury do wykonywania przemieszczeń w toku operacji i podejmowania zadań całością sił.

Specyficznym środowiskiem przemieszczenia dla części wojsk lądowych jest również przestrzeń powietrzna. Można wyróżnić różne formacje, które strukturalnie znajdują się w składzie wojsk lądowych i posiadają w swym wyposażeniu powietrzne środki walki i transportu. Podczas zmiany położenia przez

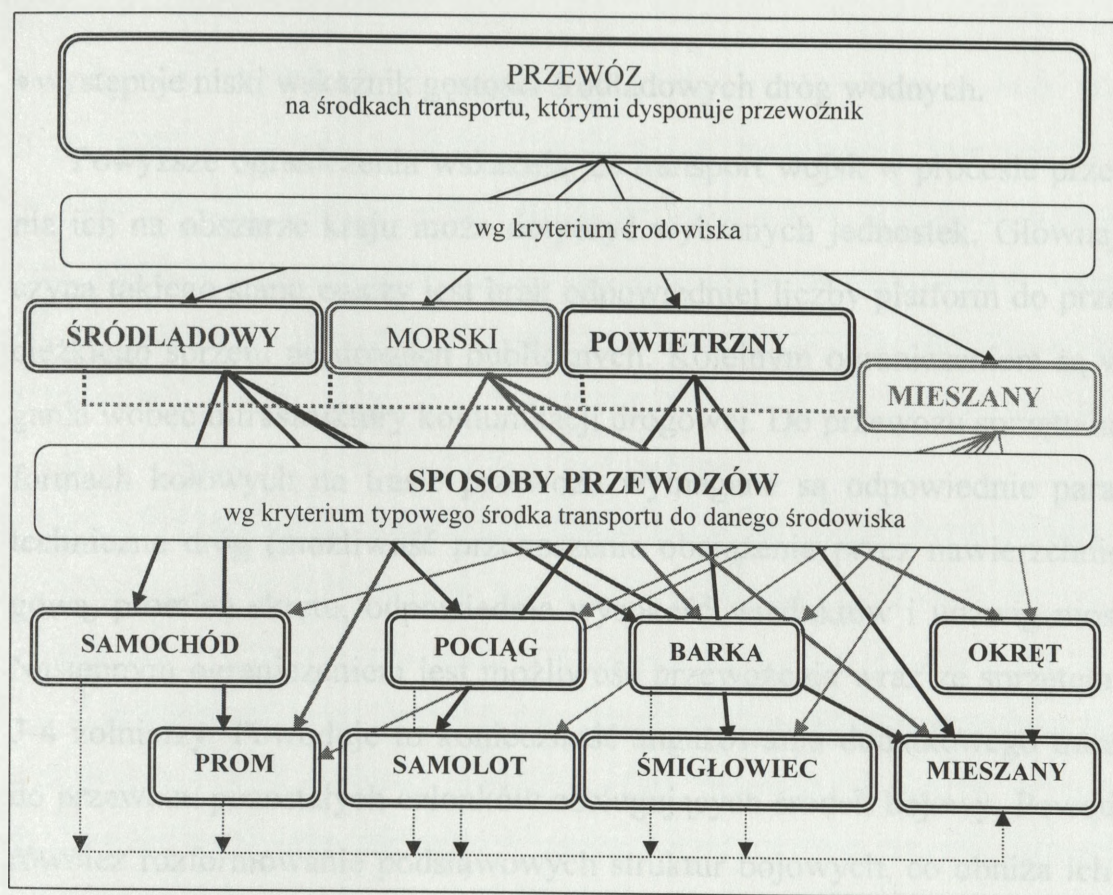
wojska aeromobilne występuje proces przemieszczenia się na autonomicznych środkach transportu. W przypadku przemieszczenia się wojsk aeromobilnych zostaje dokonany przerzut nad powierzchnią lądu, wody, a niekiedy nad ugrupowaniem przeciwnika (np. desant taktyczny). Stąd, *w sposobach przemieszczenia wojsk na autonomicznych środkach transportu można wyróżnić marsz i przerzut* (rys.1.4).



Rys.1.4. Klasyfikacja sposobów przemieszczenia

Jeżeli obszar działań operacyjnych znajduje się w dużej odległości od rejonów dyslokacji wojsk przewidzianych do udziału w operacji, wówczas tworzenie zgrupowania operacyjnego będzie wymagało przemieszczenia tych wojsk w obszar działań. Zwłaszcza dla wojsk lądowych będzie organizowany ich przewóz w obszar działań operacyjnych drogą lądową, powietrzną lub morską przy użyciu określonych środków transportu. Podczas tworzenia dużych zgrupowań wojsk lądowych, w znacznym oddaleniu od rejonów dyslokacji, taki przerzut wojsk w celu utworzenia zgrupowania i zgromadzenia dostatecznych zapasów środków materiałowych będzie swoistą, złożoną operacją trwającą niekiedy wiele tygodni.

Możliwe sposoby przemieszczania wojsk na duże odległości i związaną z tym klasyfikacją przewozów obrazuje rys. 1.5.



Rys. 1.5. Klasyfikacja przewozów wg środowiska i typowych środków transportu

Przemieszczanie poprzez przewóz związane jest bezpośrednio z istnieniem instytucji przewoźnika.

Przewóz śródlądowy obejmuje możliwość wykorzystania infrastruktury komunikacji: drogowej, kolejowej, oraz wodnej (śródlądowej). Ze względu na obszar i sieć komunikacji śródlądowej oraz znaczenie środowiska lądowego, transport ten powinien odgrywać pierwszoplanową rolę. W warunkach RP może on być utrudniony, ponieważ:

- brak jest instytucji przewoźnika z odpowiednimi środkami do przewozu sprzętu bojowego po drogach publicznych;
- zwykle odległość między rejonem dyslokacji wojsk a rejonem ich działania będzie niezbyt duża co powoduje, że transport kolejowy, ze względu na czas załadowania, rozładowania i przewozu na obszarze kraju jest mało korzystny;¹

¹ Wg założeń sojuszniczych transport kolejowy jest opłacalny przy odległościach przewozu powyżej 100km.

- występuje niski wskaźnik gęstości śródlądowych dróg wodnych.

Powyższe ograniczenia wskazują, że transport wojsk w procesie przewożenia ich na obszarze kraju może dotyczyć wybranych jednostek. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest brak odpowiedniej liczby platform do przewozu ciężkiego sprzętu po drogach publicznych. Kolejnym ograniczeniem są wymagania wobec infrastruktury komunikacji drogowej. Do przewozu sprzętu na platformach kołowych na trasie przewozu wymagane są odpowiednie parametry techniczne dróg (możliwość przenoszenia obciążenia przez nawierzchnię drogową, promień skrętu, odpowiednia wysokość wiaduktów i udźwig mostów)¹. Następnym ograniczeniem jest możliwość przewożenia wraz ze sprzętem tylko 3-4 żołnierzy. Powoduje to konieczność angażowania dodatkowego transportu do przewozu pozostałych członków obsługujących środki bojowy. Powoduje to również rozformowanie podstawowych struktur bojowych, co obniża ich gotowość bojową zwłaszcza w okresie kryzysu i wojny.

Należy jednak podkreślić, że infrastruktura komunikacji drogowej i kolejowej odgrywa pierwszoplanową rolę podczas przewozu środków materiałowych dla przemieszczanych wojsk. W zakresie przewozów logistycznych powyższe ograniczenia dotyczące przewozów sprzętu bojowego są znacznie mniejsze. Prognozy rozwoju komunikacji drogowej wskazują, że w przyszłości jej rola będzie coraz większa.² Ze względu na zmieniające się parametry techniczne dróg, budowę autostrad infrastruktura komunikacji drogowej na obszarze kraju będzie nabierała coraz większego znaczenia.

W przeszłości, w razie potrzeby przemieszczania wojsk na duże odległości, główną rolę w tym przedsięwzięciu odgrywał transport kolejowy. Należy sądzić,

¹ Drogi, po których można przewozić ciężki sprzęt bojowy na platformach powinny odpowiadać wymogom technicznym określonym dla dróg ekspresowych. Głównym parametrem jest wytrzymałość nawierzchni, która powinna przenosić obciążenie 115kN/oś.

² Z prognoz sporządzonych w MTiGM wynika, że w okresie od 1998-2020 zmieniają się znacznie preferencje w zakresie korzystania z infrastruktury transportu. O 21,4% spadnie zainteresowanie transportem kolejowym, natomiast wzrośnie o 22,5% zainteresowanie transportem drogowym. Zob., Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju, MTiGM, Warszawa 2001, s.60.

że również obecnie i w perspektywie przewozy kolejowe będą spełniać taką rolę w przypadku potrzeby przemieszczania wojsk na obszarze kontynentu. Kolej jest bowiem najlepiej przygotowanym przewoźnikiem do realizacji takich zadań, zwłaszcza w odniesieniu do podstawowych struktur wojsk lądowych. Oczywiście, w warunkach wojny wiąże się to z dużym zagrożeniem transportów kolejowych. Z tych względów, transporty takie muszą być odpowiednio zabezpieczone i osłaniane przed uderzeniami z powietrza.

Na obszarze Polski niewielkie znaczenie będzie posiadał śródlądowy transport wodny ze względu na niski wskaźnik żeglowności rzek, ich układ oraz brak połączenia z systemem transportu rzecznych innych państw europejskich.¹

Z dokonanych analiz wynika, że najczęściej stosowanym sposobem przewozów wojsk, będzie przewóz mieszany, który pozwala optymalnie wykorzystać możliwości transportu lądowego w zależności od rozwoju sytuacji i potrzeb operacyjnych.

Przewóz morski wojsk w okresie pokoju, kryzysu i wojny na wodach terytorialnych w uwarunkowaniach tylko narodowych nie odgrywa większego znaczenia. Natomiast w świetle nowej doktryny sojuszniczej będzie on (wraz z przewozem powietrznym) podstawowym sposobem przemieszczania wojsk w obszar potencjalnych kryzysów i planowanych działań operacyjnych w dowolnych częściach świata. Przykładem, tego może być przemieszczenie wojsk z różnych kontyngentów w rejon Zatoki Perskiej w ramach operacji „Iracka Wolność”. W tym celu niezbędne są odpowiednie okręty (środki transportu) oraz urządzenia portowe. Należycie przygotowane porty morskie mogą być także potrzebne w celu przyjęcia wojsk sojuszniczych, uzbrojenia, środków materiałowych w przypadku ewentualnego zagrożenia terytorium kraju. Z tych też powodów porty należy kontrolować w systemie obronnym państwa jako ważne obiekty o znaczeniu militarnym.

¹ W latach 1990-1999 o 148km zmniejszyły się szlaki komunikacji śródlądowej. Zob., Duży rocznik statystyczny, GUS, Warszawa 2000.

Przewozy powietrzne. Możliwości wykorzystania statków powietrznych do transportu pojawiły się w okresie II wojny światowej. Samolot transportowy zastępował inne środki transportu, które w określonych warunkach nie sprawdzały się. Jednak największy rozwój transportu powietrznego nastąpił w drugiej połowie XX wieku. Obecnie transport powietrzny może zapewnić przewóz droga powietrzną: żołnierzy, środków bojowych i materiałowych w rejon planowanych operacji. Taki sposób przerzutu wojsk w rejon działań dotyczył będzie głównie sił szybkiego reagowania, dowództw wraz z podstawowymi środkami dowodzenia, a także innych sił i środków niezbędnych w krótkim czasie w obszarze organizowanej operacji.

W warunkach RP podstawowym ograniczeniem takich przewozów jest mała sieć portów lotniczych, ich nieprzystosowanie do przyjmowania ciężkich samolotów transportowych, a przede wszystkim brak odpowiednich środków transportu powietrznego. W przyszłości należy zmierzać do zwiększenia rangi przewozów powietrznych, głównie w ramach przewozów sojuszniczych. Państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia wojskowego lub cywilnego transportu powietrznego do przewozu własnych wojsk w operacjach NATO. Jeżeli w narodowym systemie komunikacji nie znajdują się odpowiednie środki do transportu powietrznego, wówczas jest możliwość korzystania z wydzielonych środków dowództwa regionu. Natomiast infrastruktura lotnicza powinna być gotowa do przyjęcia transportów powietrznych wojsk sojuszniczych oraz posiadać środki transportu do przerzutu wojsk przewidzianych do udziału w operacji sojuszniczych i wielonarodowych.

Przewozy mieszane są realizowane w wyniku transportu wojsk lub środków zaopatrzenia przy użyciu różnych sposobów, w różnych środowiskach. Jest to rodzaj przewozów pozwalający optymalnie wykorzystać posiadane zasoby transportowe. Na obszarze kraju przewozy mieszane będą głównie polegały na wykorzystaniu różnych środków transportu lądowego. Najczęściej w tym celu będzie wykorzystywany transport kolejowy, uzupełniany transportem drogo-

wym. Natomiast w mniejszym zakresie będzie stosowany transport mieszany w różnych środowiskach.

W przypadku przewozów na duże odległości, w ramach kontynentu, głównie będzie łączony transport śródlądowy z powietrznym, obejmujący przewozy drogowe, kolejowe i lotnicze. W przypadku przewozów pomiędzy kontynentami używany będzie transport morski i powietrzny.

1.2. RODZAJE PRZEGRUPOWANIA

Pojęciem ogólnym, w sposób bezpośredni łączącym się z ruchem wojsk, jest „przegrupowanie”. Oznacza ono zmianę istniejącego ugrupowania w celu stworzenia nowego, adekwatnego do operacyjnych lub zaistniałej sytuacji.

Przegrupowanie charakteryzowane jest jako ruch poza obszarem bezpośredniej walki głównych zgrupowań lądowych przeciwstawnych stron. Zadaniem wojsk jest zbliżenie się lub wejście w obszar przewidywanej operacji militarnej i przyjęcie ugrupowania, do przewidywanych działań.

W Leksykonie Wiedzy Wojskowej: *Przegrupowanie wojsk, definiowanie jest jako zorganizowane przesunięcie wojsk z zajmowanych rejonów rozmieszczenia (rejonów ześrodkowania, rejonów stałej dyslokacji) w nowe, niekiedy wprost na rubież wejścia do bitwy (walki) zgodnie z zamiarem taktycznego lub operacyjnego ich wykorzystania.*¹ Przegrupowanie wojsk może być realizowane w ramach: rozwinięcia strategicznego sił zbrojnych, rozwinięcia operacyjnego oraz taktycznego przed bitwą lub bojem. Celem rozwinięcia jest osiągnięcie gotowości do działania zakończone przyjęciem ugrupowania do przewidywanych działań w okresie kryzysu lub wojny. W toku operacji celem przegrupowania może być: wzmocnienie zgrupowań uderzeniowych (obronnych); rozwinięcie powodzenia; zmiana kierunku uderzenia; odtworzenie drugich rzutów (odwodów). Proces przegrupowania jest zjawiskiem, które bezpośrednio jest podpo-

¹ Leksykon Wiedzy Wojskowej, MON, Warszawa 1979.

rządkowane celowi przyszłych działań. Przegrupowanie najczęściej występuje w okresie kryzysu. W okresie wojny mówimy o przegrupowaniu, jeżeli proces zmiany ugrupowania odbywa się bez kontaktu zgrupowań lądowych przeciwstawnych stron.

W rozumieniu Sojuszu „*przegrupowanie i transport obejmuje całe spektrum infrastruktury, urządzeń pomocniczych, przewóz powietrzny i morski oraz wyposażenie, które jest niezbędne do rozwinięcia, przyjęcia i dalszego przemieszczania sił zbrojnych.*” W tym ujęciu przegrupowanie zostało zdefiniowane zadaniami logistycznymi wynikającymi z zakresu zabezpieczenia procesu przemieszczania wojsk. Istotą jest tu przemieszczanie wojsk do przewidywanych rejonów działań i zapewnienie ich zdolności do podjęcia tych działań.¹

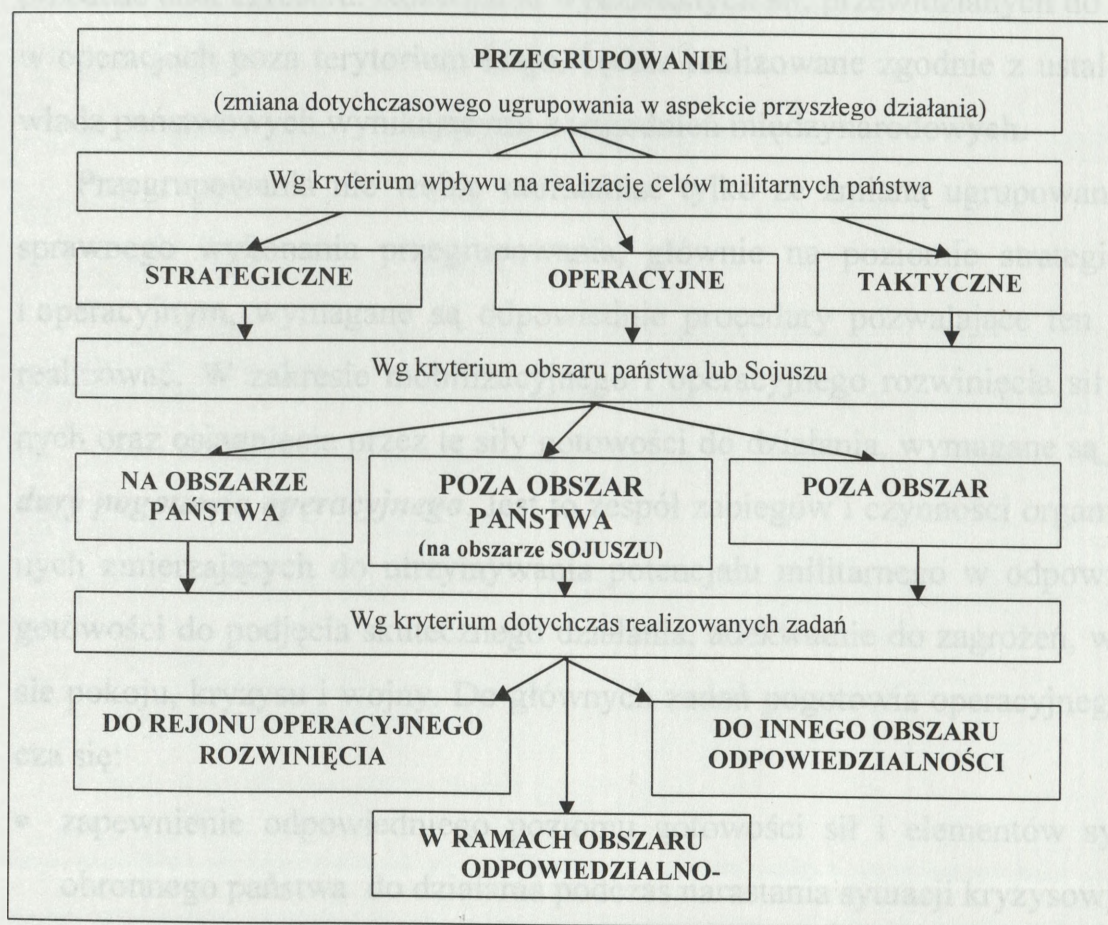
Przegrupowanie jest kategorią sztuki wojennej, która odzwierciedla działanie na wszystkich poziomach przygotowania i prowadzenia zbrojnych i niezbrojnych działań w okresie kryzysu i wojny. Klasyfikacja przegrupowania wymaga wielowariantowego postrzegania tego zjawiska (rys. 1.6.).

Przegrupowanie strategiczne

Przegrupowanie strategiczne to przyjęcie odpowiedniego ugrupowania w ramach mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia sił zbrojnych na obszarze państwa lub wydzielonych komponentów narodowych poza jego obszarem. Obszar przegrupowania strategicznego determinowany jest położeniem geograficznym zagrożeń powodujących sytuacje kryzysowe.

Natomiast zadaniem przegrupowania strategicznego jest stworzenie dogodnych warunków do likwidacji takich zagrożeń zgodnie z przyjętym zamiarem politycznym i wojskowym. Zgodnie z nową doktryną Sojuszu celem przegrupowania strategicznego może być manifestowanie gotowości do działania. Siły zbrojne mogą być rozmieszczane i używane w sposób zsynchronizowany z me

¹ Zob., Doktryna taktyczna sił lądowych. ATP-35(B), Rozdział 12.



Rys. 1.6. Rodzaje przegrupowania

todami wywierania nacisków w taki sposób, aby zapewnić realizację celów strategicznych.¹ W przypadku realizacji przegrupowania na obszarze kraju, nastąpi jednoczesne przegrupowanie sił z rejonów pokojowego pobytu w rejon przewidywanych działań. W takim przypadku realizowane są jednocześnie zadania mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia całości sił zbrojnych lub ich wydzielonej części przewidywanej do realizacji przyszłych zadań. Strategiczne rozwijanie sił zbrojnych polega na ich „przejściu” ze stanu pokojowego w stan wojenny i przyjęciu ugrupowania zgodnie z potrzebami strategii militarnej. Po-

¹ Zob., Doktryna działania komponentu lądowego ATP-3.2., Projekt wstępny zatwierdzony w marcu 2000 roku.

winno ono się odbywać w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa ale poprzedzać atak agresora. Rozwijanie wydzielonych sił, przewidzianych do użycia w operacjach poza terytorium kraju, będzie realizowane zgodnie z ustaleniami władz państwowych wynikającymi z uzgodnień międzynarodowych.

Przegrupowania nie wolno utożsamiać tylko ze zmianą ugrupowania. Do sprawnego wykonania przegrupowania, głównie na poziomie strategicznym i operacyjnym, wymagane są odpowiednie procedury pozwalające ten proces realizować. W zakresie mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia sił zbrojnych oraz osiągnięcia przez te siły gotowości do działania, wymagane są **procedury pogotowia operacyjnego**. Jest to zespół zabiegów i czynności organizacyjnych zmierzających do utrzymywania potencjału militarnego w odpowiedniej gotowości do podjęcia skutecznego działania, adekwatnie do zagrożeń, w okresie pokoju, kryzysu i wojny. Do głównych zadań pogotowia operacyjnego zalicza się:

- zapewnienie odpowiedniego poziomu gotowości sił i elementów systemu obronnego państwa do działania podczas narastania sytuacji kryzysowych;
- utworzenie elastycznego systemu reagowania na sytuacje kryzysowe;
- zapewnienie przejścia podmiotów gospodarczych i militarnych na system działania w okresie kryzysu i wojny;
- posiadanie planów użycia sił w przypadku różnych form zagrożeń;
- posiadanie systemów kierowania i dowodzenia zapewniających sprawne użycie sił w przypadku zagrożenia.

W procedurach pogotowia operacyjnego wyróżnia się przedsięwzięcia podwyższające gotowość sił zbrojnych stosownie do zagrożeń. Do takich przedsięwzięć przy pomocy których w sposób zorganizowany osiąga się określony stopień gotowości stosownie do zaistniałej sytuacji należy:

- utrzymywanie i doskonalenie operacyjnych służb dyżurnych;
- opracowanie i aktualizacja planów mobilizacyjnych;

- organizowanie i doskonalenie systemu reagowania kryzysowego;
- utrzymywanie części sił w wysokiej gotowości, zdolnych do reagowania w sytuacji zagrożeń.

Zgodnie z obowiązującymi wymaganiami sojuszniczymi w składzie sił zbrojnych wyróżnia się: siły zdolne do przerzutu oraz „siły na miejscu” (zdolne do działania na własnym terytorium).

Taki podział sił wyraźnie wskazuje ich przeznaczenie i zadania w wymiarze strategicznym. Siły zdolne do przerzutu przewidziane są w pierwszej kolejności do użycia w operacjach sojuszniczych poza terytorium kraju. Ponadto, w strukturze sił zbrojnych wyróżnia się:

- siły wysokiej gotowości, w nich siły inicjujące działania w rejonie operacji;
- siły niższej gotowości;
- siły o wydłużonym terminie gotowości.

Ten podział związany jest z czasem przegrupowania i wprowadzenia określonych struktur wojskowych do działań operacyjnych.

W warunkach narastania sytuacji kryzysowej przegrupowanie strategiczne może być instrumentem osiągania celu polityki państwa lub Sojuszu, wówczas będzie ono miało znamiona przeciwkoncentracji. Przeciwkoncentracja strategiczna to – realizacja celu polityczno-militarnego poprzez zgrupowanie w newralgicznym obszarze takiej ilości wyspecjalizowanych sił Sojuszu, które z powodzeniem przeciwstawią się skoncentrowanym siłom potencjalnego agresora lub spowodują zaniechanie działań przez strony konfliktu. Może być realizowana w sytuacji kryzysu w przewidywaniu konfliktu zbrojnego.”¹

¹ Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego, AON, Warszawa 2002.

Przegrupowanie operacyjne

We współczesnych działaniach operacyjnych można wyróżnić następujące stany wojsk:

- pogotowie operacyjne;
- przegrupowanie operacyjne;
- działania zbrojne lub pokojowe w obszarze operacji.

Celem przegrupowania operacyjnego może być utworzenie zgrupowania odpowiedniego do celu operacji lub też jego zmiana w trakcie operacji. W pierwszym przypadku przegrupowanie operacyjne może być elementem przegrupowania strategicznego i zwykle będzie realizowane w sytuacji zagrożenia (kryzysu). Może mieć ono miejsce na obszarze kraju lub poza jego granicami.

Zmiana ugrupowania w trakcie operacji może być wymuszona lub planowana. Przegrupowanie wymuszone najczęściej występować będzie w operacjach zbrojnych, a zwłaszcza obronnych, kiedy w wyniku przewagi przeciwnika zaistnieje potrzeba dokonania zmian w ugrupowaniu (wprowadzenia nowych sił, wycofania sił na kolejne rubieże obrony, itp.). W działaniach zaczepnych przegrupowanie sił wystąpi w czasie wprowadzenia drugich rzutów (odwodów) lub wykonania uderzenia na innym kierunku. W operacjach pokojowych przegrupowanie sił będzie zwykle związane z rozwojem sytuacji w obszarze kryzysu. Może być związane z potrzebą monitorowania lub reagowania w nowych rejonach, koniecznością wzmocnienia sił w dotychczasowych rejonach oraz wymianą tych sił.

Przegrupowanie operacyjne może być również realizowane w przypadku zmiany obszaru odpowiedzialności dla określonych sił. Siły te będą wówczas przemieszczane w nowy obszar w celu utworzenia zgrupowania adekwatnego do celu operacji w tym obszarze.

Zmiany w ugrupowaniu operacyjnym wojsk w toku operacji będą zwykle polegały na przemieszczaniu określonych sił zgrupowania w obszarze operacji. Z tych też powodów przemieszczenia te będą odbywały się przy wykorzystaniu własnych możliwości mobilnych, z zachowaniem gotowości do działań. Natomiast przegrupowanie sił w obszar operacji w ramach przegrupowania strategicznego może wymagać przewozu tych sił środkami lądowymi, powietrznymi lub morskimi. Dotyczy to zwłaszcza przegrupowania poza granice własnego kraju (kontynentu).

W operacjach zbrojnych zmiany w ugrupowaniu i przemieszczenie wojsk powinny odbywać się w miarę możliwości w sposób skryty i zmierzać do zaskoczenia przeciwnika. Wymagają one odpowiedniej osłony i zabezpieczenia. Są integralnym elementem współczesnych działań operacyjnych.

Przegrupowanie taktyczne

O ile celem przegrupowania operacyjnego było utworzenie lub zmiana ugrupowania operacyjnego, to celem przegrupowania taktycznego będzie przyjęcie przez określone elementy zgrupowania położenia dogodnego do realizacji zadań operacyjnych. W operacjach zbrojnych będzie ono polegać między innymi na:

- zorganizowanym przesunięciu związków taktycznych (oddziałów) z rejonu wyjściowego na rubież wejścia do walki;
- przemieszczeniu sił na kolejne rubieże obrony;
- zmianie stanowisk (rubieży) ogniowych przez pododdziały wsparcia;
- wykonaniu kontrataków, itp.

W operacjach innych, może to być: przemieszczenie pododdziałów w celu ochrony określonych obiektów, monitorowania sytuacji w określonym rejonie, demonstrowania obecności, itp.

Przegrupowanie taktyczne może być realizowane w ramach przegrupowania operacyjnego. Jest wówczas jego dalszym rozwinięciem zapewniającym dosto-

sowanie ugrupowania sił do zadań operacyjnych. W operacji będzie determinowane głównie rozwojem sytuacji i kolejnymi zadaniami oddziałów i pododdziałów.

W operacjach zbrojnych przegrupowanie taktyczne oddziałów i pododdziałów będzie realizowane głównie w strefie działań bezpośrednich a zatem musi być należycie zabezpieczone i osłaniane przez rodzaje wojsk.

1.3. PRZEMIESZCZANIE WOJSK W ŚWIETLE DOKUMENTÓW NORMATYWNYCH SOJUSZU

Nowa doktryna Sojuszu zdecydowanie rozszerza spektrum zadań dla sił zbrojnych. Mogą one być realizowane w ramach różnych operacji wojskowych (sojuszniczych i wielonarodowych) w dowolnym rejonie świata. W tej sytuacji we współczesnych operacjach wyjątkowego znaczenia nabiera problem przemieszczenia wojsk w obszar działań operacyjnych w celu utworzenia zgrupowania odpowiedniego do przewidywanych zadań. Siły przewidziane do użycia w takich operacjach muszą posiadać zdolność do szybkiego przemieszczania się w rejon kryzysu i funkcjonowania w zgrupowaniach wielonarodowych. Wiąże się to z wieloma nowymi problemami wynikającymi głównie z:

- ograniczonych narodowych zasobów transportowych odpowiednich do przemieszczenia wojsk;
- konieczność szybkiej reakcji w rejonach kryzysowych;
- różnorodności i skali zagrożeń oraz sposobów reakcji na te zagrożenia;
- potrzeby kompatybilności systemów dowodzenia w zgrupowaniach międzynarodowych;
- konieczności pełnego zaopatrzenia własnych wojsk w operacji.

Z tych też powodów w Sojuszu obowiązuje Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk – AJP-4.4 w której sformułowano ogólne zasady przegrupowania i transportu wojsk. Należą do nich:

1. Zbiorowa odpowiedzialność.

W zakresie przegrupowania i transportu wojsk państwa członkowskie i władze wojskowe ponoszą wspólną odpowiedzialność za zabezpieczenie mobilności wojsk w operacjach. Odpowiedzialność za pozyskanie zasobów transportowych, planowanie i kierowanie przegrupowaniem narodowych sił zbrojnych spoczywa na państwie wysyłającym wojska do udziału w operacjach. W przypadku, kiedy państwo wysyłające nie posiada odpowiednich środków transportowych, inne państwa sojusznicze są zobowiązane udzielić wsparcia w ramach ratyfikowanych postanowień traktatu.

2. Kooperacja.

Podstawowe znaczenie ma kooperacja pomiędzy władzami wojskowymi i cywilnymi w zakresie użycia transportu. Planowanie przegrupowania powinno być realizowane w oparciu o cywilne i wojskowe możliwości transportowe.

3. Koordynacja.

Wyrażana jest w optymalnym wykorzystywaniu zasobów transportu. W planowaniu nie należy przywiązywać się tylko do jednego rodzaju transportu. Należy w zależności od możliwości uwzględniać transport mieszany.

4. Ekonomia.

W operacjach NATO zasoby transportu muszą być wykorzystywane efektywnie ze względu na ich ograniczoną liczbę.

5. Efektywność.

Oznacza optymalizację różnych rodzajów transportu (powietrznego, morskiego i śródlądowego) w zakresie możliwości przewozowych. Oznacza optymalne wykorzystywanie wojskowych i cywilnych środków transportu i infrastruktury komunikacyjnej.

6. Elastyczność.

Plan przegrupowania powinien w trakcie działania dać się modyfikować w zależności od rozwoju sytuacji.

7. Dominacja operacyjna.

Przegrupowanie determinowane jest celem operacji.

8. Prostota.

Realizacja przegrupowania powinna cechować się prostotą, wówczas jest większe prawdopodobieństwo realizacji planu działania.

9. Standaryzacja.

Standaryzacja jest warunkiem pomyślności realizacji przegrupowania i transportu. Stosowana jest w odniesieniu do systemów, danych i oprogramowania, procedur oraz wyposażenia. W zakresie proceduralnym pożądana jest zwłaszcza podczas przekraczania granic państw.

10. Kompatybilność transportu.

Rozumiana jest jako zdolność dwóch urządzeń lub systemów do wspólnego działania. Wymagana jest standaryzacja środków transportu w celu optymalnego ich wykorzystania.

11. Jawność.

Wymagana jest wymiana informacji pomiędzy państwami członkowskimi odnośnie dysponowania środkami transportu i infrastruktury komunikacyjnej.

Dowództwo regionu NATO jest odpowiedzialne za koordynację przegrupowań strategicznych. W ramach tego zadania dowództwo regionu współpracuje z cywilnymi organizacjami państw członkowskich w zakresie transportu i ruchu wojsk.

W razie potrzeby dowództwo regionu koordynuje:

- priorytety dotyczące przegrupowania oraz zakres odpowiedzialności;
- korzystanie z narodowych zasobów transportu udostępnionych przez władze narodowe do wspólnego użycia,
- operacyjne plany zabezpieczenia przegrupowania w celu zapewnienia elastycznego wykorzystania cywilnych i wojskowych zasobów transportu,

- wykorzystanie zasobów transportu w okresie przygotowania i realizacji planów przegrupowania wojsk,
- wymagania wobec cywilnych środków transportu w celu zabezpieczenia potrzeb sił narodowych.

Państwa wysyłające własne siły do udziału w operacjach wielonarodowych są zobowiązane:

- planować i kierować przegrupowaniem wojsk własnych zgodnie z celem i wymogami Sojuszu;
- określać i negocjować warunki przegrupowania oraz zawierać niezbędne porozumienia transportowe. Informować dowództwo operacji o niedoborach i nadwyżkach krajowych środków transportu;
- zapewnić obsługę cywilnych i wojskowych zasobów transportu wykorzystywanych do zabezpieczenia wojsk narodowych i sojuszniczych;
- uwzględniać prośby w sprawie przydziału środków transportu do dyspozycji innych państw;
- informować o stanie krajowych (cywilnych i wojskowych) zasobach komunikacyjnych;
- kierować strategicznym przegrupowaniem własnych jednostek wojskowych w porozumieniu z państwem – gospodarzem i zapewnić im niezbędne środki materiałowe.

Wszelkie przegrupowania na obszarze określonego państwa, wykonywane są pod kontrolą tego państwa i za jego zgodą. Państwo – gospodarz koordynuje przegrupowanie wojsk sojuszniczych na własnym terytorium, biorąc pod uwagę wymagania sojusznicze. W tym celu mogą być tworzone sojusznicze centra koordynacji ruchu współpracujące z państwem – gospodarzem. Ułatwia wykorzystanie wojskowych i cywilnych zasobów transportu sił narodowych w czasie prowadzenia operacji sojuszniczych na własnym terytorium.

2. MOŻLIWE WARIANTY PRZEMIESZCZANIA ZGRUPOWAŃ OPERACYJNYCH WOJSK LĄDOWYCH

2.1. SOJUSZNICZE I NARODOWE UWARUNKOWANIA PRZEGRUPOWANIA WOJSK

Problemy przegrupowania wojsk celowo jest rozpatrywać w aspekcie realizacji zadań obronnych na terytorium państwa, na terytorium Sojuszu oraz poza terytorium Sojuszu w ramach operacji prewencyjnych lub pokojowych.

Przynależność Polski do NATO od 12 marca 1999 roku powoduje, iż znajdujemy się w systemie zbiorowego bezpieczeństwa. Uczestnictwo w Sojuszu to nie tylko zewnętrzne gwarancje naszego bezpieczeństwa, wynikające z Artykułu 5 Traktatu Waszyngtońskiego. To również odpowiedzialność za zapewnienie sobie bezpieczeństwa i kształtowanie bezpiecznego otoczenia w myśl Artykułu 3 Traktatu Waszyngtońskiego.

Po rozpadzie dwubiegunowego świata zanikło niebezpieczeństwo wojny globalnej. Nasilają się natomiast inne zagrożenia, które dotychczas nie posiadały wymiaru międzynarodowego. Współcześnie o światowym bezpieczeństwie nie decydują rywalizujące przeciwstawne bloki militarne lecz zbiorowe układy i sojusze integrujące państwa wokół spraw pokoju. Stąd, adekwatnie do tych przemian politycznych transformacji ulega również Sojusz. We współczesnym świecie Sojusz jest jedyną wielonarodową, zorganizowaną siłą polityczno-militarną, zdolną aktywnie uczestniczyć w kreowaniu zbiorowego bezpieczeństwa. Jego nowa doktryna zapewnia możliwość uczestnictwa w operacjach wspierania pokoju także państwom spoza Sojuszu. Stanowi to nową jakość w kwestiach związanych z utrzymaniem pokoju w świecie i zmierza do kształtowania systemu zbiorowego bezpieczeństwa.¹ W wyniku przemian politycz-

¹ Por., Deklaracja Szczytu Praskiego przyjęta przez Szefów Państw i Rządów, uczestniczących w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej NATO w dniu 21 listopada 2002 roku w Pradze, pkt 4.

nych na świecie, Sojusz zachował swoją rolę obronną ale jednocześnie podjął ważne wyzwanie zmierzające do stabilizacji sytuacji w świecie we współpracy z innymi państwami. *Z tych też powodów w przyszłości coraz więcej zadań militarnych dla Sojuszu należy oczekiwać nie w bezpośredniej obronie jego terytorium, ale w operacjach wielonarodowych o charakterze pokojowym.* Wymaga to, posiadania sił zdolnych do reagowania na sytuacje kryzysowe w różnych częściach świata. Gwarantem realizacji zadań militarnych Sojuszu w imię zachowania i utrzymania pokoju, jest mandat organizacji pokojowej oraz wielonarodowość uczestników operacji nie tylko ze składu Sojuszu. Wymaga to posługiwania się wspólnymi procedurami, które są znane i akceptowane w świecie.

*W przypadku zagrożenia terytorium państw zrzeszonych w Sojuszu, w zależności od skali i miejsca tego zagrożenia, część lub całość sił operacyjnych tych państw powinno być przygotowane do przejścia na czas wojny pod zwierzchnictwo zintegrowanego dowództwa NATO. Pod dowództwem narodowym pozostaną zaś siły obrony terytorialnej.*¹ Wynika stąd, iż wyposażenie i mobilność operacyjna wojsk lądowych powinna spełniać kryteria wymagań Sojuszu. Nakłada to, na państwa stowarzyszone obowiązek przygotowania wojsk operacyjnych do obrony własnego terytorium oraz do udziału w operacjach poza ich granicami.

Polska w ramach sił operacyjnego przeznaczenia do użycia poza granicami państwa wydzieliła i wyposażyla jednostki, które odpowiadają wymaganiom operacyjnym NATO.²

Decyzje Szczytu Praskiego w zakresie politycznej i militarnej aktywności Sojuszu przyspieszają proces jego transformacji. W wyniku obrad w Pradze ustalono:³

¹ Źródło: Departament Polityki Obronnej MON.

² Ze składu WP do udziału w operacjach poza granicami państwa są wydzielone: w **Wojskach Lądowych**: 10 BKPanc., 10 Blog., 4 pplot, 16 bpd, 18 bdsz, dwie eskadry śmigłowców z 66 dś, dwa szwadrony z 7 dywizjonu ułanów lubelskich; w **Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej**: 1, 7 i 40 elt; w **Marynarce Wojennej**: ORP "Orzeł", ORP "Kaszub", trzy okręty rakietowe z 3 FO, okręt transportowo-minowy z 8 FOW, ORP "Mewa", ORP "Piast". Źródło: Departament Polityki Obronnej MON.

³ Zob., Deklaracja Szczytu Praskiego przyjęta przez Szefów Państw i Rządów, uczestniczących w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej NATO w dniu 21 listopada 2002 roku w Pradze, pkt 4.

- potrzebę utworzenia Sił Odpowiedzi NATO (*NATO Response Force*);
- potrzebę dostosowania struktury dowodzenia NATO do prowadzenia wielonarodowych operacji połączonych;
- przyjęto Praskie Zobowiązanie na rzecz zdolności operacyjnej (*Prague Capabilities Commitment*).

Potrzeba utworzenia sił odpowiedzi NATO wynika ze współczesnych zagrożeń, które pojawiają się gwałtownie i wymagają podjęcia działań militarnych w celu ich likwidacji u źródeł ich powstania. Wskazuje to na aktywność NATO nie tylko w warunkach bezpośrednich zagrożeń własnego terytorium, ale na zagrożenia pośrednie, które mogą zagrażać światowemu bezpieczeństwu. ***Taki charakter zadań wymaga utrzymywania sił o wysokim stopniu mobilności, zdolnych do reagowania na sytuacje kryzysowe w różnych częściach świata.*** Wskazuje to również na nowy charakter operacji militarnych, których istotą jest eliminacja przyczyn powodujących sytuacje kryzysowe. Świadczy to również o tym, iż Sojusz zapobiega eskalacji sytuacji kryzysowych, które mogą przerodzić się w konflikt globalny. ***Warunkiem sprawnego i skutecznego działania sił odpowiedzi jest ich umiejętność szybkiego przegrupowania się w rejon operacji oraz nowoczesne wyposażenie bojowe.***

Partnerstwo i podmiotowość wszystkich uczestników stosunków międzynarodowych powoduje, iż w likwidacji militarnych źródeł sytuacji kryzysowych powinny brać udział nie tylko siły Sojuszu, ale również siły z innych państw. Stawia to przed NATO konieczność wypracowania procedur wielonarodowego dowodzenia i działania. Jest to bowiem jedyna silna organizacja militarna która może podjąć się kierowania wielonarodowymi działaniami militarnymi. Świadczy to o tym, że państwa zrzeszone w Sojuszu czują się odpowiedzialne nie tylko za bezpieczeństwo własnego terytorium, ale również za bezpieczeństwo światowe.

Tak zwane Praskie Zobowiązania na rzecz zdolności operacyjnej dotyczą indywidualnych narodowych deklaracji. W deklaracjach tych państwa określają wielkość sił kierowanych do dyspozycji Sojuszu, które mogą być użyte w takich operacjach. Wymaga to również od państw deklarujących zapewnienia wstępnej zdolności operacyjnej tych sił do października 2004. Natomiast pełną zdolność operacyjną mają one posiadać do 2006 roku. W zakresie mobilności zobowiązania te dotyczą rozwoju strategicznego transportu powietrznego i morskiego, oraz tworzenia mobilnych oddziałów wsparcia i zabezpieczenia bojowego. Oznacza to, iż państwa członkowskie powinny rozbudowywać mobilność nie tylko taktyczną, ale dla części sił także strategiczną i operacyjną.

Polska w zakresie zdolności operacyjnej na Szczycie Praskim zobowiązała się do:

- **uzyskania zdolności wojsk do przemieszczania i zapewnienia niezbędnego zabezpieczenia działań, również poza terytorium Sojuszu;**
- wprowadzenia do wojsk nowoczesnych technologii w zakresie dowodzenia, łączności i wymiany informacji;
- przygotowania wojsk do działań w obliczu zagrożenia użyciem BMR;
- wyposażenia wojsk w nowoczesne systemy uzbrojenia pozwalające prowadzić skuteczne i precyzyjne działania.

Można postawić tezę, że współcześnie i w przyszłości, jednym z warunków deeskalacji napięć militarnych jest ich szybka neutralizacja lub likwidacja. Stąd warunkiem koniecznym jest posiadanie dużej sprawności w zakresie mobilności wojsk. Wskazuje to na potrzebę posiadania mobilności strategicznej wydzielonych sił do uczestnictwa w operacjach poza granicami państwa i Sojuszu. **Sprawność przegrupowania wymaganych sił w rejon konfliktu pozwoli szybciej i sprawniej likwidować jego przyczyny i skutki.** Stąd, jeżeli Polska zamierza aktywnie uczestniczyć w kształtowaniu pokoju na świecie, to jej wydzielone siły

powinny posiadać mobilność strategiczną wystarczającą do przegrupowania ich w dowolny rejon poza terytorium państwa i Sojuszu.

W odniesieniu do zadań obronnych na terytorium państwa podstawą użycia wojsk są założenia „Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej” z dnia 8.09.2003 oraz „Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej” z dnia 23.05.2000 roku. Z treści tych dokumentów wynika, że przegrupowanie należy postrzegać w aspekcie instrumentu odstraszenia oraz osiągania gotowości do realizacji zadań wynikających z założeń systemu obronnego państwa. W myśl tych założeń Siły Zbrojne RP mogą być użyte w:

- **konfliktach lokalnych** - na terenie własnego kraju rozwiązywanych własnymi siłami;
- **konfliktach globalnych**¹ - dotyczy to obrony obszaru własnego państwa w układzie narodowym i sojuszniczym;
- **konfliktach w obronie państw sojuszniczych** - dotyczy to udziału wydzielonych sił w operacjach sojuszniczych;
- **działaniach na rzecz pokoju** – udział wyznaczonych sił w operacjach pokojowych w składzie wielonarodowych sił zadaniowych;
- **likwidacji klęsk żywiołowych** - zadania te dotyczą głównie obszaru własnego państwa, chociaż nie można wykluczyć udziału wojsk specjalistycznych na korzyść innego państwa, w ramach wzajemnej pomocy.

Realizacja wyszczególnionych zadań wymaga przegrupowania wydzielonych sił w rejon operacji. Polega to na przemieszczeniu: organów dowodzenia, związków taktycznych, oddziałów i urządzeń logistycznych w wyznaczony rejon i przyjęcie ugrupowania do realizacji przyszłych zadań. Za szczególny rodzaj przegrupowania w okresie pokoju i kryzysu, uważane jest rozwinięcie operacyjne wojsk. Istotą rozwinięcia operacyjnego jest osiągnięcie gotowości do

¹ Wszelkie prognozy wskazują, że konflikt globalny jest mało prawdopodobny. Jednak taki przypadek trudno jednoznacznie odrzucić. Stąd, pomimo prognoz nadal należy taki wariant działania uwzględniać.

działania przez dowództwa i wojska, w dotychczasowym rejonie pobytu lub bezpośrednio w rejonie przewidywanych działań.

2.2. PRZEGRUPOWANIE WOJSK LĄDOWYCH W OKRESIE POKOJU, KRYZYSU I WOJNY

Sposób i charakter przegrupowania wojsk na terytorium kraju determinowany będzie głównie sytuacją, celem i warunkami, w których będzie ono realizowane. Czynniki te będą decydowały o wielkości sił przemieszczanych oraz czasie i obszarze ich przemieszczania.

Cel główny przegrupowania zawsze będzie taki sam – zmiana położenia ugrupowania wojsk. Natomiast do określenia potrzeb transportu i sposobu przegrupowania istotny jest cel szczegółowy, bądź przyczyna dla której zmiana ugrupowania jest realizowana. Przyjmując kryteria operacyjne, rozmach przegrupowania można opisać czynnikami: rzeczowymi, czasowymi i przestrzennymi. Analiza czynników operacyjnych pozwala wnioskować o charakterze przegrupowania. Na tej podstawie możliwe jest sformułowanie odpowiedzi na podstawowe pytania: kogo, gdzie, kiedy, dlaczego i w jaki sposób należy przegrupować.

Czynnik rzeczowy określa skład przegrupowywanych sił. Wpływa bezpośrednio na czynnik przestrzenny i czasowy. Wskazuje rodzaj i potrzeby liczby środków transportu w zależności od środowiska przemieszczania. W stosunku do czasu, ogranicza wybór środowiska i środka przemieszczania.

Czynnik czasowy określa termin, w którym dokonuje się przegrupowania. Wyrażany jest liczbą dni lub godzin przeznaczonych na przemieszczanie wojsk. Determinowany jest celem działania, składem przegrupowywanych wojsk oraz odległością. Czynniki czasowy związany jest z rozwojem sytuacji kryzysowej, która może mieć charakter łagodny, dynamiczny lub gwałtowny. Charakter rozwoju sytuacji kryzysowej implikuje cel przyszłych działań, ogólny czas ja-

kim dysponuje dowódca na przegrupowanie, a zarazem wpływa na sposób przegrupowania.

Czynnik przestrzenny związany jest z obszarem na którym dokonuje się przemieszczenia wojsk. Zwykle określa odległość oraz pas przemieszczania wojsk. Uwzględnia również warunki, w których będzie realizowane przemieszczenie. Czynnik przestrzenny w połączeniu z czynnikiem rzeczowym warunkuje czas przegrupowania, który w praktyce będzie uzależniony od środowiska, odległości i sposobu przemieszczania sił oraz ich liczebności.

W okresie pokoju dyslokacja sił zbrojnych powinna odpowiadać koncepcji obronnej państwa. W praktyce o dyslokacji jednostek decydują również ich zadania oraz baza koszarowa i szkoleniowa. Dyslokacja pokojowa powinna zapewnić sprawne przejście od zadań realizowanych w okresie pokoju do zadań przewidywanych w okresie kryzysu lub wojny.

Przegrupowanie strategiczne na obszarze kraju realizowane jest w trakcie mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia sił zbrojnych lub wydzielonych komponentów. Ogólnym zadaniem tych przedsięwzięć jest przygotowanie sił zbrojnych do realizacji zadań w ramach operacji sojuszniczych poza obszarem państwa lub zadań obronnych na terytorium kraju. W każdym przypadku będzie to związane z potrzebą przemieszczania określonych sił przy użyciu środków transportowych (kolejowych, powietrznych, morskich) lub przy wykorzystaniu własnych zdolności mobilnych. Podczas realizacji przemieszczania w czasie pokoju na obszarze kraju, wymagane jest przestrzeganie zasad przemieszczania administracyjnego.

W przypadku przegrupowania wydzielonych sił poza obszar państwa zwykle wykorzystywane będą w tym celu przewozy. Przy tym, rodzaj środowiska przegrupowania i środki transportu determinowane będą składem przemieszczanych sił i ich wyposażeniem, odległością przegrupowania, czasem gotowości w obszarze działań operacyjnych oraz możliwościami państwa wysyłającego te siły.

Operacyjne rozwinięcie jest jednym z elementów strategicznego rozwinięcia sił zbrojnych. W ramach strategicznego rozwinięcia poszczególne rodzaje sił zbrojnych będą realizowały operacyjne rozwinięcie. Polega to na osiągnięciu przez organy dowodzenia, jednostki bojowe i logistyczne oraz siły zabezpieczenia pełnej gotowości bojowej i przyjęciu odpowiedniego ugrupowania w rejonach operacyjnego przeznaczenia.

Na możliwości, sposób i czas operacyjnego rozwinięcia wpływają takie czynniki, jak:

- rozwój sytuacji polityczno-militarnej;
- stopień ukompletowania poszczególnych rodzajów sił zbrojnych w okresie pokoju;
- rola, miejsce i zadania rozwijanych wojsk w realizacji przyszłych zadań operacyjnych;
- sprawność systemu mobilizacyjnego rozwijania wojsk;
- właściwości geograficzne obszaru i jego operacyjne przygotowanie;
- organizacja i stopień zabezpieczenia operacyjnego rozwijania wojsk.

W celu zapewnienia sprawnego przebiegu operacyjnego rozwinięcia wojsk konieczne jest:

- ciągłe rozpoznanie i ocena rozwoju sytuacji;
- przygotowanie planowanych rejonów operacyjnego rozwinięcia wojsk;
- zapewnienie sprawnej komunikacji;
- zgromadzenie w wyznaczonych rejonach niezbędnych zapasów materiałowych;
- zorganizowanie osłony operacyjnego rozwinięcia wojsk;
- zapewnienie ciągłości dowodzenia;
- skuteczne maskowanie mobilizacji i przemieszczania wojsk;
- szkolenie sztabów i wojsk do wykonania zadań związanych z operacyjnym rozwinięciem.

Skala i warunki przebiegu operacyjnego rozwinięcia wojsk będą uzależnione przede wszystkim od charakteru zagrożenia oraz miejsca jego wystąpienia. W sytuacji zagrożeń o charakterze militarnym w pobliżu granic państwa (w rejonie Europy Środkowej) może być rozważana potrzeba pełnego rozwinięcia sił zbrojnych i przemieszczania ich głównych komponentów na kierunki potencjalnych zagrożeń. Jednakże ocena takich potrzeb będzie konsultowana na szczeblu sojuszu i może dotyczyć także sił zbrojnych innych państw sojuszniczych, jeżeli rozwój sytuacji będzie zagrażał stabilności na kontynencie. Prawdopodobieństwo takich zagrożeń w Europie Środkowej jest obecnie znikome, zatem trudno byłoby dziś uzasadniać potrzebę pełnego rozwijania operacyjnego sił zbrojnych. Nie oznacza to jednak, że system obronny państwa nie musi być przygotowany do takich zadań w przyszłości.

W przypadku zagrożenia terytorium RP system obronny państwa powinien zapewnić: operacyjne rozwinięcie własnych sił zbrojnych i w razie potrzeby – sprawne przyjęcie wydzielonych sił sojuszniczych, przewidzianych do wzmocnienia naszych zdolności obronnych. Będzie się to wiązało z potrzebą:

- mobilizacyjnego rozwinięcia sił zbrojnych;
- przemieszczenia i rozwinięcia związków taktycznych i oddziałów na kierunkach zagrożeń;
- osłony granic i ważnych obiektów na obszarze państwa;
- przyjęcia i zabezpieczenia przegrupowania sił sojuszniczych na obszarze kraju;
- zorganizowania i utrzymania sprawnego systemu kierowania i dowodzenia;
- skoordynowania działań podmiotów cywilnych i wojskowych zaangażowanych w realizację powyższych przedsięwzięć.

Przedsięwzięcia te będą realizowane głównie w warunkach narastającego zagrożenia ze strony potencjalnego agresora. Nie można wykluczyć, iż w trakcie

operacyjnego rozwijania wojsk może on wykonać uderzenia powietrzne przy użyciu lotnictwa i raket w celu dezorganizacji tego procesu, wysadzić desanty w celu opanowania ważnych obiektów (rejonów) a nawet wykonać zaskakujące uderzenia siłami lądowymi na wybranych kierunkach. Zatem rozwijanie operacyjne własnych wojsk, jak i przyjęcie sił sojuszniczych może być realizowane także w czasie działań wojennych. W takiej sytuacji, o sprawności tych procesów będą decydować nie tylko warunki przemieszczania wojsk na obszarze kraju ale także zdolność całego systemu obronnego do ich osłony i zabezpieczenia.

W przypadku bezpośredniego zagrożenia terytorium innego państwa sojuszniczego, konieczna będzie wnikliwa ocena i prognoza wpływu tego zagrożenia na bezpieczeństwo Polski. Ocena taka (narodowa lub sojusznicza) będzie stanowiła podstawę do określenia niezbędnego stopnia rozwijania własnych sił zbrojnych. Jeżeli zagrożenie to nie będzie duże, wówczas rozwijane mogą być tylko siły przewidziane do:

- użycia na terytorium państwa zagrożonego (zgodnie ze zobowiązaniami sojuszniczymi);
- wzmocnienia osłony granic i ważnych obiektów na obszarze kraju.

W przypadku niekorzystnego rozwoju sytuacji i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa państwa, stopniowo mogą być rozwijane kolejne siły i przemieszczane na ewentualne kierunki zagrożeń. Przedsięwzięcia takie mogą być realizowane z inicjatywy władz państwowych lub kierownictwa Sojuszu. Będą one oparte na bieżących ocenach i prognozie rozwoju sytuacji.

Sytuacje kryzysowe występujące w różnych częściach świata, będą przedmiotem zainteresowania Sojuszu i międzynarodowych organizacji politycznych (ONZ, OBWE). Polska, jako aktywny członek tych organizacji będzie niewątpliwie żywotnie zainteresowana rozładowaniem (likwidacją) takich sytuacji z poszanowaniem prawa międzynarodowego. W przypadku narastania sytuacji kryzysowych, wspomniane organizacje będą prowadziły bieżącą ocenę rozwoju sytuacji i jej wpływu na bezpieczeństwo innych narodów. Jeżeli przygotowane

prognozy rozwoju tej sytuacji będą wskazywały na bezpośrednie lub pośrednie zagrożenie bezpieczeństwa, wówczas mogą być podejmowane decyzje dotyczące przygotowania i przeprowadzenia stosownych operacji wojskowych (militarnych lub pokojowych) w celu przywrócenia stanu normalnego. Decyzje takie podejmują zwykle organizacje międzynarodowe (ONZ, OBWE) które mogą zwrócić się do NATO z apelem o zorganizowanie i przeprowadzenie takich operacji. Mogą to być operacje realizowane wyłącznie siłami państw NATO (sojusznicze) lub z udziałem sił innych państw (wielonarodowe). Do składu zgrupowań w takich operacjach wchodzi zwykle kontyngenty sił wydzielanych z poszczególnych państw. Powoływane jest również dowództwo takiej operacji, w składzie którego wystąpią oficerowie z państw wydzielających siły do zgrupowania.

Wyjątkowo ważnym i trudnym etapem takich operacji będzie przemieszczenie sił z różnych państw w obszar kryzysu i utworzenie z nich zgrupowania zdolnego do wykonania zadania. Przemieszczenie to będzie pozostawało w gestii państw wydzielających kontyngenty sił do zgrupowania i może być realizowane na duże odległości, często na inne kontynenty. Z tych powodów podstawowymi sposobami przemieszczenia wydzielonych sił w obszar działań będzie ich transport morski i powietrzny. W tym celu mogą być wykorzystywane własne środki transportowe lub państw sojuszniczych. Przykładem takiego przemieszczenia i tworzenia zgrupowania wielonarodowego w obszarze kryzysowym był przerzut sił z 23 państw na teren Iraku do składu dywizji działającej w polskiej strefie stabilizacyjnej. Utworzone w ten sposób zgrupowanie podjęło zadania związane z utrzymaniem pokoju i porządku publicznego w wydzielonej strefie oraz stworzeniem warunków do wyłonienia i funkcjonowania władz narodowych.

W ramach każdej operacji będą miały miejsce takie przemieszczenia wojsk w skali taktycznej. Będą to przemieszczenia sił lub środków realizowane w celu wykonania określonych zadań, zmiany położenia lub zaopatrzenia wojsk. Od-

działy i pododdziały wykonujące takie przemieszczenia będą wówczas zwykle narażone na oddziaływanie sił przeciwnika lub grup wrogich wobec międzynarodowych sił stabilizacyjnych. Będą one narażone na różne akty terroryzmu i dywersji oraz zasadzki. Przemieszczające się pododdziały będą najczęściej atakowane przy użyciu różnego rodzaju min i pocisków odpalanych zdalnie, granatników, moździerzy oraz broni ręcznej i granatów. Będzie to wymagało dokładnego rozpoznania dróg i obiektów komunikacyjnych oraz należytego zabezpieczenia manewru wojsk. Ważną rolę mogą w tym spełniać także śmigłowce patrolujące drogi w rejonach manewru, zdolne do zwalczania atakujących grup przeciwnika.

Z powyższych analiz wynika, że współczesne siły zbrojne powinny charakteryzować się dużą mobilnością i zdolnością do przemieszczeń w skali strategicznej, operacyjnej i taktycznej. Ponadto powinny być przygotowane do prowadzenia operacji narodowych oraz do udziału w operacjach sojuszniczych i wielonarodowych na kontynencie europejskim i poza nim. Stawia to całkiem nowe i wyjątkowo trudne wymagania dotyczące: struktur i uzbrojenia współczesnych wojsk, ich systemów dowodzenia oraz szkolenia sztabów i pododdziałów. Poza tym, współczesne siły zbrojne powinny dysponować środkami transportu zdolnymi zapewnić przemieszczenie określonych sił w krótkim czasie w odległe rejony poza granicami kraju.

Problem przemieszczeń wojsk nabrał znaczenia wraz z nową strategią Sojuszu i znalazł swoje odzwierciedlenie w najnowszych dokumentach normatywnych. Przede wszystkim można w nich spotkać ogólne zasady i procedury dotyczące organizacji i realizacji przegrupowań wojsk w operacjach.

2.3. SOJUSZNICZE PROCEDURY PRZEGRUPOWANIA WOJSK¹

W myśl założeń sojuszniczych państwa zrzeszone ponoszą wspólną odpowiedzialność za zabezpieczenie transportu i ruchu wojsk w operacjach NATO. Planowanie transportu i ruchu wojsk w takich operacjach na teatrze działań operacyjnych kierowane jest przez właściwe dowództwo NATO. Zadaniem dowództwa operacji jest optymalne wykorzystanie zaplecza i infrastruktury państwa gospodarza oraz transportu innych sojuszników. W celu zapewnienia wymaganego stopnia strategicznej i operacyjnej mobilności wojsk planowanie powinno uwzględniać możliwości miejscowego transportu i środków w celu skrócenia czasu zaopatrywania i transportu ruchu wojsk. W myśl założeń sojuszniczych państwa po zaspokojeniu własnych potrzeb transportowych powinny zgłaszać nadwyżki transportu właściwemu dowództwu NATO. Narodowe nadwyżki lub potrzeby transportu zostają uwzględniane w centralnym procesie planowania ruchu i transportu wojsk. W procesie planowania ruchu i transportu wojsk NATO uwzględniane są również cywilne zasoby państw członkowskich, zgodnie z ratyfikowanymi umowami.

W celu pozyskiwania środków transportowych państwa członkowskie mogą zawierać porozumienia z innymi państwami. W przypadku korzystania z transportu cywilnego innego państwa może on być oddany pod dowództwo NATO lub pozostawać w kompetencjach narodowego dowództwa.

W interpretacji Sojuszu transport i ruch wojsk traktowane są jako integralna część operacji.² Do planowania i kierowania ruchem na wszystkich szczeblach dowodzenia powoływane są struktury odpowiadające za transport i ruch wojsk. Główne problemy transportu i ruchu wojsk związane z przemieszczeniem wojsk

¹ Niniejszy podrozdział głównie został opracowany na podstawie wydawnictwa: Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk AJP-4.4. Wersja do ratyfikacji. Tłumaczenie W. Barczykowski.

² W polskiej sztuce wojennej problemy transportu i ruchu wojsk postrzegane są pod pojęciem przegrupowanie.

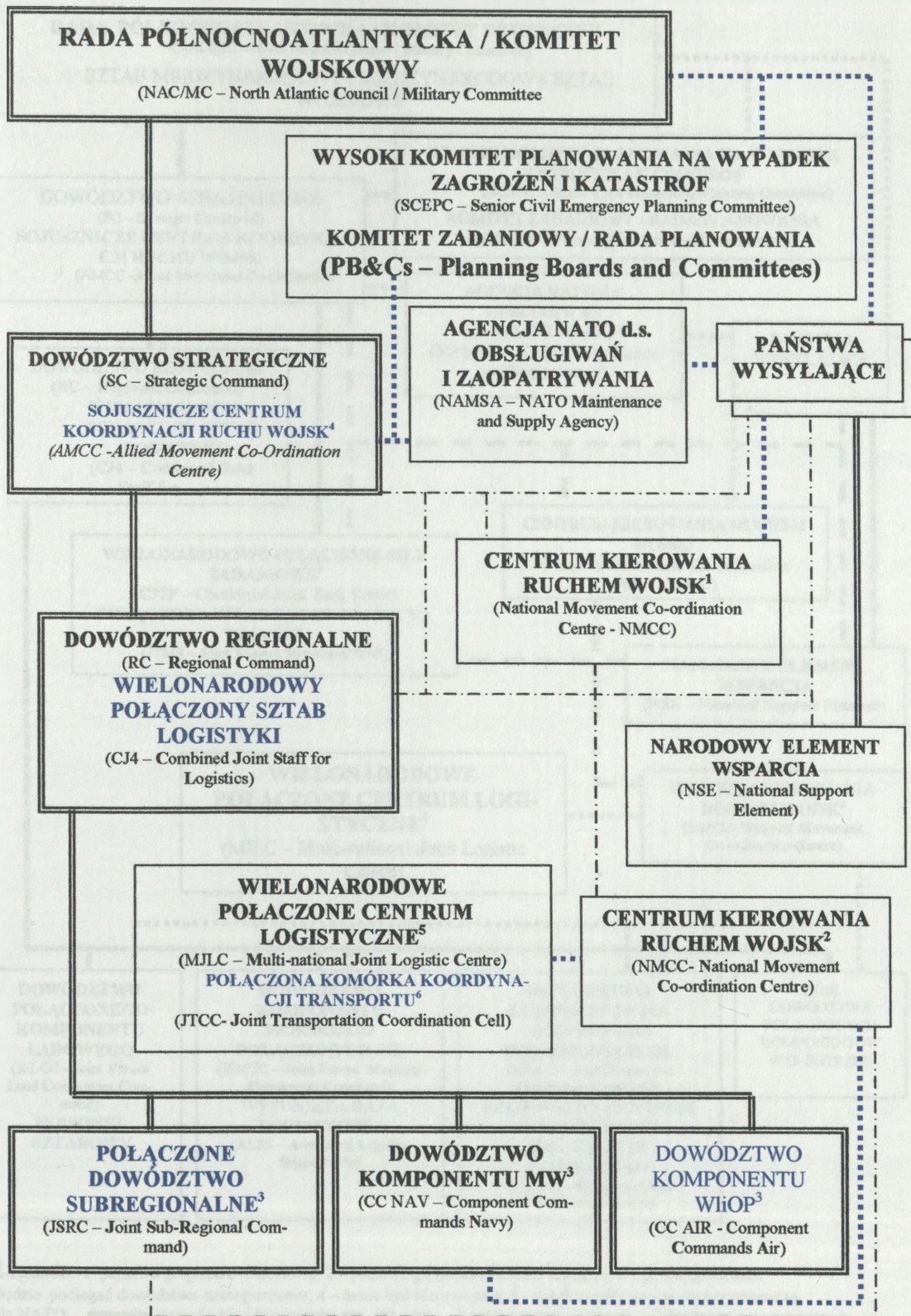
w obszar działań operacyjnych rozwiązywane są przy użyciu zasobów wojskowych i cywilnych. Natomiast w obszarach odpowiedzialności operacyjnej problemy ruchu zwykle zabezpieczane są tylko z zasobów wojskowych. Problemy przemieszczania wojsk w obszar działań koordynowane są przez Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (*Allied Movement Co-Ordination Centre – AMCC*) lub w operacjach wielonarodowych przez wielonarodowy Połączony Sztab Planowania (*Combined Joint Planning Staff – CJPS*). Właściwy dowódca operacyjny posiada obowiązek koordynowania ruchu i transportu wojsk z: państwem wysyłającym (*Sending Nation – SN*), wiodącym w operacji (*Lead Nation – LN*) oraz państwem gospodarzem na którego terytorium odbywa się ruch (*Host Nation – HN*). Takie podejście do rozwiązywania problemów transportu i ruchu wojsk pozwala optymalnie wykorzystać możliwości transportowe wszystkich uczestników operacji.

System planowania i transportu wojsk NATO (rys.2.1.) ze względu na swój charakter, posiada scentralizowany system planowania i kierowania, a zdecentralizowany system realizacji przemieszczeń wojsk, oparty na narodowych możliwościach uczestników operacji. Podobnie problemy postrzegane są w systemie transportu i ruchu wojsk w wielonarodowych siłach zadaniowych (rys.2.2.).

Poszczególne ogniwa systemu dowodzenia NATO mają swój udział w systemie kierowania transportem i ruchem wojsk. Na podstawie wspomnianych dokumentów normatywnych można określić podstawowe zadania w tym zakresie, zarówno w odniesieniu do ogniw systemu dowodzenia sojuszu, jak i państw biorących udział w operacji. Są one następujące:

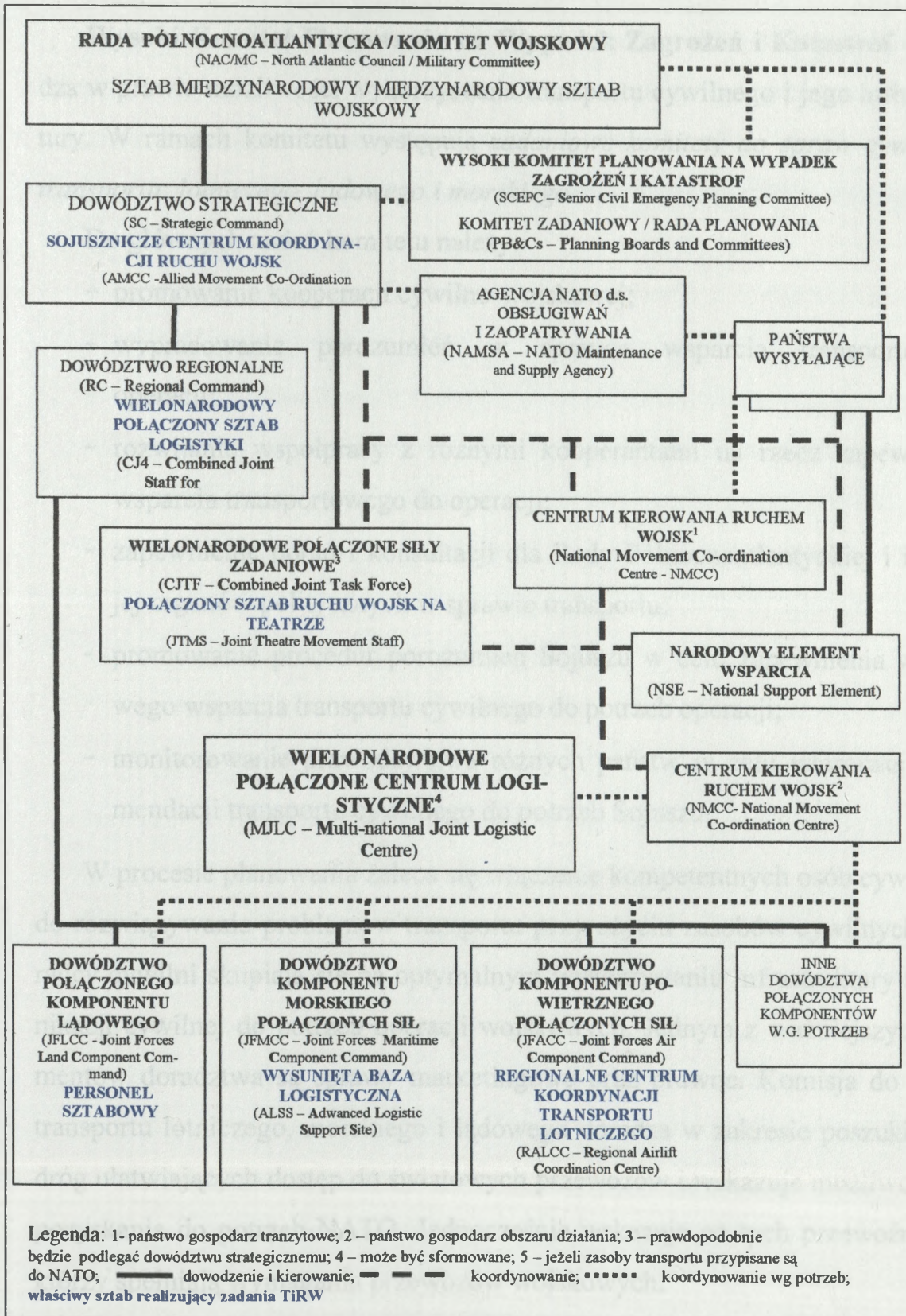
Międzynarodowy Sztab Wojskowy – wspomaga planowanie przemieszczania wojsk poprzez dostarczanie politycznych i wojskowych wytycznych oraz przygotowanie porozumień w sprawie tranzytu, jeżeli jest to konieczne.

Rys.2.1. Zintegrowana struktura dowodzenia transportem i ruchem wojsk NATO
Źródło: Sojusznicze Połączony Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk AJP-4.1.



Legenda: 1- państwo gospodarz tranzytowe; 2 – państwo gospodarz obszaru działania; 3 – tylko na szczeblu dowództw regionalnych; 4 – stanowi wielonarodowy sztab do planowania wariantowego; 5 – może być sformowane; 6 – jeżeli zasoby transportu przypisane są do NATO; — — — — — dowodzenie i kierowanie; — — — — — koordynowanie; koordynowanie wg potrzeb; właściwy sztab realizujący zadania TIRW

Rys.2.1. Zintegrowana struktura dowodzenia transportem i ruchem wojsk NATO
Źródło: Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk AJP-4.4.



Rys.2.2. Zintegrowana struktura dowodzenia transportem i ruchem wojsk w wielonarodowych siłach zadaniowych NATO

Źródło: Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk AJP-4.4.

Wysoki Komitet Planowania na Wypadek Zagrożeń i Katastrof - doradza w prawie możliwości wykorzystania transportu cywilnego i jego infrastruktury. W ramach komitetu występują *zadaniowe komitety do spraw cywilnego transportu: lotniczego, lądowego i morskiego*.

Do głównych zadań komitetu należy:

- promowanie kooperacji cywilno-wojskowej;
- wypracowanie porozumień w sprawie wsparcia transportowego operacji;
- rozwijanie współpracy z różnymi kooperantami na rzecz zapewnienia wsparcia transportowego do operacji;
- zapewnienie porad i konsultacji dla Rady Północnoatlantyckiej i innych jej organów politycznych w sprawie transportu;
- promowanie procedur porozumień Sojuszu w celu zapewnienia właściwego wsparcia transportu cywilnego do potrzeb operacji;
- monitorowanie prawodawstwa różnych państw w celu właściwej rekomendacji transportu cywilnego do potrzeb Sojuszu.

W procesie planowania zaleca się włączenie kompetentnych osób cywilnych do rozwiązywania problemów transportu przy użyciu zasobów cywilnych. Doradcy cywilni skupiają się na optymalnym wykorzystaniu infrastruktury komunikacji cywilnej do potrzeb operacji wojskowych. Jednym z ważniejszych elementów doradztwa są sprawy marketingowe oraz prawne. Komisja do spraw transportu lotniczego, morskiego i lądowego doradza w zakresie poszukiwania dróg ułatwiających dostęp do światowych przewozów i wskazuje możliwość ich pozyskania do potrzeb NATO. Jednocześnie wskazuje na tych przewoźników, którzy spełniają wymagania przewozów wojskowych.

Agencja NATO ds. Obsługiwań i Zaopatrywania – zapewnia pomoc w zakresie kontraktowania wybranego rodzaju transportu cywilnego do potrzeb NATO lub do krajów biorących udział w operacji.

Państwo wysyłające planuje, pozyskuje oraz kieruje transportem i ruchem sił narodowych z miejsc bazowych do miejsc operacyjnego przeznaczenia. Poprzez swoje ministerstwo obrony koordynuje swoje narodowe możliwości i potrzeby z możliwościami Sojuszu. Do głównych zadań państwa wysyłającego należy zaliczyć:

- planowanie i kierowanie ruchem sił narodowych z uwzględnieniem wymagań operacyjnych Sojuszu;
- określanie narodowych potrzeb i możliwości w zakresie transportu i ruchu wojsk i przedstawianie ich dowództwu strategicznemu;
- wykorzystanie cywilnych narodowych możliwości transportu oraz oferowanie nadwyżek do potrzeb Sojuszu;
- formułowanie odpowiedzi na wnioski innych państw w sprawie udostępnienia narodowych możliwości transportu;
- zapewnienie udziału przedstawicieli narodowych z zakresu transportu i ruchu wojsk w sojuszniczych centrach kierowania ruchem wojsk.

Narodowy element wsparcia – koordynuje ruch wojsk i przyjęcie zaopatrzenia z państwem gospodarzem i właściwym dowódcą NATO.

Narodowe centrum koordynacji ruchu wojsk – aprobuje, koordynuje i kieruje przemieszczaniem lotniczym, morskim i lądowym na terytorium państwa gospodarza. Do głównych zadań należy:

- aprobowanie, koordynowanie i kierowanie przemieszczeniami w środowisku morskim, powietrznym i lądowym zgodnie z wielonarodowymi szczegółowymi planami przemieszczania wojsk;
- uzgadnianie i koordynowanie z krajami sąsiadującymi tranzytowego przekraczania granic;
- udostępnianie narodowych możliwości transportowych państwom sojuszniczym.

Państwo wiodące¹ w operacji wielonarodowej spełnia w zakresie transportu i ruchu wojsk szereg funkcji przypisanych dowództwu strategicznemu NATO. Przewodzi w planowaniu i kierowaniu przemieszczaniem wojsk, wypełnia szereg funkcji państwa gospodarza (jeżeli w obszarze działań nie występuje władza narodowa) nawiązuje kooperacje z różnymi państwami w zakresie transportu i ruchu wojsk.

Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk – zarządza strategicznym ruchem wojsk NATO. Prowadzi konsultacje z państwami zrzeszonymi w zakresie wykorzystania ich narodowych możliwości transportowych do potrzeb NATO. Opracowuje szczegółowy plan przemieszczania sojuszniczego lub wielonarodowego i przekazuje wnioski w zakresie braku transportu strategicznego do międzynarodowego sztabu wojskowego. Podstawą personalną Sojuszniczego Centrum Koordynacji i Ruchu Wojsk w Europie jest struktura pokojowa europejskiego dowództwa strategicznego transportu i ruchu wojsk. W skład centrum wchodzi również przedstawiciele: państw zrzeszonych, państwa gospodarza (przez terytorium, którego odbywa się przemieszczanie) kraju wysyłającego swój kontyngent oraz przedstawiciele cywilnych komitetów i komisji planowania. Struktura Sojuszniczego Centrum Koordynacji i Ruchu Wojsk jest aktywowana po utworzeniu składu sił do przemieszczenia i deaktywowana po przemieszczeniu ich w rejon operacji. Następnie ponownie jest aktywowana w takim samym składzie do zaplanowania powrotu wojsk po zakończeniu operacji, Sojusznicze centrum mieści się w kwaterze głównej dowództwa strategicznego. Do głównych zadań Sojuszniczego Centrum Koordynacji i Ruchu Wojsk należy:

- spełnianie funkcji centrum kontaktowego dla władz wojskowych i cywilnych państw członkowskich;

¹ Taką funkcję spełnia Polska podczas organizowania wielonarodowej dywizji w Iraku. W stosunku do uczestników operacji pokojowej w polskiej strefie Polska była i jest państwem wiodącym.

- koordynowanie narodowych planów przemieszczania wojsk, transportu zaopatrzenia oraz powrotnego przemieszczenia z rejonu operacji;
- opracowanie wielonarodowych szczegółowych planów przemieszczania wojsk i transportu zaopatrzenia do rejonu operacji lub ćwiczeń i z powrotem;
- koordynowanie przemieszczania i transportu według priorytetu dowództwa operacji;
- wspomaganie krajów występujących z wnioskiem o transport cywilny w zakresie udostępnienia i zarządzanie nim;
- określanie zadań TiRW dla państwa wiodącego w operacji oraz pomoc w poszukiwaniu kooperantów do zabezpieczenia potrzeb;
- monitorowanie realizowanego przemieszczania i transportu oraz dostarczanie wniosków krajom uczestniczącym do wprowadzania korekt;
- wspomaganie dowódcy operacji w zakresie rozwiązywania problemów TiRW;
- wcielanie w życie założeń NATO dotyczące zasobów transportu.

Wielonarodowy połączony sztab planowania odpowiada za opracowanie wariantowych planów strategicznych transportu i ruchu wojsk. Rozmieszczony jest w SHAPE. Do jego głównych zadań należy:

- opracowanie planów alternatywnych;
- nawiązywanie współpracy pomiędzy władzami NATO, a Unią Europejską oraz Komisją Planowania ds. Zwalczenia Skutków Sytuacji Kryzysowych;
- prowadzenie analiz w celu koordynacji narodowych i sojuszniczych planów zapasowych;
- reprezentacja interesów i potrzeb TiRW na konferencjach logistycznych NATO i grup doradczych.

Sztab TiRW Sił Lotniczych odpowiada za całe spektrum planowania lotniczych przemieszczeń strategicznych i operacyjnych w operacjach NATO i Unii Europejskiej. Zadania otrzymuje bezpośrednio od SHAPE i uwzględnia wnioski Naczelnego Sojuszniczego Dowództwa Atlantyku. Sztab personelu lotniczego TiRW rozmieszczony jest w dowództwie w Kalkar w Niemczech. Do jego głównych zadań należy:

- opracowanie i wdrażanie planów TiRW w środowisku powietrznym;
- uczestnictwo w opracowaniu procedur i kierunków działania w zakresie TiRW oraz tankowania w powietrzu;
- zapewnienie doradztwa specjalistycznego dowództwom strategicznym i regionalnym;
- zapewnienie pomocy i wsparcia w zakresie powietrznego TiRW w operacjach i ćwiczeniach NATO;
- koordynowanie problemów tankowania powietrznego;
- wspomaganie dowództw strategicznych, regionalnych i operacyjnych w zakresie szczegółowego i alternatywnego planowania TiRW;
- planowanie i koordynowanie TiRW do uczestnictwa w operacjach i ćwiczeniach oraz ich powrotu.

Wielonarodowy Połączony Sztab Logistyki opracowuje i wdraża plany i dyrektywy dowództwa regionalnego w koordynacji z państwami uczestniczącymi w operacjach. Do jego głównych zadań należy:

- opracowanie i wdrażanie dyrektyw i zadań TiRW oraz procedur państwa gospodarza w stosunku do podległych dowództw w regionie;
- opracowanie planów szczegółowych i alternatywnych, adekwatnie do zadań dowództwa regionalnego;
- wspomaganie dowództw połączonych w nawiązywaniu kooperacji z wyznaczonym państwem wiodącym;

- utrzymywanie dokumentów źródłowych dotyczących przekraczania granic oraz komunikacji w państwach tranzytowych;
- przedstawiane do Sojuszniczego Centrum Koordynacji Ruchu priorytetów w zakresie przemieszczania wojsk i transportu, adekwatnie do celu operacji;
- monitorowanie TiRW i przekazywanie wniosków z obszarów odpowiedzialności nadrzędnym organom.

Jeżeli nie zostało powołane wielonarodowe centrum logistyczne, wówczas jego zadania przejmuje wielonarodowy sztab logistyczny.

Sztab TiRW Połączonego Dowództwa Subregionalnego odpowiada za opracowanie planów szczegółowych i alternatywnych w połączonych obszarach działań. Do jego głównych zadań należy:

- opracowanie planów TiRW w połączonych obszarach odpowiedzialności;
- przedstawianie wymagań określających kolejność przybycia wojsk i zaopatrzenia;
- koordynowanie zadań z państwem gospodarzem w obszarze odpowiedzialności;
- kierowanie ruchem wojsk w obszarze odpowiedzialności;
- zgłaszanie potrzeb w zakresie wzmocnienia systemu transportu i kierowania ruchem wojsk w obszarze odpowiedzialności.

Połączony Sztab Ruchu Wojsk na Teatrze określa potrzeby i wymagania połączonego dowództwa adekwatnie do prowadzonej lub planowanej operacji.

Połączona komórka koordynacji i transportu zarządza zasobami transportowymi w celu optymalnego wykorzystania ich możliwości na teatrze działań oraz koordynuje wnioski centrum współpracy cywilno wojskowej. Spełnia funkcję centralnej komórki koordynującej wszelkie problemy RiTW na teatrze działań.

Regionalna Komórka Koordynacji Transportu Lotniczego planuje i koordynuje operacje transportu powietrznego w obszarze działania. Jest powołana jako integralna część Wielonarodowego Centrum Operacji Lotniczych.

Sztab TiRW Dowództwa Komponentu Lądowego zapewnia koordynację działań w obszarze odpowiedzialności dowództwa. Do jego głównych zadań należy:

- planowanie ruchu wojsk i transportu w obszarze odpowiedzialności;
- koordynacja zadań TiRW dowództwa lądowego operacji z systemem komunikacji państwa gospodarza w obszarze odpowiedzialności;
- zarządzanie zasobami transportu oddanymi do dyspozycji NATO w obszarze odpowiedzialności;
- doradztwo komponentom narodowym w zakresie kontraktowania transportu cywilnego.

Wysunięta Baza Logistyczna Komponentu Morskiego zapewnia zabezpieczenie logistyczne wielonarodowym siłom morskim i stanowi główny punkt przeładunkowy lub wyładunkowy. W zakresie transportu koordynuje transport morski z innymi rodzajami transportu w aspekcie zadań połączonego dowództwa operacji.

System TiRW NATO zabezpiecza koordynację narodowych wysiłków na rzecz wspólnej realizacji zadań w ramach kolektywnej obrony na terytorium Sojuszu i poza jego granicami. Współcześnie żaden kraj nie jest w stanie zabezpieczyć sobie potrzeb transportu strategicznego, stąd zadaniem Sojuszu jest spełnienie tych potrzeb w ramach systemu TiRW.

3. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE PROCES PRZEMIESZCZANIA ZGRUPOWAŃ WOJSK LĄDOWYCH

W systemie wiedzy dotyczącej problematyki przemieszczania wojsk istnieje wiele zagadnień, które wymagają stałej weryfikacji i doskonalenia. Jak wskazują przeprowadzone badania, jedną z istotniejszych kwestii, jest dostrzeżenie i uwzględnienie w procesie planowania oraz realizacji przemieszczania wojsk wszystkich czynników, które determinują to działanie.

Celem analiz zebranych w tym rozdziale jest więc nie tylko wskazanie współczesnych determinantów przemieszczania wojsk lądowych w obszarze działań (zagrożeń) ale również określenie ich wzajemnych relacji oraz przedstawienie ich możliwego wpływu na proces planowania i realizacji przemieszczania wojsk, w różnych sytuacjach polityczno-militarnych.

Nowe wyzwania i zagrożenia implikują wiele zmian w założeniach i sposobach realizacji zadań, zarówno w układzie narodowym jak i sojuszniczym czy też międzynarodowym. Zmiany te nie tylko wpływają w znacznym stopniu na postrzeganie problematyki przemieszczania wojska ale jednocześnie ten problem komplikują, wywołując potrzebę wieloaspektowych analiz i rozważań. Sytuacja ta, w połączeniu z niekwestionowaną rangą „ruchu” jako jednego z zasadniczych czynników, powoduje znaczne trudności w pełnym i jednoznacznym wyselekcjonowaniu współczesnych determinantów przemieszczania wojsk. Dlatego też w dalszej części tego rozdziału zostaną przedstawione te determinanty, które w wyniku przeprowadzonych badań zostały uznane za najbardziej istotne oraz w największym stopniu wpływają na przemieszczanie wojsk.

Sformułowane wnioski i zaproponowane rozwiązania mogą budzić określone refleksje czy nawet kontrowersje. Należy jednak uwzględnić, iż są one oparte wyłącznie na szczegółowych analizach złożonego problemu i nie zostały poddane weryfikacji praktycznej.

IDENTYFIKACJA
**3.1. INTENSYFIKACJA PODSTAWOWYCH DETERMINANTÓW
PRZEMIESZCZANIA WOJSK**

Przeprowadzona analiza literatury przedmiotu¹ opisującej problem przemieszczania pozwala na sformułowanie trzech tez:

1. Występują znaczne różnice zarówno w definiowaniu czynników determinujących przemieszczanie wojsk, jak i w określaniu skali ich wpływu na proces planowania i realizacji tych działań.

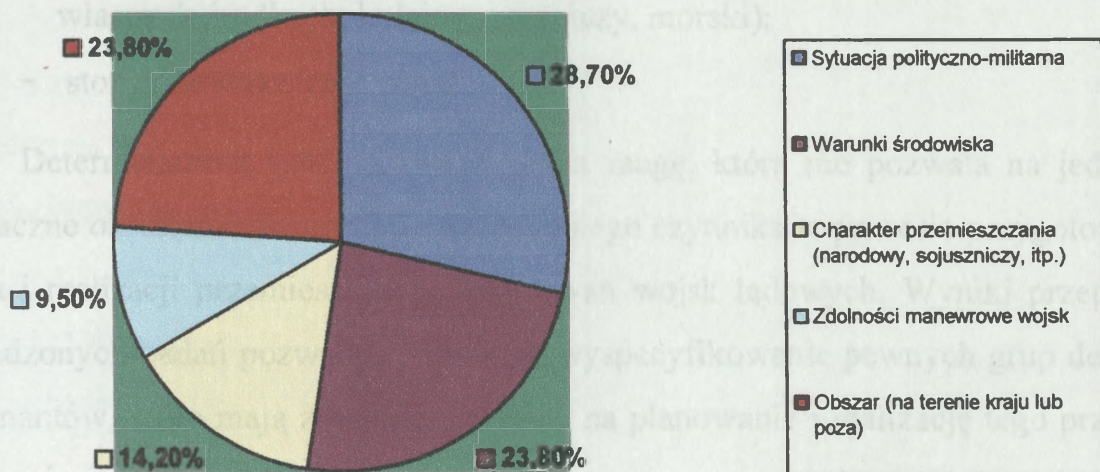
2. Szybkość zmian jakie zachodzą w międzynarodowym środowisku bezpieczeństwa w połączeniu z rewolucją technologiczną oraz zmianami w koncepcjach wykorzystania wojsk, wyklucza możliwość jednoznacznego i całościowego zdefiniowania wszystkich determinantów przemieszczania wojsk.

3. Do najczęściej wymienianych czynników determinujących współcześnie przemieszczanie wojsk należą: sytuacja polityczno-militarna; zdolności manewrowe wojsk, charakter przegrupowania (narodowy, sojuszniczy, wielonarodowy) oraz warunki geograficzno-klimatyczne.

Tezy te, a także inne determinanty znajdujące się w literaturze przedmiotu poddano dodatkowej weryfikacji. Wyniki badań ankietowych² potwierdziły, że do najważniejszych determinantów przemieszczania należy zaliczyć: sytuację polityczno-militarną (28,7%); warunki geograficzno-klimatyczne (23,8%); charakter przegrupowania (narodowy, sojuszniczy, wielonarodowy) (14,2%) oraz zdolności manewrowe wojsk (9,5%). Jednak spora liczba ankietowanych wskazała na jeszcze jeden determinant – obszar realizacji przemieszczania: na obszarze kraju lub poza obszar kraju (23,8%). (por. wykres 3.1.)

¹ Np. AJP -4.4- Allied joint movement and transportation doctrine, (STANAG 2506), NATO 2001; Unit movement operations, (FM 4-01.011), Washington 2002; A. Czupryński, Wybrane problemy ruchu wojsk na obszarze kraju, AON, Warszawa 2002.

² Badaniami ankietowymi została objęta grupa oficerów PSOS oraz oficerowie z DWŁąd, razem 21 oficerów.



Wykres 3.1. Zasadnicze determinanty przegrupowania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wyniki przeprowadzonych badań wskazują również, że do determinantów przegrupowania we współczesnych warunkach respondenci zaliczyli:

- cel przemieszczania;
- konieczność zachowania zdolności i gotowości bojowej;
- potencjał ochronno-obronny obszaru przemieszczania;
- sposób zabezpieczenia przez państwo gospodarza (HNS);
- skalę i rodzaj potencjalnego zagrożenia ze strony przeciwnika;
- konieczność prowadzenia przemieszczania w znacznie szerszym pasie;
- możliwości i stopień zabezpieczenia przemieszczenia;
- możliwość automatyzacji procesów przygotowania i realizacji przemieszczania;
- uwarunkowania prawne, międzynarodowe jak i bilateralne pomiędzy poszczególnymi państwami;
- jakość techniczną i możliwości środków transportu jakimi dysponują wojska;

- rodzaj przemieszczenia ze względu na planowane środki transportu (na własnych środkach, kolejowy, lotniczy, morski);
- stopień wyszkolenia wojsk.

Determinantom tym nadawano różną rangę, która nie pozwalała na jednoznaczne określenie znaczenia poszczególnego czynnika w procesie przygotowania i realizacji przemieszczania zgrupowań wojsk lądowych. Wyniki przeprowadzonych badań pozwalają jednak na wyspecyfikowanie pewnych grup determinantów, które mają zasadniczy wpływ na planowanie i realizację tego przedsięwzięcia.

Pierwszą grupę tworzą czynniki wynikające z ogólnej sytuacji polityczno-militarnej w jakiej realizowane jest przemieszczanie, wskazując w tym wypadku przede wszystkim na okresy funkcjonowania państwa (pokoju, kryzysu i wojny). Do tej grupy zaliczono również charakter przegrupowania (narodowy czy też sojuszniczy /międzynarodowy/) oraz obszar jego realizacji (na obszarze kraju lub poza jego obszarem).

Do kolejnej grupy zaliczono czynniki determinujące organizację przemieszczania. Do tej grupy najczęściej zaliczano: konieczność zachowania zdolności i gotowości bojowej, skalę i rodzaj potencjalnego zagrożenia ze strony przeciwnika, warunki geograficzno - klimatyczne (środowisko), potencjał ochronno-obronny obszaru przemieszczania; konieczność prowadzenia przemieszczania w znacznie szerszym pasie; możliwość zabezpieczenia przemieszczenia; uwarunkowania prawne, międzynarodowe jak i poszczególnych państw; jakość techniczną środków transportu jakimi dysponują wojska; rodzaj przemieszczenia z uwzględnieniem użytych środków transportu (własne kolejowe, lotnicze, morskie).

Ostatnią grupę tworzą czynniki determinujące sposób realizacji przemieszczenia i wpływające na osiągnięcie jego celu. Zaliczono do tej grupy następujące czynniki: planowanie i organizowanie (w tym szczególnie możliwość wyko-

rzystania odpowiednich systemów automatyzacji dowodzenia) stopień zabezpieczenia przemieszczenia (w tym szczególnie realizację zadań przez poszczególne państwa w ramach HNS), zdolności manewrowe wojsk i przygotowanie wojsk do realizacji tego typu zadań.

Wszystkie te grupy czynników mają zasadniczy wpływ na realizację celu przemieszczania. Jednocześnie cel ten określa i bezpośrednio wpływa na obszary rozpatrywanych problemów w poszczególnych grupach – rys.3.1.



Rys. 3.1. Determinanty przemieszczania

Źródło: Opracowanie własne.

Należy jednak podkreślić, iż pomimo dokonanych podziałów czynników determinujących przemieszczanie wojsk, ich wzajemne powiązania i zależności oraz możliwość występowania wielu kombinacji poszczególnych determinatów, w zależności od specyfiki powstałej sytuacji polityczno-militarnej, powo-
dować będą zacieranie wzajemnych podziałów. Ponadto w zaistniałej sytuacji bardziej zasadnym wydaje się podejście pragmatyczne, umożliwiające bardziej

kompleksowe przedstawienie czynników determinujących przegrupowania w danej sytuacji niż utrzymywanie wykazanych możliwych podziałów.

3.2. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH DETERMINANTÓW PRZEMIESZCZANIA WOJSK

Sytuacja ogólna, w której organizowane jest przemieszczenie wojsk będzie miała bezpośredni wpływ na cel, sposób i czas tego przemieszczenia.

Sytuacja ogólna wynika ze stanu stosunków międzynarodowych i wyraża się określonym stanem funkcjonowania państwa.

Problem ruchu wojsk występuje we wszystkich okresach funkcjonowania państwa. Przemieszczanie sił wojsk lądowych związane jest więc z pokojowym funkcjonowaniem sił zbrojnych, prewencyjnym reagowaniem kryzysowym oraz użyciem sił zbrojnych w walce. Jak wynika z wcześniejszych analiz, **wszelkie działania podczas narastania, rozwoju i eskalacji konfliktu poprzedzone będą przemieszczaniem wojsk.**

W okresie pokoju przemieszczanie wojsk związane będzie ze zmianą ich dyslokacji, a najczęściej z uczestnictwem w ćwiczeniach. W czasie pokoju zmiany w dyslokacji na obszarze państwa realizowane będą zgodnie z regułami przemieszczania administracyjnego. Podobne podejście będzie obowiązywać w sytuacji przemieszczania wojsk poza obszar kraju w celu włączenia wydzielonych sił w struktury międzynarodowe. Podczas przemieszczania poza obszar kraju należy uwzględnić ponadto wszystkie uwarunkowania prawne państwa, przez obszar którego odbywa się ruch wojsk.

W przypadku państwa członka Sojuszu należy przestrzegać wcześniej zawartych porozumień sojuszniczych i ustaleń sformułowanych przez dowództwo sojusznicze. Jeżeli ruch wojsk realizowany będzie na obszarze państwa nie będącego członkiem Sojuszu, to takie przedsięwzięcie wymaga zgody (parlamentu lub rządu) tego państwa. Proces przemieszczania w warunkach pokoju zwykle nie wymaga przestrzegania zasad zachowania gotowości bojowej wojsk. Pod-

stawowym wyznacznikiem zwykle jest koszt – efekt tego przedsięwzięcia oraz przestrzeganie prawa i zachowanie bezpieczeństwa przemieszczanych wojsk.

Jeżeli w okresie pokoju wojska są przemieszczane w celach szkoleniowych, to ze względu na cel ćwiczenia należy podczas organizowania i prowadzenia przemieszczania przyjąć założenia dotyczące sytuacji ćwiczebnej. Wówczas przedsięwzięcia organizacyjne determinowane są nie sytuacją pokojową, a celem ćwiczenia i przyjętymi w nim warunkami lub ograniczeniami.

W okresie kryzysu, będą realizowane przedsięwzięcia pogotowia strategicznego i operacyjnego. Wojska wykonujące przemieszczanie muszą liczyć się z możliwością oddziaływania potencjalnego przeciwnika. Oddziaływanie to może przejawiać się we wzmożonym rozpoznaniu, działalności dywersyjnej lub terrorystycznej oraz innych wystąpieniach o symptomach dezorganizujących funkcjonowanie państwa i proces rozwijania operacyjnego wojsk.

Podczas łagodnego rozwoju sytuacji kryzysowej system militarny może realizować przemieszczanie wojsk pod pozorem ćwiczeń. Proces ten będzie odbywał się stopniowo, a podstawowym sposobem przemieszczania wojsk, w ramach rozwinięcia operacyjnego będzie samodzielny marsz jednostek lub ich przewóz transportem kolejowym do zaplanowanych rejonów.

Dynamiczny rozwój sytuacji kryzysowej powoduje przyśpieszenie wszelkich procesów związanych z realizacją zadań pogotowia strategicznego i operacyjnego. Stąd, podstawowym sposobem ruchu wojsk, będzie przemieszczanie na autonomicznych środkach transportu uzupełnione przewozami transportem kolejowym i lotniczym. Rodzaj i sposób przemieszczania determinowany będzie koniecznością zachowania zdolności i gotowości bojowej. Celem przegrupowania w tym okresie jest przyjęcie ugrupowania wojsk stosownego do pierwszej operacji. Stąd będą to *przemieszczenia* determinowane aktualną sytuacją i jej rozwojem.

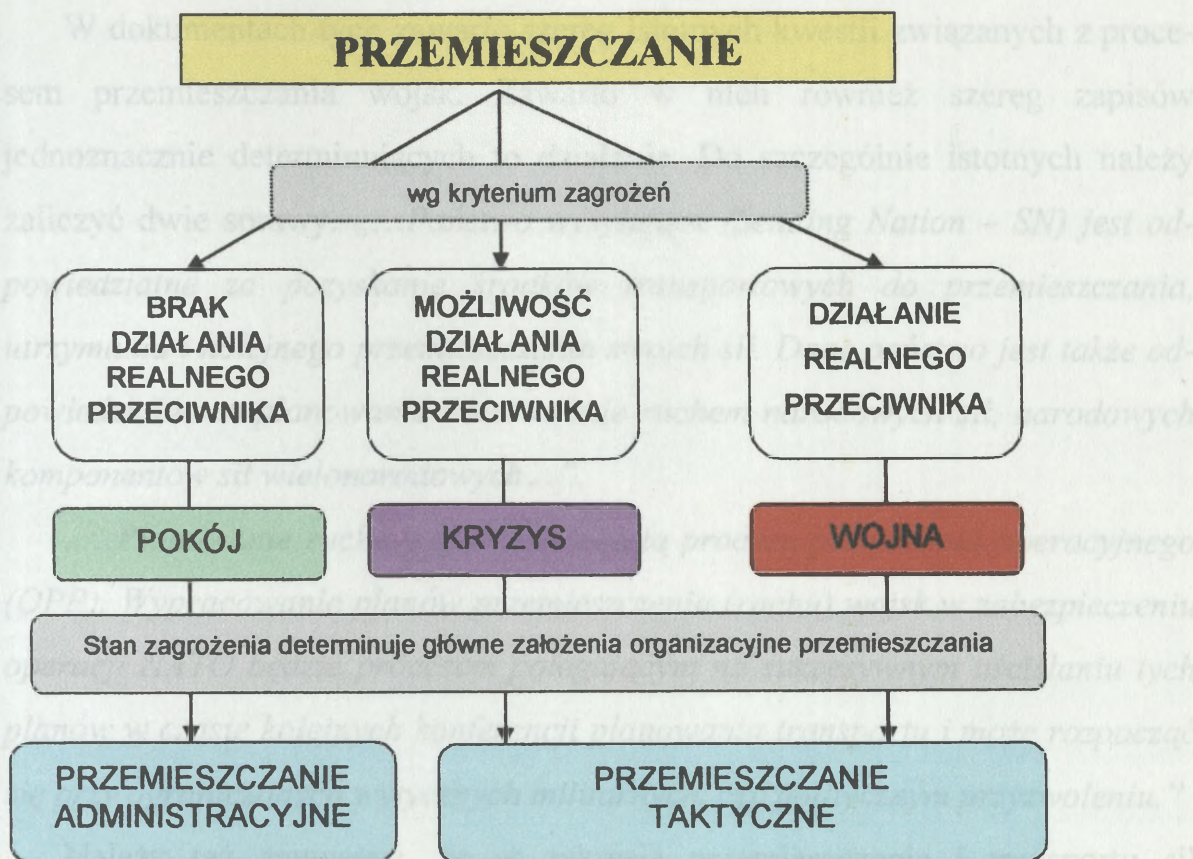
W okresie wojny należy się liczyć z bezpośrednim i pośrednim oddziaływaniem realnego przeciwnika na ruch wojsk. Charakter oddziaływania przeciwnika najczęściej wynikał będzie z:

- celu jego zbrojnych działań wojennych;
- przyjętych koncepcji realizacji zadań;
- możliwości taktyczno-technicznych jego uzbrojenia;
- położenia wojsk wykonujących ruch, w stosunku do przeciwnika.

W czasie działań wojennych przemieszczanie (manewr) wojsk będzie zwykle zmierzać do:

- przyjęcia ugrupowania w rejonie operacyjnego rozwinięcia;
- przyjęcia ugrupowania bezpośrednio w rejonie prowadzenia pierwszej operacji;
- zmiany ugrupowania w toku operacji;
- wzmocnienia lub wsparcia sił na określonym kierunku;
- wycofania sił na kolejne rubieże obrony lub do odwodu.

Głównym sposobem przemieszczania wojsk na obszarze kraju jest marsz na własnych środkach lub przewóz. Natomiast w warunkach realizacji zadań sojusznicznych poza obszarem kraju najlepszym sposobem są przerzuty wojsk przy użyciu transportu lotniczego. Przemieszczanie drogą powietrzną zdecydowanie skraca czas uzyskania gotowości przez wojska w rejonie operacji, zwłaszcza w sytuacji dużego oddalenia tego rejonu. Jednocześnie występują również ograniczenia: potrzebna jest bowiem odpowiednia ilość i jakość środków transportu powietrznego oraz wymagana jest odpowiednia infrastruktura lotnicza.



Rys.3.2. Stopień zagrożenie jako główny determinant przemieszczania

Źródło: A. Czupryński, *Wybrane problemy ruchu wojsk na obszarze kraju*, AON, Warszawa 2002r., s. 54.

3.2.1. Determinanty przemieszczania wojsk wynikające z dokumentów normatywnych Sojuszu

W odpowiedzi na rosnące znaczenie wobec problematyki przemieszczania wojsk i transportu, w Sojuszu wypracowano Allied Joint Publication (AJP) 4 oraz Allied Joint Logistic Doctrine, gdzie skoncentrowano się na logistyce, przemieszczeniu wojsk i transporcie. Dokumenty te zawierają cele, zadania, zakres odpowiedzialności i procedury w zakresie przemieszczenia i transportu wojsk zarówno w operacjach organizowanych w myśl artykułu 5 jak i w operacjach spoza artykułu 5. Mają one służyć oficerom sztabów NATO i poszczególnych państw w przypadku organizowania połączonych i międzynarodowych operacji wymagających przemieszczenia i transportu sił i środków.

W dokumentach tych zawarto szereg istotnych kwestii związanych z procesem przemieszczania wojsk. Zawarto w nich również szereg zapisów jednoznacznie determinujących to działanie. Do szczególnie istotnych należy zaliczyć dwie sprawy. „...Państwo wysyłające (*Sending Nation – SN*) jest odpowiedzialne za pozyskanie środków transportowych do przemieszczania, utrzymania i kolejnego przemieszczania swoich sił. Dane państwo jest także odpowiedzialne za planowanie i kierowanie ruchem narodowych sił, narodowych komponentów sił wielonarodowych...”.

„...Planowanie ruchu wojsk jest częścią procesu planowania operacyjnego (*OPP*). Wypracowanie planów przemieszczenia (ruchu) wojsk w zabezpieczeniu operacji NATO będzie procesem polegającym na sukcesywnym uściśleniu tych planów w czasie kolejnych konferencji planowania transportu i może rozpocząć się przy ograniczonych wytycznych militarnych, czy politycznym przyzwoleniu.”

Należy też zauważyć, że w zakresie przemieszczania i transportu sił i środków zastosowanie mają następujące pryncypia:

1. **Wspólna odpowiedzialność** za wsparcie przemieszczania i transportu wojsk.
2. **Kooperacja** pomiędzy dowódcami NATO i poszczególnych państw, zarówno w odniesieniu do środków wojskowych jak i cywilnych ma wymiar bilateralny i wielostronny.
3. **Koordynacja** przemieszczania i transportu między władzami wojskowymi i cywilnymi NATO oraz władzami innych państw na szczeblu odpowiednim do zadań i potrzeb.
4. **Ekonomia** wykorzystania środków przemieszczania i transportu wojsk.
5. **Skuteczność** wyrażająca się optymalizacją wykorzystania dostępnych środków transportu.

6. **Elastyczność** w planowaniu i wykonaniu przemieszczania i transportu polegająca na reagowaniu na zmiany w sytuacji operacyjnej i potrzeby wojsk.
7. **Priorytety operacyjne** pozwalające na dopasowanie planowania i wykonania przemieszczania i transportu odpowiednio do wymagań operacyjnych NATO.
8. **Prostota** wyrażająca się w przygotowaniu przemieszczania i transportu w sposób możliwie prosty.
9. **Standaryzacja** pozwalająca na organizowanie przemieszczania i transportu wojsk wspólnie przez różne państwa.

Dowódcy NATO są odpowiedzialni za ustalenie priorytetów, koordynację i zabezpieczanie przemieszczania wyznaczonych sił do rejonu odpowiedzialności, za transport ich zaopatrzenia i przemieszczania z powrotem do rejonów dyslokacji. Z kolei w zakresie odpowiedzialności poszczególnych państw, tzw. państw wysyłających (Sending Nation – SN), pozostają problemy związane z pozyskaniem i przygotowaniem środków do przemieszczania własnych sił do rejonu odpowiedzialności. Ponadto spoczywa na nich obowiązek zaopatrywania tych sił w obszarze działań, jak i przemieszczania z powrotem do kraju po zakończeniu misji. Państwa są także odpowiedzialne za planowanie i monitorowanie przemieszczania własnych jednostek wchodzących w skład sił wielonarodowych. Zasady te są warunkowane potrzebą kooperacji, koordynacji i ekonomii przemieszczeń wojsk.

Należy zaznaczyć, że państwo-gospodarz (Host Nation) ma zapewnione uprawnienia do zatwierdzania zaplanowanego przemieszczania i transportu na swoim suwerennym terytorium.

Planowanie przemieszczania i transportu wojsk w ramach operacji wojskowych musi być realizowane i koordynowane na bazie połączonego wysiłku służb i przy wykorzystaniu wszelkich możliwych środków i sposobów transpor-

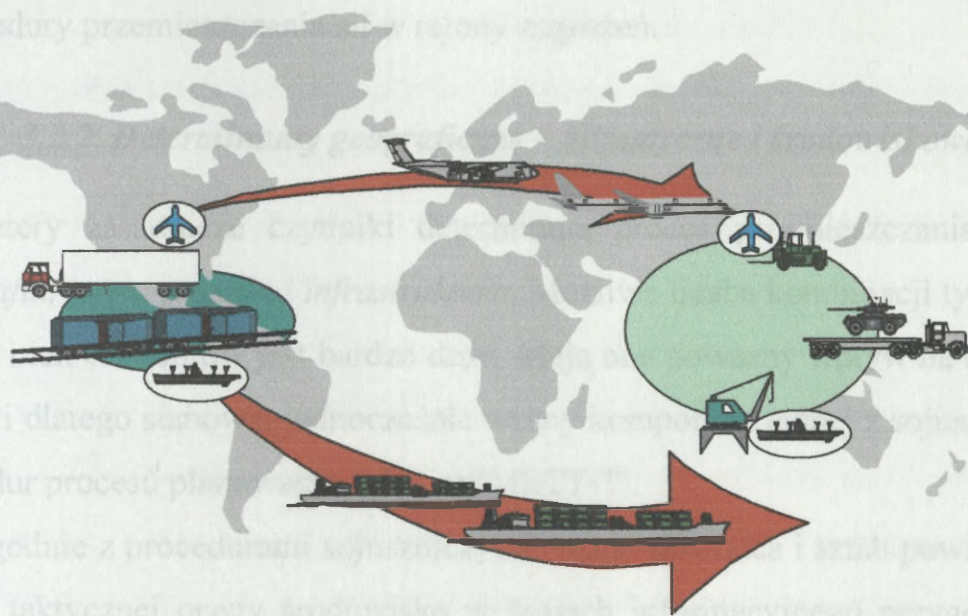
tu¹. Planowanie powinno być skoordynowane pomiędzy rodzajami sił zbrojnych i obejmować przemieszczenie wojsk oraz materiałów drogą morską, lądową i powietrzną. Zapewni to efektywne wykorzystanie możliwości różnych środków transportu. Podczas planowania i realizacji przemieszczenia wojsk konieczne jest stosowanie standardowych procedur. Ma to szczególne znaczenie, gdy kontyngenty wojskowe przekraczają granice różnych państw i tworzone jest zgrupowanie wielonarodowe.

Struktury dowodzenia NATO bardziej koordynują niż kierują przemieszczaniem wojsk w rejon operacji w zależności od sytuacji i poziomu operacyjnego spełniają one następującą funkcję²:

1. **Inicjowanie** planowania przemieszczania międzynarodowych sił przez odpowiednie dowództwo NATO w czasie stosownej konferencji.
2. **Ustalenie priorytetów** zgodnie z wymaganiami operacyjnymi dowódcy.
3. **Koordynacja** narodowych planów przemieszczenia sił i wdrożenia ich do międzynarodowego planu przemieszczania sił do rejonu odpowiedzialności opracowywanego przez Sojusznicze Centrum Koordynacji Przemieszczania Sił (Allied Movement Co-ordination Centre - AMCC) na potrzeby OPLAN, lub przez Połączony Wielonarodowy Sztab Planistyczny (Combined Joint Planning Staff - CJPS) na potrzeby planów alternatywnych.
4. **Likwidowanie występujących problemów** związanych z przemieszczaniem sił w bliskiej kooperacji w państwach wysyłającymi, wiodącym państwem i państwem –gospodarzem.

¹ AJP -4.4 *Allied Joint Movement and Transportation Doctrine*, Bruksela 2001, s. 1-3.

² AJP -4.4 *Allied Joint Movement and Transportation Doctrine*, Bruksela 2001, s. 2-1.



Rys. 3.3. Graficzne zobrazowanie rozwoju koncepcji przemieszczania i transportu w ramach eksperymentalnego projektu NATO

Źródło: RECEPTION, STAGING AND ONWARD MOVEMENT (RSOM), White Paper, February 2003, SACLANT HQ.

5. **Koordinacja wykorzystania zasobów transportowych** przez dowódcę NATO we współpracy z państwami dysponującymi tymi środkami.
6. **Monitorowanie przemieszczania wojsk** oraz podjęcia w razie potrzeby odpowiednich środków zapobiegawczych w porozumieniu z właściwym państwem.

Z przeprowadzonych analiz jednoznacznie wynika, że przemieszczanie wojsk w układzie sojuszniczym zdeterminowane jest dość szczegółowymi zapisami w dokumentach normatywnych, które określają zasady i procedury organizowania takich przedsięwzięć oraz podstawowe obowiązki struktur dowodzenia Sojuszu i państw zaangażowanych w tych przedsięwzięciach. Unormowania takie są niezbędne w celu terminowego i sprawnego utworzenia zgrupowań w rejonach kryzysów. Można również sądzi, że w najbliższych latach dokumenty te będą intensywnie doskonalone i szeroko propagowane, także w państwach nie

będących członkami Sojuszu. Chodzi tu bowiem o międzynarodowe zasady i procedury przemieszczania sił w rejonach zagrożeń.

3.2.2. *Determinanty geograficzno – klimatyczne i środowiskowe*

Cztery zasadnicze czynniki determinują proces przemieszczania wojsk: *geografia, teren, pogoda i infrastruktura*. Możliwa liczba kombinacji tych czynników i ich elementów jest bardzo duża. Mają one poważny wpływ na działania wojsk i dlatego stanowią jednocześnie ważny komponent jednej z sojuszniczych procedur procesu planowania, jaką jest METT-T¹.

Zgodnie z procedurami sojuszniczymi, każdy dowódca i sztab powinien dokonać taktycznej oceny środowiska w ramach informacyjnego przygotowania pola walki (IPB)², rozumieć wpływ warunków pogodowych oraz umieć obrócić na swoją korzyść niesprzyjające elementy środowiska. Prowadzone analizy powinny w każdej sytuacji zapewnić pełne zrozumienie wpływu warunków środowiska na prowadzenie określonych działań.

Czynniki te zwykle wpływają na czas potrzebny do wykonania otrzymanego zadania. Takie czynniki, jak: drogi, skład gleby, opady czy system odwadniania, wraz z możliwościami trakcyjnymi pojazdów mają duży wpływ na wykonywanie przemieszczania (ruchu) wojsk. Również dostępność elementów infrastruktury terenu w zasadniczy sposób może wpłynąć na zwiększenie lub zmniejszenie czasu potrzebnego na planowane działanie. Środowisko ma też bardzo istotne znaczenie w wypadku działania wojsk w warunkach użycia broni masowego rażenia oraz w warunkach ograniczonej widoczności. Warunki te będą często w znacznym stopniu ograniczać lub utrudniać możliwość wykonania przemieszczania wojsk podejmowanego w celu udaremnienia zamiarów przeciwnika.

¹ METT-T – mission, enemy, troops and weather, and time available (zadanie, przeciwnik, wojska własne, teren i pogoda oraz posiadany czas).

² IPB – Intelligence preparation of the battlefield. W Wojsku Polskim stosuje się skrót IPPW – informacyjna przygotowanie pola walki.

Geografia

Teoria i praktyka wskazują na to, że przemieszczania będą prowadzone w różnych obszarach geograficznych. W obrębie każdego z nich będą występować różnorodne typy terenu. W związku z tym, wojska lądowe muszą być przygotowane do działania w każdym obszarze geograficznym. Ponieważ każdy obszar (środowisko walki) charakteryzuje się specyficznym zestawem cech i warunków, zatem wymaga adekwatnego do sytuacji działania wojsk.

Teoretycy wojskowi zawsze byli zgodni co do tego, że warunki geograficzne wywierają znaczny wpływ na działania bojowe w tym również na przemieszczanie wojsk. Różne jednak były klasyfikacje tych warunków. Najbardziej fundamentalne ze wszystkich ocenianych czynników geograficznych są *charakterystyki przestrzenne*, dotyczące położenia, rozmiaru i ukształtowania obszarów, rejonów i obiektów w ramach ocenianego pasa obszaru (działania). Analiza tych charakterystyk pod kątem działań militarnych wywołuje często konieczność ich generalizacji. Decydują tu parametry istotne dla strategicznej skali działań: powierzchnia objęta daną formą, długość i szerokość, skala trudności działań, ograniczenia w pokonaniu terenu.

Szczególne istotne z wojskowego punktu widzenia są:

Ukształtowanie terenu – główne strefy (formy) geomorfologiczne, w tym podział obszaru na strefę równinną, strefę terenu pagórkowatego i falistego oraz strefę gór (niskich, średnich i wysokich). Należy określić położenie głównych pasm górskich, depresji, dużych form liniowych (doliny, pradoliny, zapadliska, uskoki tektoniczne) oraz ocenić ich wpływ na możliwości użycia sił zbrojnych.

Śródlądowe przeszkody wodne – istotne dla skali działań są szerokie i bardzo szerokie przeszkody wodne, duże powierzchnie terenu objęte wodami śródlądowymi (powyżej 10%), duże obszary bagienne, mokradła i podmokłości, obszary przypuszczalnych zatopień w wyniku zniszczenia dużych obiektów hydrotechnicznych.

Kompleksy leśne – duże i bardzo duże o powierzchni powyżej 1000 km² wymagają oceny ich położenia i cech dostępności.

Inne specyficzne utrudnienia terenowe (pustynie, tundry itp.) wymagają użycia specjalistycznego wyposażenia lub działań specjalnych.

Przestrzeń powietrzna (kosmiczna) – główne korytarze lotnicze; możliwości prowadzenia operacji powietrznych; obszary dogodne do działań na niskich wysokościach; rozpoznanie z przestrzeni powietrznej (kosmicznej). Należy określić warunki działania i zagrożenia (utrudnienia) dla działania lotnictwa.

Klimat (w tym kategorie klimatyczne) wymaga wskazania parametrów elementów klimatycznych charakterystycznych dla miejsc reprezentatywnych.

Teren

Teren nie jest neutralnym czynnikiem – pomaga on lub przeszkadza w prowadzeniu działań każdej ze stron konfliktu. Dowódcy muszą stale rozwijać swoje umiejętności oceny terenu, rozpoznawać wynikające z niego ograniczenia oraz warunki ochrony sił własnych. W ocenie terenu ważna jest też umiejętność dostrzeżenia możliwości wykorzystania właściwości terenu w interesie prowadzonych działań. Sukcesy w działaniu można osiągnąć, gdy w pełni „rozumie się” teren oraz wpływ na prowadzenie tych działań.

Cechy charakterystyczne terenu, w którym będą przemieszczane wojska, znacząco wpłyną na sposób, w jaki zostanie wykonane to zadanie. Dowódcy, którzy chcą odnieść sukces, muszą umiejętnie wykorzystać wszystkie zalety terenu, na którym prowadzą działania. Oznacza to także wykorzystanie terenu, aby z jednej strony umożliwiał on jak najszybsze zrealizowanie zakładanych celów, z drugiej zaś maksymalnie utrudniał działania stronie przeciwnej.

Klimat i pogoda

Klimat i pogoda mają duży wpływ na psychikę i wydolność fizyczną żołnierzy. Skuteczność wielu systemów uzbrojenia, a także czujników, może zostać obniżona przez negatywny wpływ warunków pogodowych. Deszcz, śnieg oraz

bloto obniżają też mobilność wojsk, redukując nie tylko tempo przemieszczania, ale obniżają również znacznie możliwości prowadzenia obserwacji.

Warunki pogodowe będą więc w znacznym stopniu wpływać na wykonanie przez żołnierzy postawionych zadań, możliwość działania sprzętu na optymalnym poziomie oraz na możliwość wykonania naziemnego i powietrznego manewru. Dowódcy i sztaby w trakcie prowadzenia działań bojowych powinni zwracać baczną uwagę na lokalne warunki pogodowe, ponieważ mogą się one różnić od siebie w krótkim okresie czasu. Należy precyzyjnie rozpatrzyć wpływ warunków pogodowych na prowadzenie przyszłych działań zarówno po stronie własnej, jak i przeciwnika. Poprzez takie działanie, a szczególnie dostrzeżenie ograniczeń narzuconych przeciwnikowi, można wskazać okresy walki, w których należy zintensyfikować swoje działania w celu jak najszybszego wykonania otrzymanego zadania. Dotyczy to także doboru sprzętu bojowego przeznaczonego do realizacji określonych zadań. Na przykład, w czasie niekorzystnych warunków pogodowych efektywność systemów precyzyjnego rażenia o dużym zasięgu, wyposażonych w sensory elektrooptyczne oraz kierowanych laserowo jest znacznie ograniczona. W takich przypadkach użycie systemów konwencjonalnych jest bardziej racjonalne.

Prognozy pogody muszą być dostosowane do konkretnego szczebla dowodzenia: taktycznego lub operacyjnego, aby mogły służyć dowódcom i sztabom do określenia wpływu pogody na prowadzenie działań. Należy stale pamiętać, że określone warunki pogodowe mają różny wpływ na elementy ugrupowania bojowego. Terenowe i pogodowe systemy informacyjne powinny zapoznawać dowódców i sztaby z rzeczywistymi i przewidywanymi warunkami w obszarze naziemnym i powietrznym. Umożliwia to uwzględnienie tych warunków w okresie planowania walki, pomaga w wyborze czasu, miejsca i sposobu rozpoczęcia działań.

Z wpływem warunków pogodowych na przemieszczenie wojsk najczęściej są utożsamiane działania w warunkach ograniczonej widoczności i działania w warunkach zimowych.

Infrastruktura

W skład infrastruktury wchodzi obiekty stałe, sprzęt oraz struktura potrzebna do funkcjonowania społeczności w określonym obszarze. Rzutuje ona w istotny sposób na planowanie sposobu prowadzenia działań w tym obszarze. Należy ocenić nie tylko fizycznie istniejące struktury, ale też obyczaje kulturalne, religijne i etniczne, które wpływają na możliwość wykorzystania tej infrastruktury, oraz określić rozmiar wsparcia miejscowego. W trakcie analizy infrastruktury należy określić również jej wpływ na działania przeciwnika.

Każdorazowo dowódca i jego sztab na użytek przemieszczeń wojsk powinni oceniać możliwości portów morskich, lotnisk, sieci dróg i kolei, sieci łączności, naturalnych rezerw paliwowych. Ponadto możliwości w zakresie składowania czy też wykorzystania źródeł zaopatrzenia w wodę oraz żywność. Dane te mają zasadnicze znaczenie dla planowania przemieszczania wojsk jak i innych działań. Obecność lub brak podstawowych elementów infrastruktury wpływa na tempo działań. Lokalna sieć transportowa może mieć znaczny wpływ na ruch wojsk oraz zabezpieczenie logistyczne. Gdy walczące wojska mają długie linie zaopatrzenia i nie mogą polegać na istniejącej w obrębie danego kraju infrastrukturze, wówczas zakres i sposób ich działania są znacznie ograniczone.

W ocenie przydatności infrastruktury danego obszaru coraz większej wagi nabiera bliskość i użyteczność lotnisk. Mają one istotny wpływ na planowanie przemieszczania wojsk. Właściwa ocena infrastruktury ma zasadnicze znaczenie zarówno dla działań prowadzonych przez siły narodowe, jak i dla długoterminowych operacji prowadzonych przez siły sojusznicze.

Środowisko

Prowadzone analizy wskazują, że w ocenie wielu specjalistów wojskowych obszar przemieszczania a precyzyjniej rzecz ujmując uwarunkowania środowi-

ska, jakie na nim występują, są jednym z zasadniczych determinantów przemieszczeń.

Klasyfikacja środowisk sporządzona jest według cech swoistych dla danego środowiska. Kryterium, które pozwala na wyróżnienie poszczególnych środowisk, jest występowanie odpowiednich cech wspólnych dla danego środowiska na danym obszarze. Cechy te z reguły stanowią jednocześnie zespół czynników, które determinują przemieszczanie wojsk.

Za główne kryterium przyjmuje się opis środowiska według cech naturalnych i tych, które powstały na skutek ingerencji człowieka. Pozwala to wyodrębnić:

- **środowisko naturalne**, które powstało w wyniku działania sił natury;
- **środowisko sztuczne**, które powstało w wyniku cywilizacyjnych przeobrażeń środowiska naturalnego;
- **warunki klimatyczne**, które wynikają z położenia geograficznego danego obszaru.

W danym środowisku dla potrzeb przemieszczających się wojsk istotne są relacje powstałe pomiędzy: elementami środowiska oraz środowiskiem rozumianym globalnie, a ruchem wojsk. Zmiany w środowisku powodują utrudnienia lub ułatwienia w procesie ruchu wojsk. Wymaga to znajomości elementów środowiska w obszarze przemieszczania i relacji jakie pomiędzy nimi mogą zachodzić.

Współczesne działania wojsk wymagają rzetelnej i w miarę szybkiej oceny różnorodnych elementów środowiska, których połączenie daje się przedstawić jako ujednoliconą ocenę sytuacji.

Prezentacja tego rodzaju informacji musi odpowiadać ich zastosowaniu, normom czasowym oraz spełniać oczekiwania użytkownika w zakresie poziomu szczegółowości. Do czynników kluczowych oceny środowiska należą:

Tabela 3.1.

Czynniki geograficzne

Czynniki fizyczno-geograficzne	Czynniki cywilizacyjne (społeczno-ekonomiczne)
Związki przestrzenne (położenie, rozmiar, kształt) Rzeźba terenu i hydrografia Geologia i grunty Roślinność Oceany i morza (pływy, przyboje, szelf, watty, litoral) Pogoda i klimat Grawitacja i magnetyzm Promieniowanie elektromagnetyczne (słoneczne, emitowane lub odbijane przez obiekty terenu, zjawiska dobowe związane z promieniowaniem)	<ul style="list-style-type: none"> – Potencjał ludnościowy (grupy, plemiona, klany) – Rozwój populacji – Struktury socjalne – Języki i religie – Poziom zdrowia (zdrowotność) ludności – Aglomeracje – Miasta – Przemysł (rozmieszczenie surowców i obiektów przemysłowych) – Bazy wojskowe – Infrastruktura wojskowa – Umocnienia (fortyfikacje) – Infrastruktura transportu (drogi, linie kolejowe, lotniska, porty morskie, kanały, rurociągi) – Infrastruktura telekomunikacyjna (łączności, informatyki)

Źródło: Opracowano na podstawie: J. M. Collins, *Military Geography. For Professionals and the Public*, National Defense University Press, Washington 1998.

Czynniki te (czasami w sposób decydujący) wpływają na całą sferę działań militarnych. Sfera tematyczna analizowanych elementów środowiska, na poszczególnych szczeblach dowodzenia jest nieco odmienna, wynikająca z rangi i znaczenia poszczególnych elementów środowiska dla efektu finalnego, jakim jest osiągnięcie określonego celu.

Czynniki środowiska (geoprzestrzeni) stają się w pełni znaczącymi determinantami tylko wtedy, gdy wywrzeć mogą wpływ na przebieg działań sił własnych i przeciwnika podczas konfliktów konwencjonalnych i niekonwencjonalnych, jak również podczas operacji innych niż wojna, wyrażonych demonstracją sił, pomocą humanitarną, ratownictwem, działaniami podtrzymania pokoju, działalnością antynarkotykową i antyterrorystyczną. Obok gradacji znaczenio-

wej, wyróżnić należy podział ze względu na rodzaj użytych sił oraz rodzaj prowadzonych działań.

Doświadczenia ostatnich lat wskazują, że Siły Zbrojne RP mogą zostać zaangażowane do realizacji różnorodnych zadań w różnych częściach świata. Różnorodność występujących tam środowisk nie pozwala na ich pełną analizę i jednoznaczne wskazanie czynników determinujących przemieszczanie sił wojsk lądowych w obszar działań (zaangażowania). Jednakże na podstawie doświadczeń historycznych specjaliści wojskowi wyspecyfikowali oraz określili znaczenie poszczególnych elementów środowiska geograficznego na działania wojsk (dane te przedstawiają tabele 3.2 i 3.3).

3.3. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE PRZEMIESZCZANIE WOJSK NA OBSZARZE KRAJU

Uwarunkowania geopolityczne

We współczesnym świecie dążącym do globalizacji, wszelkie działania realizowane w skali mikro lub makro determinowane są sytuacją na świecie. Dlatego wymagana jest analiza sytuacji i określenie jej wpływu na realizowane przedsięwzięcie. Obecna sytuacja polityczna, militarna i gospodarcza jednoznacznie sytuuje Polskę w rodzinie państw europejskich.

Polska jest państwem średniej wielkości, zarówno w skali światowej jak i europejskiej¹. Graniczy z siedmioma państwami. Długość granic wynosi 3544km, w tym: 14,9% granicy morskiej i 36,2% granicy po ciekach wodnych, oraz 29,7% granicy górskiej. Tylko 19,2% stanowi granicę lądową nie wyznaczaną przez rzeki i góry².

¹ Obszar Polski wynosi 312700 km², rozległość południkowa dochodzi do 649km, a równoleżnikowa do 689km.

² Geografia wojenna Polski, AON, Warszawa 1995, Rozdział 1.

Tabela 3.2.

Wpływ środowiska geograficznego na działanie wojsk

Obiekty geograficzne	Wpływ na działania wojenne	Istotne charakterystyki
1	2	3
Lasy, zagajniki, zarośla, parki, sady	<ul style="list-style-type: none"> - Umożliwiają ukrywanie i maskowanie sprzętu i ludzi - Stwarzają dobre warunki do obrony - Utrudniają obserwację, łączność, obronę przeciwpożarową 	<ul style="list-style-type: none"> - Obszary maszywów leśnych - Gęstość, wysokość i grubość drzew - Gęstość dróg leśnych
Grupy drzew, pojedyncze drzewa	<ul style="list-style-type: none"> - Umożliwiają orientację topograficzną 	
Grunty	<ul style="list-style-type: none"> - Przekraczalność terenu - Przekraczalność uzależniona od warunków klimatycznych 	<ul style="list-style-type: none"> - Rodzaj gruntu - Nośność gruntu - Obszary bagienne i podmokłe
Rzeźba terenu	<ul style="list-style-type: none"> - Przekraczalność terenu - Tempo działań wojsk lądowych - Maskowanie - Obserwacja - Kanalizowanie działań przeciwnika 	<ul style="list-style-type: none"> - Wysokość - Spadek - Udrożnienie
Rzeki, kanały, jeziora	<ul style="list-style-type: none"> - Naturalne przeszkody terenowe - Stwarzają dobre warunki do obrony 	<ul style="list-style-type: none"> - Szerokość - Głębokość - Szybkość prądu - Rodzaj dna - Stromość brzegów - Mosty - Urządzenia hydrotechniczne
Miasta, osady, wsie	<ul style="list-style-type: none"> - Dobre warunki maskowania i ukrycia - Trudna wykrywalność rozmieszczonych wcześniej środków rażenia 	<ul style="list-style-type: none"> - Wielkość miasta - Charakter i rodzaj zabudowy
Sieć transportu samochodowego	<ul style="list-style-type: none"> - Szybkie przemieszczanie wojsk - Wykonywanie manewrów - Zabezpieczenie logistyczne 	<ul style="list-style-type: none"> - Rodzaj nawierzchni - Szerokość - Nośność mostów - Wysokość przejazdów
Sieć kolejowa	<ul style="list-style-type: none"> - Transport ludzi i sprzętu na dalekie odległości 	<ul style="list-style-type: none"> - Rodzaj trakcji
Warunki klimatyczne i meteorologiczne	<ul style="list-style-type: none"> - Modyfikują charakterystyki obiektów terenowych - Wpływają na przejezdność terenu - Wpływają na warunki widoczności - Wpływają na warunki eksploatacji sprzętu wojskowego 	<ul style="list-style-type: none"> - Temperatura - Wilgotność - Zamglenie - Opady deszczu - Grubość pokrywy śnieżnej - Pułap chmur

Źródło: A. Tryśła, *Zastosowania wojskowe GIS*, Zarząd Topograficzny Szt. Gen., Warszawa. 1996.

Tabela 3.3.

Wykorzystanie warunków wojskowo-geograficznych w działaniach wojsk

Aspekt wykorzystania środowiska	Analizowane elementy środowiska	Poszukiwany efekt analityczny
1	2	3
Obserwacja, użycie środków rażenia	<ul style="list-style-type: none"> - Roślinność (zimą i latem) - Rzeźba terenu - Rodzaj zabudowy - Skutki działań wojennych na środowisko (pożary, zniszczenia) 	<ul style="list-style-type: none"> - Linia widoczności poziomej dla środków rażenia - Widoczność radiowa - Widoczność radarowa - Obszary zakryte dla skrytego przemieszczania wojsk własnych
Ukrycie i maskowanie	<ul style="list-style-type: none"> - Roślinność (zimą i latem) - Rzeźba terenu - Zagłębienia terenowe - Rodzaj zabudowy - Skutki działań wojennych na środowisko (pożary, itp.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Osłona przed ostrzałem bezpośrednim i dalekiego zasięgu - Obiekty maskujące przed obserwacją poziomą i pionową
Warunki terenowe dla organizacji obrony	<ul style="list-style-type: none"> - Roślinność (zimą i latem) - Rzeźba terenu - Zagłębienia terenowe - Rodzaj zabudowy - Rodzaj i nośność gleby (zimą i latem) - Sieć rzeczna (przeprawy), zbiorniki wodne - Warunki pogodowe - Sieć transportowa 	<ul style="list-style-type: none"> - Obiekty umożliwiające osłonę i maskowanie własnych sił przed środkami rażenia przeciwnika - Obszary dobrej obserwacji działań przeciwnika - Warunki widoczności - Obiekty pozwalające kanalizować działania przeciwnika - Rejony pozwalające na skryty manewr odwodem wojsk własnych
Przeszkody terenowe utrudniające natarcie	<ul style="list-style-type: none"> - Roślinność (zimą i latem) - Rzeźba terenu - Rodzaj zabudowy - Rodzaj i nośność gleby (zimą i latem) - Sieć rzeczna (przeprawy), zbiorniki wodne - Warunki pogodowe 	<ul style="list-style-type: none"> - Stopień przejezdności terenu dla pojazdów kołowych i gąsienicowych - Kąt spadku terenu - Lokalizacja przeszkód terenowych uniemożliwiających pokonanie terenu
Organizacja przemieszczania wojsk	<ul style="list-style-type: none"> - Roślinność (zimą i latem) - Rzeźba terenu - Rodzaj zabudowy - Rodzaj i nośność gleby (zimą i latem) - Sieć rzeczna (przeprawy), zbiorniki wodne - Sieć transportowa - Warunki pogodowe 	<ul style="list-style-type: none"> - Marszruty, przemieszczania wojsk zapewniające odpowiednią przepustowość - Obszary zapewniające dobre warunki odpoczynku wojsk (maskowanie, źródła wody, nośność gleby).

Źródło: Opracowano na podstawie: A. Tryśła, *Zastosowania wojskowe GIS*, Zarząd Topograficzny Szt. Gen., Warszawa. 1996.

Współcześnie i jak można sądzić w przyszłości, społeczność międzynarodowa nie dopuści do eskalacji konfliktów lokalnych w konflikt globalny. Oznacza to, że bezpieczeństwo postrzegane jest jako wartość o znaczeniu ogólnoswiatowym. Potwierdzeniem tej tezy jest wspólne działanie państw o różnych orientacjach politycznych na rzecz zwalczania terroryzmu i zorganizowanej przestępczości. Może to oznaczać stopniowe obniżanie się różnego rodzaju zagrożeń militarnych.

Żadne państwo sąsiadujące z Polską nie kwestionuje jej granic. Jest to jeden z najważniejszych warunków sprzyjających pokojowemu współistnieniu. Przynależność do Sojuszu powoduje, że granica zachodnia i południowa uważana jest za bezpieczną. Natomiast ze względu na nieustabilizowaną sytuację polityczną, gospodarczą i społeczną część wschodniej granicy może być postrzegana w kategoriach zagrożeń. Skala zagrożeń wojennych ze strony podmiotów prawnych na wschodniej granicy maleje, ale nie zanikają jednak zagrożenia inne niż wojna. Środowiskiem podatnym na zagrożenia inne niż wojna jest przyległy obszar do naszych wschodnich granic. Zorganizowana przestępczość oraz coraz liczniejsze grupy nielegalnych emigrantów stanowią zagrożenie nie tylko dla Polski ale również dla państw Unii Europejskiej.

Stąd w aspekcie przemieszczania wojsk *w mniejszym zakresie należy postrzegać zagrożenia wynikające ze strony sąsiadujących państw, a w większym płynące ze stanu stosunków społecznych kształtujących się na tych obszarach.*

Analiza środowiska geopolitycznego Polski wskazuje, że mało prawdopodobny jest konflikt o podłożu terytorialnym lub narodowościowym, natomiast coraz bardziej wzrasta zagrożenie wynikające z rosnących dysproporcji gospodarczych i społecznych. Współczesne cywilizacje niosą mniejsze zagrożenia klasycznych wojen, natomiast budują dysproporcje społeczne, które mogą być podstawą zagrożeń innych niż wojna.

W związku z taką prognozą można się zastanowić nad celem i potrzebą ruchu wojsk na własnym terytorium. Czy potrzeba ruchu wynika tylko z potrzeby zachowania mobilności wojsk i ochrony własnego terytorium? Czy potrzeba ruchu wojsk może być warunkowana realnym regionalnym zagrożeniem? Odpowiedź na postawione pytania może być tylko jedna. Potrzeba rozważania celu ruchu wojsk, pomimo obniżania się napięć międzynarodowych jest ciągle aktualna. Wynika z konieczności zapewnienia obrony terytorium przed różnymi zagrożeniami, które ewoluują w zmiennym środowisku bezpieczeństwa międzynarodowego. Nie ulega jednak wątpliwości, że organizowanie przemieszczeń na własnym terytorium w mniejszym zakresie będą determinować klasyczne zagrożenia militarne, natomiast w większym stopniu czynniki wynikające z zagrożenia i sytuacji innych niż wojna.

Środowisko naturalne

Polska leży na pograniczu nizin, pomiędzy Bałtykiem, a Sudetami i Karpatami. Terytorium Polski, ze względu na położenie na pograniczu Niziny Środkowo- i Wschodnioeuropejskiej ma charakter nizinny, średnia wysokość wynosi 175 m.n.p.¹ Formy ukształtowania terenu mają różnorodny układ. Roślinność oraz klimat stanowi niewielkie zróżnicowanie, które wynika z charakterystyki położenia na pograniczu nizin.

Ze względu na wspólne cechy, budowę geologiczną i układ równoleżnikowy, na obszarze kraju wyodrębniono²:

- **pas pobrzeży** - co stanowi **7%** powierzchni kraju (Pobrzeża; Południowo – i Wschodniobałtyckie);
- **pas pojezierzy** - co stanowi **31%** powierzchni kraju (Pojezierza; Południowo - i Wschodniobałtyckie);

¹Por., J. Kondracki, Geografia regionalna Polski, PWN, Warszawa 2000, Rozdział 1.

² Geografia wojenna Polski, AON, Warszawa 1995, Rozdział 1.

- **pas nizin** - co stanowi **36%** powierzchni kraju (Niziny; Środkowopolskie, Sasko-Łużyckie, Wysoczyzny Podlasko-Białoruskie i Poleskie);
- **pas wyżyn** - co stanowi **15%** powierzchni kraju (Wyżyna; Śląsko-Krakowska, Małopolska, Lubelsko-Lwowska i Wołyńsko-Podolska);
- **przedgórze** - co stanowi **5%** powierzchni kraju (Północne i Wschodnie Podkarpacie);
- **góry** - co stanowi **6%** powierzchni kraju (Sudety i Karpaty).

Ze względu na równoleżnikowy charakter wyodrębnionych obszarów oraz położenie na obrzeżu kraju, na proces przemieszczania wojsk większego wpływu nie będą wywierały obszary położone w ramach: pasa pobraży, przedgórze i gór (stanowi to: na północy 6.9%, na południu 11.5% powierzchni kraju). Zróżnicowanie wysokości w tych obszarach (zwłaszcza w górach i na pogórze) ze względów taktycznych utrudnia zachowanie wysokiego tempa przemieszczania, ale ze względów operacyjnych nie są to obszary, w których przewiduje się masowe ruchy wojsk. Wyjątek stanowi pas pobraży, zwłaszcza w aspekcie przemieszczania wojsk z portów wylądowania w głąb kraju. W tym obszarze nawet niewielkie zróżnicowanie wysokości powierzchni dróg może znacznie obniżyć tempo przemieszczania wojsk, zwłaszcza w połączeniu z dużym zalesieniem.

W pozostałych obszarach istotny wpływ na tempo przemieszczania będzie wywierało charakterystyczne pokrycie terenu, a nie różnice w konfiguracji powierzchni. Najbardziej charakterystycznym przykładem naturalnego pokrycia terenu, determinującego w znacznym stopniu przemieszczanie wojsk, są kompleksy leśne.

Kompleksy leśne

Lasy stanowią ok.28% powierzchni kraju, są bardzo zróżnicowane pod względem ich obszaru i rozmieszczenia. Główne kompleksy leśne występują wzdłuż granicy południowej, zachodniej i północnej. Natomiast najmniejsze za-

lesienie występuje w części centralnej kraju. W połączeniu z cechami charakterystycznymi pasa: pojezierzy, nizin i wyżyn, zalesienie w centralnym położeniu nie będzie głównym czynnikiem kanalizującym ruch. Zalesienie ogranicza ruch wojsk ze względu na słabą sieć dróg oraz zagrożenie pożarowe. Pierwotnie lasy były obszarami korzystnymi do zamaskowania ruchu wojsk lub ich ukrycia podczas odpoczynków. Współcześnie ta cecha obszarów zalesionych w stosunku do wykonujących ruch wojsk jest mało przydatna. Wynika to z możliwości współczesnych środków rozpoznania. Obszary zalesione, bez względu na rodzaj konfliktu, stanowią zagrożenie pożarowe. Możliwość wywołania gwałtownych pożarów w podatnym środowisku może doprowadzić do sytuacji, w której wojska poniosą straty bezpowrotne bez uczestnictwa w walce zbrojnej.

Środowisko sztuczne powstało w wyniku świadomej ingerencji człowieka w środowisko naturalne w celu dostosowania go do swoich potrzeb, stąd podstawą do jego kształtowania się są uwarunkowania cywilizacyjne. Proces cywilizacji wyrażany w zmianie naturalnego otoczenia wyraża się w tworzeniu infrastruktury potrzebnej do funkcjonowania człowieka. Infrastruktura ta, jej wielkość i rodzaj stanowi zespół z czynników determinujących przemieszczanie wojsk.

Urbanizacja terenu

Pierwotnymi zmianami, których dokonał człowiek w środowisku naturalnym była urbanizacja. Wraz z nią rozwijała się infrastruktura komunikacyjna. Rejon zurbanizowany ogranicza ruch wojsk ale ułatwia ich zabezpieczenie logistyczne. Sprzyja również ich maskowaniu i organizowaniu obrony.

Sieć osadnicza Polski jest bardzo zróżnicowana, obejmuje 880 miast różnej wielkości oraz 56772 innych miejscowości.¹ Wszystkie miasta powyżej 5 tys. mieszkańców (jest ich 582) stanowią ograniczenia w ruchu wojsk, głów-

¹ Por., Duży rocznik statystyczny, GUS, Warszawa 2001.

nie ze względu na wąskie ulice i brak obwodnic¹. Pomimo to, że miasta wojewódzkie oraz inne miasta położone w aglomeracjach miejskich posiadają arterie przelotowe, to jednak w sytuacji zburzenia zabudowy występującej wzdłuż tych ciągów komunikacyjnych mogą wystąpić znaczne ograniczenia w ruchu wojsk.² Pozytywnym aspektem rejonów zurbanizowanych jest ich zaplecze produkcyjno-usługowe, które może być wykorzystane w zakresie zabezpieczenia logistycznego przemieszczających się sił.

Szczególnie istotnym niebezpieczeństwem dla przemieszczających się sił są obszary gdzie występują toksyczne środki przemysłowe. W sytuacji oddziaływania ogniowego przeciwnika należy liczyć się z możliwością powstania skażeń przemysłowych. Obszary te powinny być omijane podczas przemieszczania wojsk, tak w okresie kryzysu jak i wojny. Nie oznacza to, że przemieszczanie wojsk przez te obszary jest niemożliwe. Wymaga to podjęcia dodatkowych przedsięwzięć związanych z kierowaniem ruchem na tych obszarach oraz przygotowaniem dróg objazdu.

W przypadku przemieszczania się przez obszary miejskie celowo jest wyłączyć z ruchu innych użytkowników danej drogi. Takie działanie usprawni ruch wojsk, ale dezorganizuje ruch innym użytkownikom. W związku z tym konieczna jest na ten okres zmiana organizacji ruchu, co wymaga dodatkowych przedsięwzięć, w których partycypuje policja, żandarmeria oraz wojskowe pododdziały regulacji ruchu. Każde miasto bez względu na wielkość i znaczenie administracyjno-gospodarcze jest węzłem komunikacyjnym. Wartość węzłów określana jest wg kryterium linii komunikacyjnych, które dany węzeł tworzą. Ze względu na wagę węzła, jego znaczenie komunikacyjne oraz wartość, jako

¹ Specyfika rejonów zurbanizowanych powoduje obniżenie tempa przemieszczania do 10km/h i wymaga podjęcia dodatkowych przedsięwzięć usprawniających ruch wojsk.

² W przypadku zburzenia budynków 1-5 piętrowych gruzy mogą być odrzucone na odległość ok. 5-13 m, a wysokość zwałowiska wynosi ok. 3-5m. Por., S. Koziej, W. Łaski, R. Sznajder, Taktyka i teren ASGWP, Warszawa 1980.

obiekt ataku dla przeciwnika, można wyszczególnić takie węzły, które powinny być omijane.

Innym problemem związanym z urbanizacją jest migracja ludności, która w okresie zagrożenia militarnego może przybrać duże rozmiary, zwłaszcza w rejonach przygranicznych oraz dużych miast. Nawet w przypadku umiarkowanych ruchów migracyjnych mogą powstać duże utrudnienia, ze względu na zwiększone nasilenie ruchu samochodowego ludności cywilnej oraz pojazdów wojskowych i zmilitaryzowanych. Dlatego też, w przypadku zmasowanych ruchów wojsk celowo jest wyznaczyć drogi tylko do ruchu kolumn wojskowych, co znacznie ułatwi organizację ruchu, a w przypadku wojny spowoduje oddzielenie ruchu pojazdów cywilnych, objętych ochroną prawa międzynarodowego, od kolumn wojskowych.

Hydrografia

Wody powierzchniowe zajmują 2.6% powierzchni kraju. Są to; jeziora, rzeki, sztuczne zbiorniki i kanały. Rzeki i kanały stanowią przeszkody o charakterze liniowym, natomiast pozostałe są przeszkodami powierzchniowymi. Największe skupisko jezior występuje na; Pojezierzu Południowo i Wschodniobałtyckim, co w połączeniu z torfowiskami, bagnami oraz zalesieniem czyni te obszary niekorzystnymi dla ruchu wojsk. Największym utrudnieniem w zakresie przemieszczania wojsk są rzeki: Wisła, Odra, Warta, Noteć, Bug, Narew i San. Wynika to z możliwości łatwego powstrzymania ruchu wojsk, ze względu na małą ilość przepraw stałych¹. Ruch wojsk na rzekach można opóźnić niszcząc przeprawy stałe oraz dozorując budowanie nowych. Każda przeszkoda wodna, położona prostopadle do ruchu wojsk stanowi prze-

¹ Mosty na rzekach: Wisła od Oświęcimia do ujścia – 33; Odra od Raciborza do ujścia – 30; Warta od Częstochowy do ujścia – 38; Noteć od Nakła do ujścia – 11; Bug od Siemiatycz do ujścia – 6; San od Przemyśla do ujścia – 9. Źródło: Mapa drogowa, SGWP, Warszawa 2001r.

szkodę o cechach nieprzekraczalnych¹ lub spowalniających² znacznie tempo przemieszczania. Problemem zasadniczym jest wybór zapasowych przepraw i ich utrzymanie lub w krótkim czasie wybudowanie nowych. Ponadto problem komplikuje fakt, iż wiele przepraw stałych położonych jest w miejscowościach powyżej 5 tys. mieszkańców. To powoduje konieczność wydzielenia dodatkowych sił do kierowania ruchem wojsk oraz przygotowania dróg obejścia, co znacznie może obniżyć tempo przemieszczania³.

Bagna i torfowiska stanowią ok. 4% powierzchni kraju. Wielkość i ich rozmieszczenie zajmuje nieznaczny obszar, ale w stosunku do wykonujących ruch wojsk stanowi to poważne ograniczenie, zwłaszcza w powiązaniu z innym pokryciem terenu. Bagna i torfowiska, w głównej mierze, znajdują się w pradolinach, gdzie w połączeniu z rzekami stanowią utrudnienie w sprawnym wykonaniu ruchu. Ich występowanie w znacznym stopniu pokrywa się z obszarami o dużym nawodnieniu. Są to obszary: Pojezierza Południowo i Wschodniobałtyckiego oraz Polesia Zachodniego. Nieznaczne obszary zabagnienia występują na Nizinie Środkowopolskiej głównie w pradolinach. Bagna i torfowiska w połączeniu z jeziorami i rzekami stanowią przeszkody kanalizujące ruch zwłaszcza w okresie wiosny i jesieni. Bagna poszerzają i tak trudno przejezdne doliny rzek, a w przypadku położenia ich równoległe do drogi przemieszczania kanalizują możliwość zejścia z niej. Ponadto w okresie dużego nawilgocenia powietrza w tych obszarach utrzymują się długo mgły, co znacznie obniża tempo przemieszczania, zwłaszcza na autonomicznych środkach transportu.

¹ Za przeszkody wodne uniemożliwiające ruch wojsk uważa się takie, których nie można pokonać po mostach towarzyszących. Rozpiętość mostów towarzyszących dla pojazdów gąsienicowych i kołowych wynosi 15-25m. Por., Encyklopedia Techniki Wojskowej, MON, Warszawa 1987r.

² Za przeszkody wodne spowalniające uważa się takie, które można pokonać po mostach towarzyszących (szturmowych), które znajdują się w strukturach pierwszorzutowych oddziałów ogólnowojskowych.

³ Obszary miejskie o powierzchni powyżej 1km² uważane są za nieprzejezdne. Por., A. Bujak, Problemy wykorzystania terenu w działaniach bojowych pk. „TEREN”, AON, Warszawa 1996r., Załącznik 2.

Budowle hydrograficzne rozmieszczone na obszarze kraju mogą stwarzać duże zagrożenie dla przemieszczających się wojsk. Zniszczenie zapory uwalnia gwałtownie wodę ze zbiornika, co powoduje zatopienie znacznych obszarów. Przeciwnik znając rejon ruchu wojsk oraz jego charakterystykę, potrafi oddziaływać na wybrane elementy infrastruktury, które w wyniku ich destrukcyjnego naruszenia wpływają negatywnie na osiągnięcie celu przemieszczania. Stąd, wyłania się grupa obiektów komunikacyjnych i hydrograficznych podlegających szczególnej ochronie. Należy dokonać oceny, czy istnieje potrzeba utrzymania wysokiego poziomu wody w zbiornikach? Czy być może korzystniejsze jest utrzymywanie minimalnego poziomu, który nie stwarza zagrożenia, a tym samym nie staje się celem opłacalnym dla przeciwnika. Należy przy tym uwzględnić również potrzebę utrzymywania wystarczających zapasów wody dla potrzeb społeczeństwa. Kompetencje dotyczące decyzji w tym zakresie należą do organów administracji państwowej, stąd w okresach kryzysu i wojny konieczna jest ścisła współpraca z nimi organów wojskowych.

Infrastruktura komunikacyjna

W środowisku sztucznym największy wpływ na przemieszczanie wywierają obiekty infrastruktury komunikacyjnej. Drogi lądowe są tym elementem, który ogranicza i ułatwia wszelki ruch wojsk. Ze względu na funkcje jakie spełniają w sieci drogowej kraju wyróżnia się drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne, zakładowe. Największe znaczenie do ruchu wojsk mają drogi krajowe i wojewódzkie, natomiast w obszarze bezpośredniego starcia - drogi powiatowe, gminne i lokalne.

Ograniczenia dla ruchu wojsk w głównej mierze wynikają z gęstości i parametrów technicznych dróg. Średnia gęstość dróg w Polsce o nawierzchni twardej wynosi 79,6 km na 100 km², a tylko 50% dróg krajowych spełnia parametry do ruchu pojazdów ciężkich¹. Jest zbyt mała szerokość dróg głównie ulep-

¹ Por., Raport o stanie dróg krajowych, GDDP, Warszawa 2000.

szonych, co powoduje organizację ruchu tylko w jednym kierunku. Również zbyt mała jest liczba mostów o dużej nośności położonych nad głównymi rzekami, na 35 km rzeki przypada średnio jeden most. Niewiele jest obwodnic wokół miast, a na dodatek większość z nich ma niską wytrzymałość na obciążenie.

Warunki techniczne dróg są jednym z czynników, które w znacznym stopniu wpływają na sprawność ruchu kolumn wojskowych. Analiza dróg krajowych wskazuje, że stan dobry posiada tylko 18,8%; stan niezadowalający 43,5%; a stan zły 37,7%¹. Taka ocena nie dyskwalifikuje tych dróg do potrzeb ruchu kolumn wojskowych, ale wskazuje na obniżanie się ich parametrów technicznych, co znacznie spowalnia przemieszczanie się wojsk.

Do głównych parametrów dróg wywierających wpływ na sprawność ruchu należy zaliczyć: rodzaj nawierzchni, szerokość, ilość pasów ruchu, kąt wznoszenia i opadania, kąt nachylenia, promień skrętu, ilość i jakość wiaduktów i mostów, ilość i jakość skrzyżowań bezkolizyjnych. Dla potrzeb ruchu kolumn wojskowych istotne jest określenie: szerokości, rodzaju nawierzchni oraz parametrów obiektów drogowych (mosty, wiadukty itp.). Wymienione parametry decydują o sprawności ruchu. Ze względu na szerokość² typowych pojazdów kołowych i gąsienicowych zostały określone wymagania w zakresie szerokości dróg (tabela 3.4). Optymalnym rozwiązaniem jest szerokość jezdni ponad 7,5 m. Przy takich parametrach organizacja ruchu na drogach może odbywać się w dwóch kierunkach.

Ze względu na rodzaj nawierzchni można określić dopuszczalną prędkość jazdy na danej drodze (tabela 3.5). Głównymi czynnikami decydującymi o prędkości pojazdów wg kryterium jakości jezdni jest rodzaj i jakość nawierzchni.

¹ Tamże.

² Szerokość pojazdów w stosunku do szerokości jezdni pozwala określić możliwość jazdy jednokierunkowej lub dwukierunkowej. Szerokość typowych pojazdów: T72 - 346 cm, BWP - 294 cm, Star 200 - 250 cm, SKOT 255 cm.

Tabela 3.4.

Organizacja ruchu na drogach wg zależności kryterium szerokości jezdni i rodzaju pojazdu

Rodzaj pojazdów	Organizacja ruchu		
	Szerokość jezdni (m)		
	do 5	5,5 – 7	ponad 7,5
kołowe	jednokierunkowy	dwukierunkowy	dwukierunkowy
gąsienicowe	jednokierunkowy	jednokierunkowy	dwukierunkowy

Źródło: Tabelę opracowano na podstawie: *Obliczanie przepustowości dróg i ich znaczenie dla celów wojskowych, ASG WP, Warszawa 1996r.*

Tabela 3.5.

Dopuszczalne prędkości wg kryterium rodzaju nawierzchni

Nawierzchnia	Dopuszczalna maksymalna prędkość (km/h)			
	Charakterystyka stanu nawierzchni			
	nowa	utrzymana dobrze	lekko uszkodzona	poważnie uszkodzona
betonowa	50	40-45	30-35	10-20
kostka mała	50	40-45	30-35	10-20
asfaltowa	50	40-45	30-35	10-20
bitumiczna	50	40-45	30-35	10-20
bruk duży	45	30-40	20-25	10-20
żwirowa	45	30-40	20-25	10-20
droga polna ulepszona	30	20-25	10-15	5-12
droga polna nieulepszona	25	15-25	8-10	5-10

Źródło: Tabelę opracowano na podstawie: *Obliczanie przepustowości dróg i ich znaczenie dla celów wojskowych, ASG WP Warszawa 1996r.*

Na sprawność ruchu i utrzymanie dużego tempa marszu wywiera wpływ stopień nachylenia oraz wznoszenia i spadku jezdni (tabela 3.6). Najlepsze osiągnięcia uzyskuje się na jezdniach o wielkości spadku do 5%.

Tabela 3.6

Dopuszczalna prędkość jazdy w zależności od wzniesień oraz jakości nawierzchni jezdni

Nawierzchnia	Dopuszczalna prędkość jazdy (km/h)		
	Wielkość spadku		
	do 5 %	do 10 %	do 15 %
betonowa	35	18	12
kostka mała	38	21	12
asfaltowa	30	18	12
bitumiczna	30	18	12
bruk duży	30	16	11
żwirowa	27	16	11
droga polna ulepszona	26	16	11
droga polna nieulepszona	22	16	8

Źródło: Tabelę opracowano na podstawie: *Obliczanie przepustowości dróg i ich znaczenie dla celów wojskowych*, ASG WP Warszawa 1996r.

Nie bez znaczenia jest wielkość promienia zakrętu (tabela 3.7), która decyduje o spowolnieniu lub utrzymaniu tempa marszu. Optymalne warunki ruchu pojazdów są zapewnione na jezdniach o promieniu zakrętu większym niż 25m. Duży promień zakrętu pozwala na swobodny ruch wszystkich pojazdów, bez względu na ich gabaryty.

Tabela 3.7

Dopuszczalna prędkość jazdy w zależności od promienia zakrętu i stanu nawierzchni jezdni

Stan nawierzchni	Dopuszczalna prędkość jazdy (km/h)				
	Wielkość promienia zakrętu w m				
	10 - 25	25 - 60	60 - 100	100 - 200	200 - 300
przy płaskim zakręcie					
sucha	12 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	< 50
mokra	8 - 12	12 - 20	20 - 25	25 - 35	35 - 40
przy pochyłym zakręcie do 2%					
sucha	15 - 25	25 - 35	35 - 45	45 - 50	<50
mokra	10 - 17	17 - 25	25 - 35	35 - 40	45 - 50

Źródło: Tabelę opracowano na podstawie: *Obliczanie przepustowości dróg i ich znaczenie dla celów wojskowych*, ASG WP Warszawa 1996r.

Długość odcinków jazdy o dużej widoczności jezdni przed pojazdem (tabela 3.8) wywiera duży wpływ na tempo i bezpieczeństwo poruszających się pojazdów. Ze względu na prędkość ruchu pojazdów widoczność na jezdni nie powinna być mniejsza niż 30m.

Tabela 3.8

Dopuszczalna prędkość jazdy w zależności od widoczności i stanu nawierzchni

Stan nawierzchni	Dopuszczalna prędkość jazdy w km/h									
	Widoczność w m									
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
sucha	8	15	20	30	35	40	45	50	50	50
mokra	5	10	15	20	25	30	35	37	40	45

Źródło: Tabelę opracowano na podstawie: *Obliczanie przepustowości dróg i ich znaczenie dla celów wojskowych, ASG WP Warszawa 1996r.*

Biorąc pod uwagę działania na obszarze kraju w układzie sojuszniczym, należałoby sklasyfikować obiekty komunikacji drogowej według systemu oznakowania NATO. Dokonując takiej analizy obiektów komunikacyjnych pod kątem przydatności do przemieszczania wojsk można określić jakie jednostki mogą się przemieszczać po określonych drogach.

Warunki klimatyczne kraju i pora doby

Warunki klimatyczne na obszarze Polski stwarzają dogodne warunki do działania wojsk w różnych porach roku. Zimy bywają łagodne, a tylko co kilka lat surowsze. Lata są najczęściej ciepłe i upalne. Temperatura ujemna występuje z przerwami od października do kwietnia (włącznie). W tym okresie występują największe zachmurzenia, podstawy chmur są niskie, a dni pochmurne i mgliste. W aspekcie sprawności wykonania ruchu wojsk okres ten jest niekorzystny, ze względu na: śliską nawierzchnię, obniżone tempo ruchu w ograniczonych warunkach widoczności oraz obniżenie wydolności żołnierzy. Pomimo to, okres

ten sprzyja przemieszczającym się wojskom ponieważ zapewnia dobre warunki maskowania, a tym samym zmniejsza zagrożenie ze strony środków napadu powietrznego. Pokrywa śnieżna na drogach krajowych i wojewódzkich nie stanowi większej przeszkody w sprawnym wykonaniu ruchu.

W okresie od maja do końca września dni na ogół są pogodne, jest dobra widoczność. Jest to niekorzystny okres do wykonania ruchu wojsk, ze względu na: utrudnione maskowanie, dobre możliwości do działania lotnictwa przeciwnika, przegrzewanie się silników, obniżenie wytrzymałości dróg i żołnierzy ze względu na wysokie temperatury. Natomiast ze względu na: lepsze możliwości organizowania odpoczynków i postojów, zwiększenie prędkości ruchu wojsk w warunkach dobrej widoczności, jest to okres korzystny.

Ze względu na bezpieczeństwo oraz skrytość przemieszczania optymalną porą doby jest noc oraz okres zmroku i świtu. W tych warunkach występują ograniczone możliwości działania lotnictwa przeciwnika. W strefie klimatu umiarkowanego oraz ze względu na położenie geograficzne długość dnia waha się w przedziale 8-16 godzin (przedział czasowy określono wschodem i zachodem słońca). Najdłuższe warunki ograniczonej widoczności występują w przedziale od września do marca - 11-16 godzin. Zatem ze względu na bezpieczeństwo i skrytość przemieszczania jest to najlepszy okres. W okresie od kwietnia do sierpnia warunki ograniczonej widoczności występują w przedziale 8-10 godzin na dobę. W odniesieniu do zasad przemieszczania się wojsk jest to przedział czasowy na pograniczu możliwości marszowych na dobę (czas efektywnego marszu przyjmuje się 10 godzin na dobę). Okres dobowego przemieszczania się na autonomicznych środkach transportu jest zakończony odpoczynkiem dziennym lub nocnym, który może trwać ok. 6-8 godzin, dlatego też wskazane jest, aby wszelkie przemieszczenia wojsk realizować w warunkach ograniczonej widoczności, a odpoczynki planować na okres dnia. W takiej sytuacji należy zakończyć przemieszczanie wojsk przed nastaniem świtu, tak aby

z chwilą powstania sprzyjających warunków do rozpoznania nie wykonywały żadnych ruchów.

Wnioski

Ze względu na pokrycie naturalne można wyodrębnić na obszarze kraju rejony, które generalnie ograniczają lub sprzyjają przemieszczaniu wojsk. Środowisko naturalne w różnorodny sposób determinuje przemieszczanie wojsk, niektóre jego czynniki spowalniają ruch wojsk, a inne sprzyjają sprawnemu ich przemieszczaniu. Ograniczające oddziaływanie środowiska naturalnego można niwelować poprzez unikanie tych rejonów, które w znaczący sposób obniżają tempo przemieszczania sił.

Ogólna charakterystyka obszaru kraju w aspekcie rzeźby i pokrycia naturalnego wskazuje rejony dogodne do przemieszczania wojsk, które należy uwzględnić w czasie planowania. Jednakże nawet w dogodnych rejonach występować będą tereny (obiekty) kanalizujące ruch i to one w największym stopniu determinować będą proces przemieszczania wojsk. W takich sytuacjach, jeżeli nie można ich ominąć, należy zgromadzić dodatkowe środki do ich pokonania.

Statyczna (jednorazowa) ocena środowiska naturalnego nie pozwala na wskazanie wszystkich czynników determinujących przemieszczanie wojsk na obszarze kraju. Nie oddaje ona w pełni warunków przemieszczania się wojsk. Trzeba bowiem pamiętać, że w miarę stałe warunki środowiska występujące na obszarze kraju ulegają zmianom w zależności od pory roku, warunków pogodowych i pory dnia. Zatem podstawową cechą poprawnej oceny tych warunków jest łączne rozpatrywanie wszystkich tych elementów.

W przypadku przemieszczania wojsk na obszarze kraju, kiedy teren i inne czynniki są nam doskonale znane, powinny one zostać perfekcyjnie wykorzystane w interesie prowadzonych działań. Zasadniczym zadaniem jest więc wykorzystanie rzeźby, pokrycia oraz warunków pory roku i doby do własnych potrzeb tak, aby służyły swymi walorami wykonującym ruch wojskom.

3.4. ZESPÓŁ CZYNNIKÓW DETERMINUJĄCYCH ORGANIZACJĘ PRZEMIESZCZANIA

Zespół czynników wpływających na organizację przemieszczania, to przyczyny: ułatwiające, ograniczające i utrudniające osiągnięcie założonego celu. Tym co ułatwia jest potencjał obronny rejonu przemieszczania. Tym co ogranicza jest otoczenie przemieszczania oraz wydolność wojsk. Natomiast, tym co przeszkadza jest działanie realnego przeciwnika. Ze względu na charakter relacji oddziaływania na przemieszczające się siły wyszczególniono grupy czynników:

- - **oddziaływanie sił i środków przeciwnika,**
- - **możliwości manewrowe wojsk,**
- - **środowisko,**
- - **potencjał ochronno-obronny rejonu przemieszczania.**

3.4.1. *Oddziaływanie sił i środków przeciwnika*

Z przeprowadzonych badań wynika, że możliwości bojowego oddziaływania przez przeciwnika na przemieszczające się siły to jeden z zasadniczych czynników, którego ranga i znaczenie rośnie wraz z rozwojem środków walki. Nabiera on szczególnie wagi w sytuacji, gdy mamy do czynienia z przeciwnikiem, który dysponuje przewagą technologiczną i posiada w swoim uzbrojeniu systemy precyzyjnego rażenia. Pozwalają one razić zarówno wojska w trakcie przemieszczania, jak i obiekty komunikacyjne w celu utrudnienia manewru.

Uderzenia przeciwnika na przemieszczane siły najczęściej będą realizowane w celu: zadania określonych strat; opóźnienia ich przybycia w obszar bezpośredniego działania zgrupowań lądowych; wywołania określonych skutków w ramach działań psychologicznych.

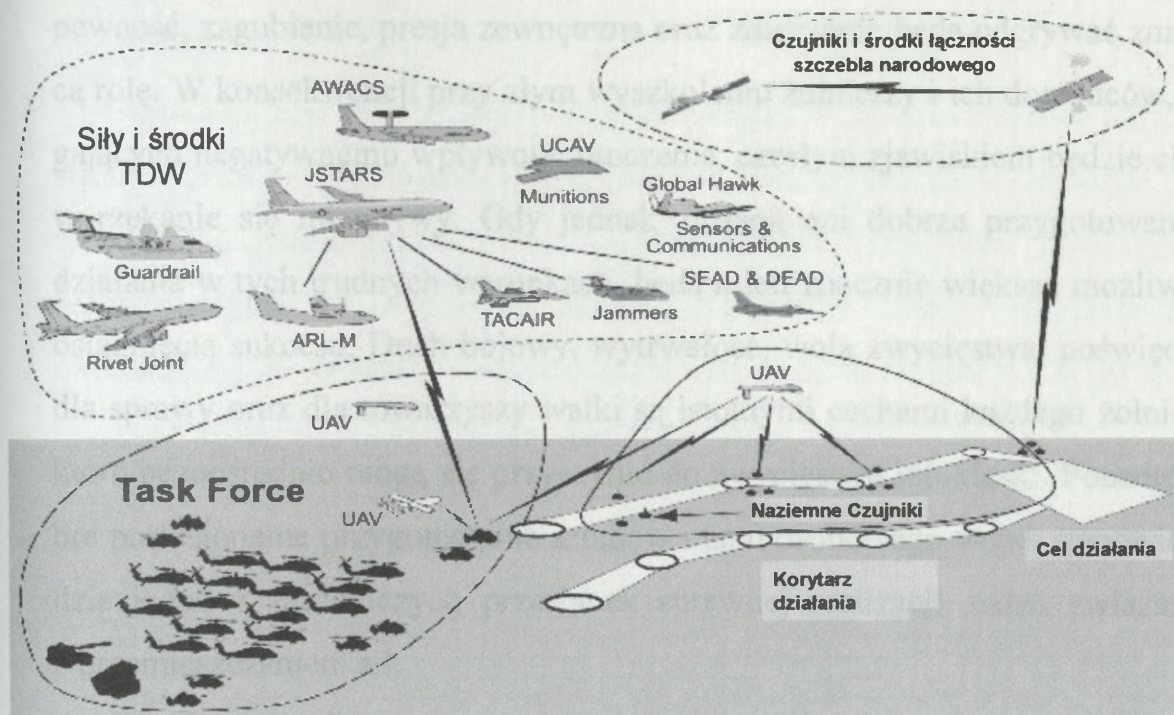
Rozpatrując ten problem należy precyzyjnie ocenić możliwości przeciwnika oraz jego prawdopodobną taktykę (cel) działania. Zagrożenie, jakie może stwarzać dla przemieszczających się wojsk przeciwnik, wynikać będzie przede

wszystkim z jego możliwości prowadzenia rozpoznania i wykonania uderzeń, a intensywność jego ogniowego oddziaływania - od celu działań wojennych, oraz położenia przemieszczających się wojsk w stosunku do linii bezpośredniego starcia i ważnych obiektów infrastruktury systemu obronnego państwa.

Doświadczenia z współczesnych konfliktów coraz częściej pozwalają na formułowanie wniosku, że tam gdzie nie występuje bezpośrednia potrzeba niszczenia, takich działań nie podejmuje się. Dlatego też, oceniając ten determinant przemieszczania we współczesnych i w przyszłych uwarunkowaniach, należy liczyć się z zamierzonym (co do celowości, miejsca i czasu) a nie przypadkowym oddziaływaniem przeciwnika.

Możliwości współczesnych środków rozpoznania oraz rażenia i ich tendencje rozwojowe powodują, że bez względu na odległość od linii bezpośredniego starcia przeciwnik będzie miał możliwość oddziaływania na wojska wykonujące manewr. Przemiany technologiczne w uzbrojeniu wojsk spowodowały, że obszar działań wojennych niczym praktycznie nie jest ograniczony, a uderzenia ogniowe mogą być wykonywane na całym obszarze stron walczących. W konsekwencji ta strona, która potrafi izolować strefę bezpośredniego starcia przed dopływem nowych sił, zapewni sobie powodzenie w bitwie. W każdych operacjach będą prowadzone głębokie działania, których celem jest zwalczanie odwodów oraz wzbronienie manewru wojsk i zaopatrzenia - rys. 3.4.

Szczególnie istotne jest zagrożenie wynikające z możliwości niszczenia przez przeciwnika infrastruktury komunikacyjnej, w bezpośrednim otoczeniu wykonujących ruch wojsk. Szczególnie negatywny wpływ na sprawność i terminowość przemieszczania wojsk wywierają, zniszczenia infrastruktury komunikacyjnej na przeszkodach wodnych, węzłach dróg oraz skażenia przemysłowe w rejonach marszrut.



Rys. 3.4. Amerykańska koncepcja walki dalekiego zasięgu (Long-Range Combat)

Źródło: FORCE XXI OPERATIONS, TRADOC Pam 525-5, Fort Monroe, Virginia 1994r., chapter 3.

3.4.2. Możliwości manewrowe wojsk

Możliwości manewrowe wojsk w kontekście prowadzonych rozważań należy rozumieć jako determinant obejmujący zbiór czynników techniczno-eksploatacyjnych sprzętu bojowego i psychomotorycznych żołnierzy przemieszczających się wojsk.

Podstawowym wskaźnikiem możliwości psychomotorycznych żołnierzy jest ich maksymalny czas efektywnych działań. Ich wyszkolenie, inicjatywa, elastyczność w działaniu oraz rozumienie stojących przed nimi wymagań będą na ogół podstawą do osiągnięcia powodzenia w trakcie przemieszczania wojsk, jak i innych etapach działań. Z ocen teoretyków wojskowych wynika, że psychologiczne i fizyczne ograniczenia czynią z żołnierzy najsłabszy element działań, ponieważ warunki w jakich będą musieli działać będą często nieprzyjazne i trudne. W warunkach trudnego terenu, ekstremalnych temperatur, strach, nie-

pewność, zagubienie, presja zewnętrzna oraz zmęczenie będą odgrywać znaczącą rolę. W konsekwencji przy złym wyszkoleniu żołnierzy i ich dowódców, ulegających negatywnemu wpływowi otoczenia, częstym zjawiskiem będzie ciągle wyrzekanie się inicjatywy. Gdy jednak zostaną oni dobrze przygotowani do działania w tych trudnych warunkach, będą mieli znacznie większe możliwości osiągnięcia sukcesu. Duch bojowy, wytrwałość, wola zwycięstwa, poświęcenie dla sprawy oraz dla towarzyszy walki są istotnymi cechami każdego żołnierza, które bezpośrednio mogą się przyczynić do zwycięstwa lub klęski. Ponadto dobre profesjonalne przygotowanie sztabów i tanu osobowego wojsk stanowić będzie jedną z zasadniczych przesłanek sprawnej realizacji zadań związanych z przemieszczaniem sił.

Drugim czynnikiem z tego obszaru będą możliwości techniczno- eksploatacyjne sprzętu znajdującego się na wyposażeniu wojsk wykonujących przemieszczanie. Decydować one będą o niezawodności technicznej sprzętu, jego zdolnościach do pokonywania trudnego terenu, w tym ruchu na przełaj oraz działania w trudnych warunkach atmosferycznych. Istotna jest także odporność środków na ewentualne uderzenia ze strony przeciwnika.

3.4.3. Środowisko

Środowisko stanowi otoczenie przemieszczanych wojsk, rozumiane jako zbiór elementów naturalnych, sztucznych i klimatycznych oraz relacji powstałych pomiędzy nimi. Jest to grupa czynników ograniczająca sprawność przemieszczania ze względu na:

- naturalne ukształtowanie i pokrycie terenu;
- szerokość oraz położenie przeszkód wodnych w stosunku do przewidywanego ruchu wojsk;
- gęstość i jakość dróg;
- stopień urbanizacji i uprzemysłowienia rejonu przemieszczania;

- porę roku i doby.

Ponieważ zespół tych czynników determinujących marsz został już omówiony należy jedynie dodać, iż oddziaływanie ograniczające możliwości przemieszczania wojsk można niwelować poprzez: przygotowanie infrastruktury komunikacyjnej w okresie pokoju, poznanie cech geograficznych i klimatycznych obszaru przemieszczania oraz wykorzystywanie ich do sprawnego i skrytego wykonania przemieszczania wojsk.

3.4.4. Infrastruktura obronna

Potencjał obronny stanowią wszystkie *elementy infrastruktury systemu obronnego państwa*¹, które uczestniczą w procesie zagwarantowania bezpieczeństwa narodowego. Są to wszelkie siły i środki, którymi dysponuje państwo oraz które zostały podporządkowane celom obronnym. Wśród nich można wyróżnić środki militarne i pozamilitarne oraz wchodzące w skład systemu kierowania obronnością.

Infrastruktura militarna jest integralną częścią infrastruktury obronnej państwa. Obejmuje wszystkie obiekty i urządzenia służące bezpośrednio do zaspokajania potrzeb sił zbrojnych we wszystkich okresach funkcjonowania państwa i znajdujące się w kompetencjach administracji wojskowej. Infrastruktura militarna wyraża się w operacyjnym przygotowaniu obszaru kraju. Infrastrukturę układu militarnego stanowią wszelkie urządzenia wojsk operacyjnych rozmieszczone na obszarze kraju. Są to bazy materiałowo-techniczne, zaplecze logi-

¹ Najszerzym znaczeniowo pojęciem jest *infrastruktura państwa* obejmująca obiekty, urządzenia stałe i instytucje usługowe niezbędne do należytego funkcjonowania produkcyjnych działów gospodarki oraz życia (w tym bezpieczeństwa) ludności kraju. Integralną częścią infrastruktury państwa jest infrastruktura obronna rozumiana jako element, infrastruktury państwa, obejmujący obiekty i urządzenia stałe oraz instytucje niezbędne do funkcjonowania systemu obronnego państwa. Infrastruktura obronna tworzona jest w okresie pokoju i swymi urządzeniami służy także społeczeństwu. Z punktu specyfiki zjawiska społecznego, jakim jest wojna wyróżnia się w jej składzie infrastrukturę wojskową. Infrastruktura wojskowa, to element infrastruktury obronnej obejmujący, wszystkie stacjonarne (a w wyjątkowych wypadkach także ruchome) obiekty i urządzenia, które zgodnie ze swoim przeznaczeniem służą do zaspokajania potrzeb sił zbrojnych, a w szczególności dowodzenia, bytowania, szkolenia i przemieszczania wojsk.

styczne, infrastruktura systemu kierowania wojskami operacyjnymi, infrastruktura wojsk obrony terytorialnej.

Infrastruktura pozamilitarna obejmuje obiekty i urządzenia, które w okresie pokoju, kryzysu i wojny służą bezpośrednio lub pośrednio podsystemowi militarnemu. Podstawą materialną infrastruktury pozamilitarnej są podmioty gospodarcze, społeczne i administracyjne, które w systemie obronności państwa spełniają ważne funkcje.

Infrastruktura podsystemu kierowania obronnością obejmuje urządzenia i obiekty podsystemu informacyjnego, ochrony państwa i ochrony ludności. Spełnia szereg funkcji, które mają pozytywny wpływ na działanie wojsk w danym obszarze.

Analiza wszystkich czynników determinujących proces przemieszczania wojsk pozwala rozpatrywać je w czterech zasadniczych podgrupach, związanych z organizacją przemieszczania wojsk. Należą do nich:

- planowanie i organizowanie przegrupowania;
- przygotowanie środowiska w którym realizowane będzie przegrupowanie;
- przygotowanie wojsk;
- przeciwdziałanie możliwym skutkom oddziaływania przeciwnika.

Planowanie i organizowanie wyraża się w określeniu koncepcji przemieszczania. Proces ten realizowany jest w okresie pokoju, na podstawie potencjalnego zagrożenia lub zobowiązań sojuszniczych. Warianty przemieszczania wynikać będą z prognoz i skali zagrożenia, możliwości transportowych, ilości przemieszczanych sił oraz właściwości środowiska. Stąd można postawić tezę, że o charakterze przemieszczania decydują wnioski z analizy czynników operacyjnych. Siły, czas, obszar i informacja determinują charakter działania. Prognozy zagrożeń i określone koncepcje działania pozwalają w przyszłości skrócić czas reakcji wojsk na zaistniałą sytuację oraz spowodować odpowiednie przygoto-

wanie infrastruktury obszaru przemieszczania. Ponadto określają kierunki szkolenia dowództw i wojsk w zakresie sprawnego przemieszczania. W okresie wojny proces planowania i organizowania związany jest bezpośrednio z rozwojem sytuacji operacyjno-taktycznej.

Przygotowanie środowiska polega na budowaniu i utrzymaniu infrastruktury komunikacyjnej na takim poziomie wymagań eksploatacyjnych, aby zapewniała ona sprawność wykonania ruchu. Dotyczy to infrastruktury we wszystkich środowiskach przemieszczania (ląd, powietrze, woda). Następnym problemem jest wyselekcjonowanie węzłów komunikacyjnych i określenie zakresu ich ochrony. Przygotowanie w systemie komunikacji lądowej dróg objazdu, a w komunikacji powietrznej i morskiej głównych i zapasowych portów załadunku i wyładunku. Kolejnym zadaniem jest określenie odpowiedzialności jednostek zmilitaryzowanych i innych podmiotów gospodarczych za utrzymanie infrastruktury komunikacyjnej w okresie kryzysu i wojny. Określenie odpowiedzialności organów kierowania ruchem za koordynację przedsięwzięć na określonym obszarze oraz wiele innych przedsięwzięć prawno-organizacyjnych, których głównym realizatorem jest układ pozamilitarny.

Przygotowanie wojsk wyraża się w odpowiednim wyposażeniu i szkoleniu ich zgodnie z przewidywanym przeznaczeniem.

Przeciwdziałanie możliwym skutkom oddziaływania przeciwnika, to proces bezpośrednio związany z działaniem w realnych warunkach zagrożenia. Polega na organizowaniu przez przemieszczane wojska przedsięwzięć zabezpieczenia bojowego. Wyraża się to we wszelkich działaniach, które czynią osiągnięcie celu przemieszczania zależnym tylko od wykonawcy tego przedsięwzięcia.

4. ROLA I ZADANIA SEKTORA CYWILNEGO W ZABEZPIECZENIU PRZEMIESZCZANIA JEDNOSTEK WOJSK LĄDOWYCH NA OBSZARZE RP

Specyfika współczesnych wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa narodowego sprawia, że obecnie, jak nigdy dotąd, szczególnego znaczenia nabiera konieczność integracji działań sił zbrojnych i sektora cywilnego w każdej sytuacji – bez względu na stan, warunki i okoliczności funkcjonowania państwa.

Celem niniejszego rozdziału jest omówienie zasadniczych zagadnień dotyczących roli i zadań sektora cywilnego w zabezpieczeniu przemieszczania wojsk lądowych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Z tego też względu główna uwaga skupiona zostanie na uwarunkowaniach tego procesu, wynikających ze specyfiki organizacji i funkcji administracji publicznej w realizacji zadań w przedmiotowym zakresie. Ta zasadnicza część rozważań poprzedzona zostanie krótką refleksją na temat uwarunkowań prawnych problematyki przemieszczania i pobytu wojsk obcych na terytorium RP oraz zagrożeń wynikających z działania sił natury oraz awarii i katastrof technicznych, mogących zakłócić proces przemieszczania wojsk lądowych.

Sektor cywilny realizuje szereg złożonych i specyficznych zadań z zakresu bezpieczeństwa narodowego, które najogólniej można podzielić na trzy grupy (misje). Jedna z nich służy zapewnieniu sprawnego funkcjonowania gospodarki narodowej, przez stworzenie ludzkich i materialnych oraz prawno-organizacyjnych warunków niezakłóconej aktywności najważniejszych jej sektorów (działów). Druga polega na zapewnieniu bezpieczeństwa ludzi, dóbr (w tym szczególnie dóbr kultury oraz elementów infrastruktury ekonomicznej

kraju) i środowiska, ochrony granic oraz ochrony porządku konstytucyjnego¹. Trzecia grupa zadań (misja) wiąże się z zaspokojeniem potrzeb sił zbrojnych, a także z udzieleniem im wszechstronnego wsparcia w trakcie realizacji misji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i poza jej granicami.

Ostatnia z wyżej wymienionych misji nie jest niczym nowym w polskiej rzeczywistości. Zawsze bowiem siły zbrojne, realizując swoje zadania zdane były na pomoc i usługi ze strony sektora cywilnego, często jednak jego rolę, a głównie gospodarki, sprowadzano wyłącznie do funkcji zaplecza sił zbrojnych. Współcześnie problematyka ta ulega istotnemu przewartościowaniu z kilku co najmniej powodów.

Pierwszym z nich jest zmiana oblicza współczesnych wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa narodowego. Zarówno siły wojskowe, jak i struktury cywilne nie są w stanie same sprostać zagrożeniom wynikającym z działania sił natury, jak i z działalności człowieka. Zmierzch specjalizacji w sferze realizacyjnej bezpieczeństwa narodowego oznacza odejście od podejścia narzędziowego na rzecz podejścia funkcjonalnego, którego istota zawiera się w łączeniu ról poszczególnych narzędzi państwa w określone systemy działania, skupione wokół określonej misji (celu) działania, bez względu na prawno-organizacyjny status poszczególnych uczestników tego procesu².

Drugi z nich wynika z faktu, że nie tylko klasyczna wojna stanowi podstawowy punkt odniesienia w planowaniu cywilnego zasilania i tzw. pozamilitarnego wsparcia sił zbrojnych. To także konieczność realizacji szeregu misji oręż-

¹ Tę grupę zadań określa się również jako zapewnienie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa. Nie należy jednak utożsamiać zakresu bezpieczeństwa wewnętrznego z działem administracji rządowej „sprawy wewnętrzne”. Bezpieczeństwo wewnętrzne dotyczy bowiem ochrony porządku konstytucyjnego, życia i zdrowia ludzi oraz ochrony majątku narodowego przed działalnością przestępczą i jej konsekwencjami, przed skutkami działania sił natury i awarii technicznych, a także działań zbrojnych. W znacznym zakresie zapewnienie bezpieczeństwa wewnętrznego leży w kompetencji wielu organów administracji publicznej, które nie podlegają ministrowi właściwemu ds. wewnętrznych (np.: ministrowie właściwi ds. środowiska, gospodarki, zdrowia; Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego; Agencja Wywiadu; PAA; inspekcje np.: weterynaryjna, ochrony roślin i nasiennictwa; Główny Inspektor Ochrony Środowiska; Główny Inspektor Sanitarny; Inspektor ds. Substancji i Preparatów Chemicznych i wiele innych).

² Szerzej na ten temat, W. Kitler, *Obrona cywilna (niemilitarna) w Polsce*, MON, Warszawa 2002, s. 185-188.

nych (wojennych) o charakterze ograniczonym, a także misji nieoreźnych (innych niż wojenne), wykonywanych w trybie pilnym, wymagających łatwej dostępności do określonych zasobów i wsparcia cywilnego.

Natowskie dyrektywy, w konsekwencji zmiany Koncepcji strategicznej Sojuszu, a także ustaleń szczytu w Pradze, nakazują, by zdolności operacyjne sił zbrojnych i dowództw (*Essential Operational Capabilities of Alliance Forces and Headquarters*) obejmowały m.in.: dostępność sił w określonym miejscu i czasie; efektywność dostępu do informacji wywiadowczych i rozpoznania; sprawność rozwijania sił; efektywne dowodzenie, kierowanie i łączność; skuteczną realizację zadania; dostępność do zasobów logistycznych oraz odporność na oddziaływanie przeciwnika.

Zdolności te nie zostaną osiągnięte bez odpowiedniego zasilania i aktywnego wsparcia ze strony podmiotów o charakterze cywilnym. Żadne bowiem działanie nie powoduje tak znacznego zaangażowania wielu różnych podmiotów jak działania, w których dominującym aktorem są siły zbrojne. Zasada ta nabiera szczególnego znaczenia, gdy ma to miejsce na terytorium własnego państwa.

Trzeci z powodów wiąże się z faktem ograniczania liczebności sił zbrojnych. Oprócz tego, że sektor cywilny musi przejmować szereg zadań realizowanych dotąd przez jednostki organizacyjne sił zbrojnych, zmniejszane liczebnie pokojowe stany sił zbrojnych opierają swą zdolność do rozwijania na sprawnie realizowanym procesie mobilizacji. Znaczenie sektora cywilnego jest tutaj bezsporne.

Jeszcze jedna kwestia wymaga podkreślenia na początku rozważań nad problematyką cywilnego zasilania i wsparcia sił zbrojnych, szczególnie w zakresie zabezpieczenia przemieszczania wojsk lądowych na obszarze RP. Są otóż sytuacje, gdy wojska będą realizować określone zadania poza granicami RP, a także i takie, gdy będzie to miało miejsce na własnym terytorium. Ekspediowanie wojsk poza granice kraju w takim zakresie, na jaki może pozwolić sobie polskie państwo, wymaga zwykle mniejszego zaangażowania sektora cywilnego i tylko

w zakresie spełnienia pewnych specjalistycznych zadań przez określone organy administracji i instytucje o charakterze cywilnym (Agencja Wywiadu, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straż Graniczna, Policja, służby kolejowe, urzędy celne, porty lotnicze i morskie. Większy zakres przedsięwzięć będzie miał miejsce podczas operacji na terytorium RP, operacji samodzielnych lub we współdziałaniu z wojskami i organizacjami NATO.

Ze względu na tematykę niniejszego opracowania, główna uwaga skupiona zostanie na tej części zadań, która dotyczy przemieszczania wojsk na obszarze Polski. Udział sektora cywilnego w zabezpieczeniu przemieszczania jednostek wojsk lądowych na terytorium RP może się wiązać z jednoczesnym wykonywaniem świadczeń, usług i zadań na rzecz sił sojuszniczych i wojsk własnych jednocześnie lub tylko w interesie wojsk własnych.

4.1. UWARUNKOWANIA PRAWNE I ORGANIZACYJNE ZABEZPIECZENIA PRZEMIESZCZANIA I POBYTU JEDNOSTEK WOJSK OBCYCH NA OBSZARZE RP

Rolę i zadania państwa przyjmującego na swym terytorium siły sojusznicze reguluje wiele dokumentów natowskich oraz polskich źródeł prawa rangi ustawy, rozporządzeń rady ministrów lub ministrów oraz inne dokumenty wykonawcze.

Polskie strategie (bezpieczeństwa i obronności) podkreślają znaczenie niemilitarnych elementów państwa, które odgrywają kluczową rolę, obok sił zbrojnych, w przeciwstawieniu się zagrożeniom żywotnych interesów narodowych. Skuteczność strategii bezpieczeństwa zależeć będzie zaś od ścisłej współpracy struktur cywilnych z siłami zbrojnymi własnymi i sojuszniczymi. Z tego też względu działalność planistyczna i organizacyjna zmierza ku określeniu możliwości sektora cywilnego w zakresie wsparcia sił zbrojnych w wymiarze narodowym i sojuszniczym (wiąże się z tym m.in.: planowanie operacyjne funkcjonowania działów administracji rządowej, administracji nieobjętej działami, wo-

jewództw, powiatów, gmin i przedsiębiorców oraz programowanie obronne w układzie pozamilitarnym).

Podstawowym dokumentem w zakresie wsparcia dla sił sojuszniczych jest *Umowa między stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotycząca statusu ich sił zbrojnych*, podpisana w Londynie 19 czerwca 1951 roku (tzw. *NATO SOFA*). Określa on zasady traktowania wojsk sojuszniczych na terytorium państwa przyjmującego, regulując m.in. kwestie zakupu towarów miejscowych dla sił zbrojnych, odpowiedzialność państwa przyjmującego za udostępnienie siłom zbrojnym niezbędnych budynków i gruntów oraz urządzeń i usług, a także problematykę odpłatności za towary, zakwaterowanie i usługi¹.

W praktyce wyróżnia się dwa poziomy świadczenia usług w ramach wsparcia państwa-gospodarza (*Host Nation Support – HNS*), niski i wysoki. Pierwszy z nich dotyczy okresu pokoju, wspólnych ćwiczeń, a także tranzytu przez terytorium państwa i wiąże się z zaangażowaniem odpowiednich służb państwowych (np.: Policji, Straży Granicznej, urzędów celnych) oraz podmiotów gospodarczych, świadczących usługi na podstawie umów cywilnoprawnych. Drugi poziom – wysoki, wiąże się z wystąpieniem zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa, kryzysu polityczno-militarnego i wojny. Świadczenie wszelkich usług przez sektor cywilny wiąże się z realizacją wielu misji, które stanowią przedmiot wspomnianego wyżej planowania operacyjnego w układzie pozamilitarnym, a także natowskiego planowania cywilnego na sytuacje nadzwyczajnych zagrożeń (*Civil Emergency Planning – CEP*), realizowanego przez odpowiednie komitety i komisje NATO.

CEP w NATO odwołuje się do rozwoju kolektywnych planów cywilnych zasobów sojuszniczych w celu ich systematycznego i efektywnego użycia na poziomach natowskim i narodowych dla wsparcia strategii sojuszu. Planowanie radzenia sobie z zagrożeniami spada na rządy poszczególnych krajów, które od-

¹ *NATO Status of Forces Agreement signed at London on 19 June 1961*, Dz.U. z 1998 r., Nr 97, poz. 504.

powiedzialne są za przygotowanie narodu i zasobów cywilnych, będących w dyspozycji państwa. Indywidualne plany krajowe będą bardziej efektywne, jeżeli zostaną skoordynowane na poziomie ponadnarodowym i uwzględnią wspólne cele. Dlatego też odpowiedzialność za koordynację poszczególnych obszarów planowania cywilnego Rada Północnoatlantycka powierzyła dziewięciu komitetom i komisjom planowania cywilnego podległym Wysokiemu Komitetowi Planowania Cywilnego (SCEPC). Są one odpowiedzialne za koordynację planowania w obszarach: europejski transport śródlądowy; przewozy oceaniczne; lotnictwo cywilne; planowanie paliwowe; żywności i rolnictwa; gotowości przemysłu; łączności cywilnej; ochrony cywilnej i planowania medycznego.

Z uwagi na często błędne rozumienie istoty CEP, krótkie scharakteryzowanie najważniejszych dziedzin planowania cywilnego na sytuacje nadzwyczajnych zagrożeń pozwoli dostrzec złożoność i rangę aktywności cywilnej w realizacji strategii Sojuszu Północnoatlantyckiego.

Komisja europejskiego transportu śródlądowego (Planning Board for European Inland Surface Transport -PBEIST) koordynuje: planowanie wykorzystania na czas kryzysu i wojny portów morskich, awaryjnych kotwicowisk, transportu kolejowego, drogowego, żeglugi śródlądowej, kontenerów z ich infrastrukturą, lądowego transportu ropy, paliw i smarów włącznie z transportem rurociągami, transportu amunicji, materiałów wybuchowych i innych niebezpiecznych ładunków.

Komitet lotnictwa cywilnego (Civil Aviation Planning Committee - CAPC) odpowiada m.in. za: planowanie obsadzenia personelem i działań komórki do spraw lotnictwa cywilnego; realizowanie połączonego planowania cywilno-wojskowego koniecznego dla zapewnienia zdolności cywilnych transportu powietrznego NATO w zakresie wspierania sił zbrojnych w okresie kryzysu; monitorowanie i koordynowanie rozwoju stosownych planów i przygotowań narodowych w zakresie awaryjnego transportu powietrznego.

Komitet planowania paliwowego – (*Petroleum Planning Committee - PPC*) zapewnia: planowanie, organizację, zabezpieczenie personalne i działania zespołu zajmującego się paliwami płynnymi; koordynację przygotowań dla sprostanania potrzebom cywilnym i militarnym, które nie mogą być zapewnione w ramach funkcjonowania rynku i przygotowań kryzysowych różnych organizacji międzynarodowych na dowolnym poziomie kryzysu i wojny, a także sprawiedliwego rozdziału ropy i produktów ropopochodnych dla celów wojskowych i cywilnych; realizowanie połączonego planowania cywilno-wojskowego w zakresie wykorzystania cywilnych zdolności NATO dla wsparcia sił zbrojnych w konieczne paliwa na czas kryzysu i wojny.

Komitet gotowości przemysłu – (*Industrial Planning Committee - IPC*) odpowiada m.in. za: rozwijanie w niezbędnym zakresie połączonego planowania cywilno-wojskowego celem zabezpieczenia cywilnych zdolności NATO dla wspierania potrzeb materiałowych wojska w okresie kryzysu; monitorowanie i przegląd prawa krajowego, alokacji i przedsięwzięć priorytetowych (programowania mobilizacji gospodarczej) w zakresie kontroli produktów i służb, narodowych planów konwersji przemysłu obronnego dla celów cywilnych i rekonwersji przemysłu dla celów obronnych.

Komitet łączności cywilnej¹ (*Civil Communication Planning Committee - CCPC*) realizuje zadania obejmujące m.in.: rozwijanie i koordynowanie w czasie pokoju koniecznych przygotowań dla zapewnienia zdolności w zakresie utrzymania łączności cywilnej na użytek cywilny i wojskowy, w okresie kryzysu i wojny; przygotowanie ekspertów do wypełniania ról w zakresie zarządzania kryzysowego; uczestniczenie w przedsięwzięciach reagowania kryzysowego stosownie do wymogów SCEPC (*Senior Civil Emergency Planning Com-*

¹ Łączność cywilna rozumiana jest jako „urządzenia i usługi telekomunikacyjne, zarówno publiczne, jak też kontraktowane, usługi pocztowe oraz inne związane z nimi, świadczone przez państwa NATO, z wyjątkiem urzędzeń telekomunikacyjnych wojskowych oraz będących w posiadaniu NATO”, Zob. *Narodowe planowanie strategiczno-obronne w warunkach członkostwa Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim*, AON, Warszawa 2002, s.33.

mittee) poprzez rozpatrywanie problemów i doradzanie w sprawach kryzysowych odnoszących się do łączności cywilnej; utrzymanie pod kontrolą istniejącej łączności cywilnej z punktu widzenia określenia jej dostosowania do wymogów kryzysu i wojny oraz przedkładanie zaleceń w tym zakresie stosownie do okoliczności, biorąc pod uwagę nowe i wprowadzane technologie; koordynowanie wszelkich planów i przedsięwzięć łączności cywilnej ze stosownymi organami łączności elektronicznej NATO, które w opinii komitetu mogą mieć wpływ na planowanie łączności wojskowej.

Komitet planowania medycznego (*Joint Medical Committee - JMC*) zapewnia m.in.: realizowanie połączonego planowania cywilno-wojskowego w koniecznym zakresie i zapewnienie zdolności NATO; monitorowanie i analizowanie prawa krajowego i medycznych przygotowań kryzysowych.

Planowanie cywilne NATO jest zatem całokształtem działań preparacyjnych (przygotowawczych) cywilnej części aktywności Sojuszu. Jego misja sprowadza się także do **utrzymania stosownego poziomu wspierania (moralnego, materialnego i operacyjnego) działań sił zbrojnych w czasie pokoju, w okresie kryzysu i wojny, w tym misji pokojowych.**

Poza „*NATO SOFA*” kolejnymi dokumentami i stanagami NATO, regulującym problematykę zabezpieczenia i pobytu wojsk sojuszniczych na terytorium RP są m.in.:

- MN 334/1: Zasady i polityka NATO odnośnie wsparcia ze strony państwa goszczącego;
- ALP12: Przewodnik dotyczący planowania i przygotowania umów dotyczących zabezpieczenia ze strony „Państwa-Gospodarza”;
- MC 336/1: Koncepcja ruchu, transportu oraz zarządzania ruchem obowiązująca w ramach struktur NATO;
- MC 336/2: Zasady i polityka NATO w zakresie transportu i ruchu wojsk;
- AJP 4.4: Sojusznicza połączona doktryna transportu i ruchu wojsk;

- 2136: Minimalne normy dotyczące wody pitnej w sytuacjach wyjątkowych;
- 2171: Procedury dotyczące pociągów wojskowych przekraczających granice państwa;
- 2176: Procedury dotyczące ruchu drogowego wojsk przez granicę państwową;
- 3131: Zabezpieczenie wsparcia dla personelu strony przebywającej na terenie danego państwa, a także jej samolotów i pojazdów;
- 3381: Zasady zwrotu kosztów oraz forma zgłaszania zapotrzebowań i odbioru wsparcia w postaci dostaw i usług.

Podstawowe znaczenie w dziedzinie zabezpieczenia transportu i ruchu wojsk posiadają ustalenia związane z realizacją zadań w ramach Art. 5 oraz poza Art. 5. Możliwości NATO w przedmiotowym zakresie opierają się na wojskowych i cywilnych zasobach transportowych, które obejmują głównie: służby (instytucje) powołane do zarządzania infrastrukturą transportową, elementy infrastruktury drogowej, powietrznej, rzecznej, kolejkowej i morskiej, pojazdy samochodowe i środki przewozowe kolei, statki żeglugi rzecznej, statki handlowe, statki powietrzne, warsztaty, magazyny, garaże i inne obiekty infrastruktury, kontenery, środki załadunkowe, dźwigi i wózki widłowe.

Planowanie ruchu i transportu wojsk stanowi szczegółowy element planowania logistycznego, połączony wspólną myślą przewodnią planowania operacyjnego. Z uwagi zaś na znaczenie zabezpieczenia logistycznego w ogóle, planowanie natowskie i narodowe w interesującym nas zakresie dąży do stworzenia warunków organizacyjnych na rzecz wcześniejszego zabezpieczenia i skoordynowania wykorzystania zasobów wojskowych i cywilnych. Szczególnie na rzecz zawierania wcześniejszych porozumień i nawiązania współpracy z podmiotami sektora cywilnego.

Przepisy prawa polskiego, jako podstawowe źródła prawa regulujące działania sektora cywilnego w zakresie zabezpieczenia przemieszczania wojsk lądowych na terytorium Polski, regulują kwestie kompetencji organów administracji publicznej, podatków od towarów i usług, odszkodowań za szkody, korzystania z dróg, przewozu materiałów niebezpiecznych, zasad przekraczania granicy państwowej i wiele innych szczegółowych zagadnień. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć: *Ustawę z dnia 23 września 1999r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium; Ustawę z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej; Rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie zwolnień, zasad i trybu zwrotu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego od paliw, olejów i smarów używanych przez siły zbrojne Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego oraz przez siły zbrojne Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego uczestniczących w Partnerstwie dla Pokoju, Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie zwrotu podatku od towarów i usług siłom zbrojnym Traktatu Północnoatlantyckiego.*

Istotne znaczenie dla zabezpieczenia procesu przemieszczania i pobytu wojsk obcych na terytorium RP mają również akty prawne regulujące funkcjonowanie administracji rządowej i samorządowej, działalność poszczególnych straży, służb, inspekcji i policji, problematykę świadczeń na rzecz obrony, zakwaterowania sił zbrojnych oraz działalności przedsiębiorców w dziedzinie obrony narodowej. O złożoności tej problematyki niech świadczy fakt, iż w procesie planowania operacyjnego w sektorze cywilnym, jako części planowania obronnego w państwie, czerpie się z dobrodziejstwa ponad czterystu ustaw i rozporządzeń prawa krajowego¹.

¹ Szerzej na temat funkcji państwa przyjmującego H. Szafran, *Wsparcie pobytu i działań wojsk sojusznicznych na terytorium Polski (Host Nation Support)*, AON, Warszawa 2000 oraz *Zasady i procedury realizacji zadań HNS przez OT*, [w:] J. Marczak (kier. nauk.), *Obrona terytorialna w realizacji zadań państwa-gospodarza, „GOSPODARZ”*, studium analityczne, cz. 2, s. 51-109.

4.2. ZAGROŻENIA WOJSK PRZEMIESZCZAJĄCYCH SIĘ NA TERYTORIUM RP, WYNIKAJĄCE Z DZIAŁANIA SIŁ NATURY, AWARII I KATASTROF TECHNICZNYCH

Wojska lądowe przemieszczające się na terytorium Polski narażone będą na wiele utrudnień i niebezpieczeństw, wynikających zarówno ze stanu infrastruktury transportowej kraju, jak i z faktu możliwości wystąpienia zagrożeń spowodowanych działaniem sił natury i negatywnej działalności człowieka. Z tego też względu przynajmniej w kilku zdaniach należy nawiązać do tej problematyki, która wbrew pozorom ukazuje złożoność zjawiska stanowiącego przedmiot zadań.

Działanie sił natury, jak dowodzą doświadczenia ostatnich lat, może mieć charakter nagły i niespodziewany, powodując zakłócenie procesu przemieszczania wojsk. Pożary, powódzie, lokalne zatopienia, huragany i śnieżyce dezorganizują funkcjonowanie państwa nie tylko w wymiarze lokalnym, lecz również w większej skali, co w konsekwencji wskazuje na potrzebę ścisłej współpracy z podmiotami cywilnymi, realizującymi zadania w zakresie ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa technicznego, poczty i telekomunikacji, a także utrzymania infrastruktury ekonomicznej kraju (łączności, energetyki, budownictwa, transportu).

Ruch i transport wojsk pod drogach kołowych, kolejowych, a także drogą powietrzną i na torach wodnych wiązać się będzie z możliwością wystąpienia awarii technicznych, które w konsekwencji mogą doprowadzić do skażenia promieniotwórczego, skażenia toksycznymi środkami przemysłowymi (chlor, amoniak, fosgen, cyjanowodór) i zatopieniami. To wreszcie niebezpieczeństwo katastrof budowlanych i komunikacyjnych (ruch wojsk i transport cywilny po tych samych drogach), a wśród nich: uszkodzenia mostów, zawalenia się budynków, wybuchy gazów i innych materiałów niebezpiecznych, wyciek substancji niebezpiecznych, katastrofy kolejowe, drogowe i lotnicze. Zjawiska te mogą być także następstwem aktów terrorystycznych lub dywersyjnych.

Tak się składa, że potencjalne trasy przemieszczania się wojsk obciążone są największym nasileniem ruchu i transportu cywilnego, a poza tym leżą w pobliżu ważnych zakładów przemysłowych i miast pozbawionych obwodnic. Zły stan infrastruktury drogowej i mostowej jedynie pogarsza sytuację.

Szczegółowa charakterystyka powyższej problematyki godna jest głębszych badań. Niech więc tak krótkie jej zasygnalizowanie będzie wystarczającym sygnałem o potrzebie jej uwzględnienia w procesie planowania transportu i ruchu wojsk.

4.3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SEKTORA CYWILNEGO REALIZUJĄCEGO ZADANIA W ZAKRESIE ZABEZPIECZENIA PRZEMIESZCZANIA WOJSK LĄDOWYCH NA OBSZARZE RP

Rozwiązania prawne i polskie dokumenty doktrynalne wyraźnie wskazują na potrzebę integracji działań sił zbrojnych z podmiotami sektora cywilnego. To przede wszystkim współczesne wyzwania i zagrożenia bezpieczeństwa narodowego sprawiają, że zarówno siły zbrojne, jak i sektor cywilny zdane są na wzajemną pomoc i współpracę. Jeśli nawet działania podmiotów cywilnych rzadziej wiążą się z oczekiwaniem wsparcia wojskowego, to prawie zawsze, jakiegokolwiek operacje wojskowe (wojenne i inne niż wojenne) uwarunkowane będą jakością działań sektora cywilnego.

Z tego też względu zrozumienie istoty i zasad funkcjonowania podmiotów cywilnych, w zakresie zasilania i wsparcia sił zbrojnych, posiada kluczowe znaczenie w procesie przygotowania dowództw i sztabów, a w konsekwencji w wykonaniu misji powierzonych siłom zbrojnym. Niech za przykład posłuży zakres zabezpieczenia ćwiczenia „Sarong Resolve 2002” w zakresie transportu:

- zabezpieczono pobyt 10500 żołnierzy, wykorzystujących 2200 sztuk pojazdów;

- służby transportowe koordynowały ruch kilkuset kolumn transportowych, 35 transportów kolejowych, 15 transportów morskich, 81 ładowań samolotów pasażerskich i Cargo;
- 4500 km dróg nadzorowanych było przez 1200 osób z użyciem 1100 egz. sprzętu w ramach zabezpieczenia zimowego;
- wykorzystano cztery cywilne porty lotnicze oraz trzy porty morskie¹.

Wielu nauczycieli i studentów AON miało możliwość uczestniczenia w ćwiczeniu szkieletowym pk. „Akademicki Pierścień 2003”, podczas którego nawiązano praktyczną współpracę z organami administracji cywilnej na terenie powiatów Pułtuskiego i Ciechanowskiego. W trakcie ćwiczenia pojawiły się różne problemy, które dotyczyły zaopatrywania sił zbrojnych w żywność i paliwa, usług łączności, zabezpieczenia transportu i ruchu wojsk, utrzymania infrastruktury drogowej, ochrony przeciwpożarowej, bezpieczeństwa i porządku publicznego (np. ochrony strefy tyłowej), usług remontowych, informowania operacyjnego, usuwania zniszczeń, przydziału dróg, a nawet zapewnienia poparcia społecznego.

Zarówno nauczyciele i ćwiczący studenci, jak i partnerzy cywilni stanęli przed podstawowym dylematem – skomplikowanej natury przepisów prawa, braku szczegółowych procedur współdziałania, a także zaniedbań w zakresie stanowienia prawa obronnego w odniesieniu do administracji samorządowej². Można jednak sądzić, iż wbrew wszelkim przeciwnościom to wspólne przedsięwzięcie przyniosło wiele pożytku dla obydwu partnerów i stanowić będzie solidną podstawę następnych edycji ćwiczeń tego typu.

Struktura sektora cywilnego jest bardzo złożona i wielką trudność stanowi przedstawienie jej przy użyciu jednego wyraźnego kryterium. Z punktu widze-

¹ Informacje uzyskano w Departamencie Spraw Obronnych ministerstwa infrastruktury.

² Znamienym tego przykładem jest fakt powołania na potrzeby ćwiczenia powiatowych zespołów zarządzania kryzysowego, działających na mocy ustawy o stanie klęski żywiołowej, w sytuacji, gdy w sytuacji wiązała się z obowiązywaniem stanu wojennego w państwie.

nia przedmiotu naszej dyskusji ważne jest dostrzeżenie następujących elementów sektora cywilnego:

a) organy administracji rządowej, objęte i nieobjęte zakresem działań administracji rządowej:

- organy naczelne;
- organy centralne;
- organy terenowe,

b) organy administracji samorządowej:

- organy samorządu wojewódzkiego;
- organy samorządu powiatowego;
- organy samorządu gminnego,

c) agencje:

- organizacje pozarządowe,
- podmioty rynkowe.

Wszystkie te elementy w mniejszym lub większym zakresie będą zaangażowane w proces zabezpieczenia przemieszczania wojsk na obszarze RP. Wiele z nich uczestniczy i w najbliższej przyszłości będzie uczestniczyć w procesie planowania obronnego w układzie pozamilitarnym, który stanowi podstawę dalszych prac planistycznych i uzgodnień w interesującej nas dziedzinie. Ze względu na niejawny charakter wielu przedsięwzięć, w dalszej części zawarto jedynie ogólne zagadnienia dotyczące rozpatrywanej problematyki, mające charakter wyłącznie jawny.

Reforma centrum administracyjnego wraz z reformą gospodarczą doprowadziły do znaczących zmian w materii obrony narodowej. Ministrowie (równorzędni) nie kierują resortami (może z wyjątkiem MON i MSWiA), lecz działami administracji rządowej, a większość podmiotów rynku ma charakter prywatny. Pojawiły się samorządy, uprawnione do działania w sferze lokalnych praw publicznych, którym powierzanie zadań obronnych może się odbywać wyłącznie

na mocy ustaw¹. Straciły moc prawną uchwały Komitetu Obrony Kraju, a ich miejsce wypełniane jest z trudem i nie zawsze skutecznie.

Efektom owych kluczowych wydarzeń stało się to, że administracja rządowa zaczęła funkcjonować na zasadzie działów administracji rządowej. Ich istota polega na tym, że określony minister koordynuje dziedzinę działalności państwa (lub jednocześnie kilka z nich), która dotyczy również innych ministrów, jeśli tylko uczestniczą w realizacji przedsięwzięć danego działu. W tym też kontekście badano rolę ministrów kierujących określonymi działami administracji rządowej, centralnej administracji nieobjętej i objętej działami, wojewodów oraz samorządów. Należy przy tym zaznaczyć, że przedstawione zostaną kompetencje obejmujące etap planistyczno-organizacyjny (znacznie wyprzedzający wszelkie przemieszanie wojsk), a także i te, które już w trakcie samego procesu przemieszczania służyć będą zabezpieczeniu wszelkich potrzeb sił zbrojnych.

4.3.1. Zakres działania ministrów kierujących działami administracji rządowej w kontekście zabezpieczenia transportu i ruchu wojsk

Minister właściwy ds. administracji publicznej odpowiada za uwzględnianie w ewidencji ludności i innych ewidencjach danych niezbędnych dla potrzeb obronnych państwa oraz ich udostępnianie zainteresowanym organom, określa zdania obronne i organizuje ich wykonania przez nadzorowane organy administracji rządowej oraz podległe, podporządkowane i nadzorowane jednostki i komórki organizacyjne.

Kompetencje ministra ds. administracji publicznej wiążą się również z tym, że inne organy administracji rządowej zobowiązane są do porozumienia się z nim w sprawach dotyczących terytorialnego zakresu działania podporządkowanych im lub przez nich nadzorowanych struktur organizacyjnych. W konse-

¹ Samorzady lokalne zaspakajają potrzeby wspólnoty samorządowej, jako zadanie własne. Konstytucja w art. 166 ust. 2 przewiduje możliwość zlecenia samorządom innych zadań publicznych, jeśli wynika to z uzasadnionych potrzeb państwa. Tryb przekazywania tych zadań ustalają ustawy szczegółowe, np. ustawy o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim lub o administracji rządowej w województwie.

kwencji przygotowania organizacyjne w administracji rządowej na rzecz wsparcia sił zbrojnych nie obędą się bez wpływu tego organu.

Minister właściwy ds. budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej realizuje zdania w zakresie: określania zasad uwzględniania aspektów obronnych w projektowaniu architektonicznym i prowadzeniu prac budowlanych; gromadzenia, przechowywania i udostępniania zasobów geodezyjnych i kartograficznych na potrzeby obronne państwa oraz prowadzenia nadzoru architektoniczno-budowlanego w zakresie uwzględniania aspektów obronnych.

Minister właściwy ds. gospodarki odpowiada za: zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego krajowych systemów paliwowych i energetycznych; zapewnianie, w myśl odrębnych przepisów, wymaganego stanu rezerw państwowych i zapasów obowiązkowych paliw, a także opracowanie zasad utrzymania potencjału produkcyjnego i usługowego na potrzeby obronne.

Minister właściwy ds. gospodarki morskiej koordynuje: zapewnienie dostępności transportu morskiego; planowanie zadań przewozowych i przeładunkowych na rzecz sił zbrojnych; utrzymanie i odtwarzanie infrastruktury portowej. Kompetencje tego organu wiążą się zarówno z zabezpieczeniem przybycia wojsk sojusznicych drogą morską, jak i wysyłania polskiego kontyngentu w kierunku odwrotnym.

Minister właściwy ds. gospodarki wodnej określa zasady przygotowania śródlądowych dróg wodnych i obiektów hydrotechnicznych, koordynuje zapewnienie technicznych i nawigacyjnych warunków śródlądowych dróg wodnych do organizacji przepraw promowo-mostowych w wyznaczonych rejonach i współudział w organizacji tych przepraw, a także ustala zasady osłony meteorologicznej i hydrologicznej.

Minister właściwy ds. kultury fizycznej i sportu tworzy warunki do przygotowania obiektów sportowych do wykorzystania na cele związane z obronnością i bezpieczeństwem państwa.

Minister właściwy ds. łączności: określa zasady funkcjonowania krajowego systemu telekomunikacyjnego i pocztowego; ustala zasady organizacji łączności na rzecz systemu obronnego państwa; zapewnia organizację wydzielania zasobów krajowej infrastruktury telekomunikacyjnej na potrzeby organów kierowania obronnością państwa, w tym łączności awaryjnej; koordynuje działania podmiotów krajowego rynku telekomunikacyjnego i pocztowego w zakresie ciągłości świadczenia usług na potrzeby obronne oraz ustala zasady przygotowania, utrzymania i ochrony infrastruktury telekomunikacyjnej kraju, wykorzystywanej na potrzeby obronne, w tym zasady odtwarzania sieci uszkodzonych.

W zakresie kompetencji ministra właściwego ds. łączności (jest nim minister infrastruktury) funkcjonują Prezes Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty oraz PPUP „Poczta Polska”.

Minister właściwy ds. rozwoju wsi opracowuje zasady przygotowania, zabezpieczenia i zapewnienia dostaw wody na potrzeby obronne.

Minister właściwy ds. transportu koordynuje: określanie zasad funkcjonowania transportu i żeglugi śródlądowej oraz przepraw promowo-mostowych; ustalanie zasad i trybu przygotowania, utrzymania i ochrony infrastruktury kolejowej, drogowej i lotniskowej na potrzeby obronne, w tym ustalanie zasad odbudowy, remontów i napraw uszkodzonej infrastruktury komunikacyjnej. W dziale transport mieszczą się sprawy o zasadniczym znaczeniu dla zabezpieczenia procesu przemieszczania wojsk, a mianowicie: infrastruktura transportowa¹, ruch drogowy, lotniczy oraz żegluga śródlądowa, przewóz osób i rzeczy transportem drogowym, kolejowym, lotniczym i śródlądowym oraz komunikacja miejska.

¹ Zasady ochrony osób, mienia, urządzeń i transportów regulowane są dotychczas ustawami (Ustawa z dnia 16 marca 2001 r. o Bezpieczeństwie Komunikacji, Dz. U. z 2001 r., nr 0177, poz. 298 oraz Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób, mienia, urządzeń i transportów, Dz. U. z 1997 r., nr 114, poz. 740) oraz rozporządzeniem wykonawczym rady ministrów do ustawy o powołaniu i zadaniach służby SP (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 czerwca 2001 r., Dz. U. z 2001 r., nr 100, poz. 1090).

¹ Zasoby transportowe obejmują m.in.: służby (instytucje) powołane do zarządzania infrastrukturą transportową, elementy infrastruktury drogowej, powietrznej, rzecznej, kolejkowej i morskiej, pojazdy samochodowe i środki przewozowe kolei, statki żeglugi rzecznej, statki handlowe, statki powietrzne, warsztaty, magazyny, garaże i inne obiekty infrastruktury, kontenery, środki załadunkowe, dźwigi i wózki widłowe.

Ministrowi infrastruktury, kierującemu tym działem, podlegają lub są przez niego nadzorowane: Polskie Koleje Państwowe (na etapie zmian własnościowych), Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Urząd Transportu Kolejowego, Urząd Lotnictwa Cywilnego, a także urzędy żeglugi śródlądowej (osiem urzędów w skali kraju).

Minister właściwy ds. turystyki zapewnia warunki do przygotowania obiektów turystycznych do wykorzystania na cele związane z obronnością i bezpieczeństwem państwa.

Minister właściwy ds. środowiska ustala zasady wykorzystania zasobów wód podziemnych, lasów, parków narodowych, rezerwatów przyrody i innych zasobów naturalnych oraz zasady ochrony środowiska. Minister ten nadzoruje działalność m.in.: Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Państwowej Agencji Atomistyki, Państwowego Gospodarstwa Leśnego „Lasy Państwowe”, Głównego Konserwatora Przyrody, Głównego Geologa Kraju, a także regionalnych zarządów gospodarki wodnej.

Minister właściwy ds. wewnętrznych: ustala zasady ochrony obiektów o szczególnym znaczeniu dla obrony państwa¹, zapewnia warunki funkcjonowania określonych organów kierowania państwem²; koordynuje planowanie, organizowanie i zapewnienie realizacji przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem mobilizacyjnego rozwinięcia sił zbrojnych, na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

Minister ten w ramach swoich właściwości nadzoruje m.in. działalność Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej, których rola w zabezpie-

¹ Zasady ochrony osób, mienia, urządzeń i transportów regulowane są dwiema ustawami (Ustawa z dnia 16 marca 2001 r. o Biurze Ochrony Rządu, Dz.U. z 2001 r., nr 0127, poz. 298 oraz Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, Dz.U. z 1997 r., nr 114, poz. 740) oraz rozporządzeniem wykonawczym rady ministrów do ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2003 r. w sprawie obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa i obronności państwa oraz ich szczególnej ochrony).

² W chwili obecnej prowadzone są prace nad przygotowaniem stosownego rozporządzenia rady ministrów w sprawie systemu kierowania bezpieczeństwem narodowym, w tym obronnością państwa.

czeniu przemieszczania wojsk na terytorium RP jest nie do przecenienia. Zdania tych służb obejmują m.in. problematykę ochrony sił, wsparcia informacyjnego, kierowania ruchem wojsk, ratownictwa technicznego, ochrony obiektów, urządzeń i transportów, a także wsparcia w zakresie łączności specjalnej.

Minister właściwy ds. zdrowia ustala zasady organizacji i funkcjonowania ochrony zdrowia, określa zasady wykorzystania kadr medycznych na potrzeby obronne państwa oraz odpowiada za zapewnienie wymaganego stanu rezerw państwowych.

4.3.2. Działania administracji nieobjętej zakresem działań administracji rządowej w zabezpieczeniu przemieszczania wojsk lądowych na obszarze RP

Administrację rządową nieobjętą działaniami stanowią te organy i inne jednostki organizacyjne, które podporządkowane są bezpośrednio radzie ministrów bądź premierowi (np. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych) lub są przez te organy nadzorowane (np.: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Służby Cywilnej, Agencja Wywiadu, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego). Z punktu widzenia procesu zabezpieczenia przemieszczania wojsk na szczególną uwagę zasługuje Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW), będąca urzędem administracji rządowej¹.

Zadania realizowane przez podmioty cywilne w czasie zabezpieczenia przemieszczania wojsk lądowych na obszarze Polski wiązać się będą z wystąpieniem m.in. takich zagrożeń, jak: terroryzm, nielegalny handel bronią i materiałami wybuchowymi, naruszenie tajemnic prawnie chronionych, szpiegostwo, sabotaż i dywersja na trasach przemieszczania wojsk, prowadzenie wywiadu elektronicznego, zakłócenie systemów telekomunikacyjnych, a także unikanie obowiązków w realizacji zadań obronnych.

¹ ABW jest urzędem administracji rządowej, przy pomocy którego działa szef ABW, jako centralny organ administracji rządowej.

Zdajemy sobie sprawę z faktu, iż właściwości ABW w zakresie kompetencji ministra obrony narodowej przypisane są Wojskowym Służbom Informacyjnym (WSI), lecz z uwagi na zaangażowanie podmiotów cywilnych w interesującej nas materii oraz rangę wszelkich przemieszczeń wojsk w wymiarze strategicznym i operacyjnym dla interesów bezpieczeństwa narodowego, rola tej instytucji jest bardzo istotna. ABW między innymi: rozpoznaje, zapobiega i wykrywa przestępstwa szpiegostwa, terroryzmu, naruszenia tajemnicy i innych przestępstwa, a także uzyskuje, analizuje, przetwarza i przekazuje właściwym organom informacje mogące mieć istotne znaczenie dla ochrony bezpieczeństwa państwa.

Współpraca ABW z WSI, Żandarmerią Wojskową oraz służbami rozpoznania SZ RP w czasie przemieszczania wojsk stanowi element bardziej złożonego procesu działań sił narodowych (i ewentualnie sojusznicznych) na terenie Polski. Odbywać się będzie w wymiarze strategicznym, pod nadzorem Kolegium ds. Służb Specjalnych oraz Wspólnoty Informacyjnej Rządu (organu współpracy w zakresie wymiany informacji istotnych dla bezpieczeństwa wewnętrznego i międzynarodowej pozycji RP pomiędzy organami administracji rządowej), a także operacyjnym, między delegaturami wojewódzkimi ABW oraz jednostkami organizacyjnymi WSI, ŻW i służbami rozpoznania sił zbrojnych.

Znakomita część problematyki z zakresu działania ABW i służb współdziałających odbywać się będzie poza sferą kompetencji dowódców jednostek wojskowych. Jednak z punktu widzenia władz szczebla centralnego, proces zabezpieczenia przemieszczenia wojsk to nie tylko szeroko pojęta infrastruktura transportowa, logistyka i nowoczesna łączność. Istotnego znaczenia nabierają również problemy maskowania strategicznego, ochrony kontrwywiadowczej, wywiadu cywilnego, zwalczania terroryzmu, dywersji i sabotażu, zapewnienia łączności specjalnej i inne zadania, które realizowane są już na etapie planistycznym, zarówno w układzie sojusznicznym, jak i narodowym.

4.3.3. Działania administracji objętej zakresem działań administracji rządowej w zabezpieczeniu przemieszczania wojsk lądowych na obszarze RP

Znacząca część centralnej administracji rządowej podporządkowana jest poszczególnym ministrom, a co za tym idzie określana jest jako administracja objęta działaniami administracji rządowej. Do najważniejszych z nich, z punktu widzenia procesu zabezpieczenia przemieszczania wojsk, zaliczyć należy: administrację dróg publicznych, straże (Państwowa Straż Pożarna, Straż Graniczna), inspekcje (Inspekcja Sanitarna, Inspekcja Ochrony Środowiska, Inspekcja Weterynaryjna), służby (Służba Geodezyjna i Kartograficzna) i policje (Policja).

Administracja dróg publicznych¹ działa na mocy ustawy², w myśl której naczelnym organem administracji rządowej w sprawie dróg publicznych jest minister właściwy ds. transportu, którego kompetencje powierzone zostały ministrowi infrastruktury (rolę tego organu w interesującym nas zakresie omówiono wcześniej).

Centralnym organem administracji publicznej właściwym w sprawie dróg krajowych i autostrad jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad³ (GDDKiA), zaś rolę urzędu centralnego pełni podlegała mu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. W interesującej nas dziedzinie warto wymienić, że GDDKiA zarządza drogami krajowymi i utrzymuje infrastrukturę drogową, pełni nadzór nad przygotowaniem dróg krajowych na potrzeby obronne, wydaje zgodę na jednorazowy przejazd pojazdów ponadnormatywnych oraz zarządza ruchem drogowym na drogach krajowych. Na terenie każdego z województw funkcjonują oddziały GDDKiA, którym podlegają zarządy dróg krajowych.

¹ W chwili obecnej drogi publiczne obejmują: 5% dróg krajowych (m.in.: autostrady, drogi ekspresowe, drogi międzynarodowe), 8% dróg wojewódzkich, 35% dróg powiatowych oraz 52% dróg gminnych.

² Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz.U. z 1985r., Nr 14, poz. 60, z późn. zmianami.

³ W chwili obecnej funkcję tę pełni podsekretarz stanu w MI, będąc jednocześnie pełnomocnikiem rządu ds. budowy dróg i autostrad.

Część dróg publicznych w Polsce (8%) podlega zarządowi samorządu województwa (ściślej zarządu województwa). Są to drogi, których nie zaliczono do dróg krajowych, lecz mają znaczenie dla województw, a także znaczenie obronne. Zakwalifikowanie dróg do kategorii dróg wojewódzkich odbywa się na mocy uchwały sejmiku województwa, a co istotne w porozumieniu z ministrami właściwymi ds. transportu oraz obrony narodowej.

Powiatom i gminom (zarządom powiatów i gmin) podlegają odpowiednio drogi powiatowe oraz drogi gminne. Mimo iż nie traktuje się ich jako dróg ważnych ze względów obronnych, z uwagi na ich liczbę (87% dróg publicznych) trudno sobie wyobrazić, by nie miały one znaczenia taktycznego a nawet operacyjnego, szczególnie na etapie manewru przed operacją i w jej trakcie. Doświadczenia z przywoływanego już ćwiczenia szkieletowego mówią same za siebie.

Straże, służby, inspekcje i policje stanowią struktury organizacyjne podległe administracji publicznej objętej działaniami, które bezpośrednio uczestniczą w realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa narodowego, w tym obronności państwa.

Z ogromnej liczby straży, służb, inspekcji i policji najważniejszą rolę z zabezpieczeniu przemieszczania wojsk na terytorium Polski pełni Straż Graniczna (SG), Policja oraz Państwowa Straż Pożarna (PSP).

Zdania SG wiążą się głównie z zapewnieniem warunków do przyjęcia na terytorium Polski sojusznicznych sił prewencyjnego wzmocnienia – poprzez realizację wyznaczonych zadań wsparcia pozamilitarnego w ramach HNS. Z wojskowego punktu widzenia ważne znaczenie mają również działania operacyjno-rozpoznawcze SG, prowadzenie obserwacji technicznej, działania prewencyjne w bezpośredniej ochronie granicy, stosowanie zabezpieczeń inżynierii

¹ Zob. B. Borsowski, *Kontrakt Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej w ramach HNS* (red.) W. Kilar, A. Skrabacz (red.), *Wojakowe wsparcie w służbach i pododdziałach*, AON, Warszawa 2004, s. 37-100.

² Zob. D. Dąbrowski, *Ważność Polacji i jej roli w sytuacjach kryzysowych* (red.) W. Kilar, A. Skrabacz (red.), *Wojakowe wsparcie w służbach*, s. 52-56.

ryjno-sygnalizacyjnych na głównych kierunkach zagrożeń oraz działanie systemu radiolokacyjnego dozoru granicy¹.

Policja uczestniczy przede wszystkim w zapewnieniu bezpieczeństwa przy przegrupowywaniu wojsk na terenie kraju, na drogach i podczas przejazdów przez miasta i węzły komunikacyjne. W ramach realizacji zadań państwa przyjmującego, jak i w razie działań narodowych, udziela pomocy Żandarmerii Wojskowej w przegrupowaniu wojsk do rejonów ześrodkowania (zabezpieczenie przejazdu kolumn, zamykanie dróg dojazdów do rejonów rozmieszczenia, miejsc załadunku i rozładunku), prowadzi rozpoznanie potencjalnych zagrożeń mogących spowodować zakłócenia bezpieczeństwa i porządku publicznego na trasach transportu i ruchu wojsk, zabezpiecza prewencyjnie pobyt żołnierzy poza terenami wojskowymi, udziela informacji o ewentualnych zagrożeniach terrorystycznych, dywersyjnych i sabotażowych, a także deleguje swych przedstawicieli do Narodowego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk².

Państwowa Straż Pożarna jest służbą państwową, której rola sprowadza się głównie do działania w zakresie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej, zarówno w związku z wystąpieniem klęsk żywiołowych, awarii technicznych i katastrof w czasie pokoju, kryzysu, jak i wojny. Duże nasilenie ruchu (w konsekwencji liczne katastrofy drogowe, kolejowe, a nawet lotnicze), bliskość urządzeń i instalacji, stosujących niebezpieczne substancje chemiczne i materiały biologiczne (ich awaria i celowe uszkodzenie może spowodować poważne zagrożenie zatopieniami, skażeniami i zakażeniami), zagrożenia pożarowe i inne niebezpieczne sytuacje spowodowane również działaniami zbrojnymi sprawiają, że PSP stanowi ważne ogniwo w zabezpieczeniu przemieszczania się wojsk.

¹ Zob. B. Bocianowski, *Współpraca Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej w sytuacjach kryzysowych*, [w:] W. Kitler, A. Skrabacz (red.), *Wojskowe wsparcie władz cywilnych i społeczeństwa*, AON, Warszawa 2003, s. 87-100.

² Zob. D. Derewicz, *Współdziałanie Policji i wojska w sytuacjach kryzysowych*, [w:] W. Kitler, A. Skrabacz (red.), *Wojskowe wsparcie władz...* s. 82-86.

Inne służby i inspekcje pełnią funkcje pomocnicze, szczególnie w zakresie wykonywania zadań inspekcji sanitarnej, ochrony środowiska, weterynaryjnej – w wielu wypadkach ich role przejmują odpowiednie instytucje podległe ministrowi obrony narodowej.

Na etapie planistycznym i wykonawczym ważną rolę spełnia również Główny Geodeta Kraju, a pod jego bezpośrednim kierownictwem Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Główny Geodeta Kraju wykonuje zadania określone w ustawie *Prawo geodezyjne i kartograficzne*, a w szczególności: nadzoruje realizację polityki państwa w zakresie geodezji i kartografii, prowadzi centralny zasób geodezyjny i kartograficzny, zakłada podstawowe osnowy geodezyjne, grawimetryczne i magnetyczne, prowadzi państwowy rejestr granic i powierzchni Rzeczypospolitej Polskiej oraz poszczególnych województw, ewidencjonuje systemy informacji o terenie o znaczeniu ogólnopaństwowym oraz współpracuje z innymi resortami w zakładaniu i prowadzeniu systemów informacji geograficznej, współdziała z organami administracji geodezyjnej i kartograficznej przy wykonywaniu: fotogrametrycznych zdjęć powierzchni kraju, map topograficznych, map tematycznych, opracowań fotogrametrycznych.

4.3.4. Rola wojewodów i samorządów w zabezpieczeniu procesu przemieszczania wojsk na terytorium Polski

Reforma ustrojowa wprowadzona w 1998 roku przyniosła znaczącą poprawę w funkcjonowaniu terenowych organów administracji rządowej w dziedzinie obronności. W myśl przepisów ustawy o administracji rządowej w województwie, rządową administrację terenową tworzą: wojewodowie, kierownicy administracji zespolonej (zespolonych straży, służb i inspekcji) oraz organy administracji niezespolonej. Funkcje administracji rządowej wykonują również organy samorządu terytorialnego, jeżeli wynika to z ustawy lub porozumienia, a także

działający pod zwierzchnictwem starosty kierownicy powiatowych służb, inspekcji i straży w ramach zadań i kompetencji określonych ustawami¹.

Z punktu widzenia procesu przemieszczania wojsk istotne znaczenie posiadają następujące, podlegające zwierzchnictwu wojewody, organy rządowej administracji zespolonej i niezespolonej: komendant wojewódzki Policji, komendant wojewódzki PSP, komendant oddziału Straży Granicznej (w województwie przygranicznym), szef delegatury wojewódzkiej ABW, wojewódzki inspektor ochrony środowiska, wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego, wojewódzki inspektor sanitarny, wojewódzki lekarz weterynarii, geodeta wojewódzki, dyrektor regionalnej dyrekcji „Lasów Państwowych”, dyrektor regionalnego urzędu gospodarki wodnej, dyrektor urzędu morskiego oraz dyrektor urzędu celnego.

Omawianie zakresu działania ww. organów zajęłoby zbyt wiele miejsca, z tego też względu w opracowaniu skupiamy uwagę na kwestii koordynacyjnej roli wojewody.

Wojewoda zgodnie z postanowieniem art.15. ustawy o administracji rządowej w województwie zapewnia współdziałanie wszystkich jednostek organizacyjnych administracji rządowej i samorządowej, działających na obszarze województwa i kieruje ich działalnością w zakresie zapobiegania zagrożeniom, wykonuje i koordynuje zadania w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa, wynikające z odrębnych ustaw, a co istotne - może wydawać, w zakresie wykonywania funkcji przedstawiciela RM, polecenia obowiązujące wszystkie organy administracji rządowej, a w sytuacjach nadzwyczajnych również organy samorządu terytorialnego.

Koordynacyjną rolę wojewody postrzegać należy nie tylko z punktu widzenia ustawy o administracji rządowej w województwie, lecz także przez pryzmat innych ustaw, dotyczących wielu dziedzin działalności państwa.

¹ Szerzej, E. Radziszewski, *Zadania i kompetencje organów administracji publicznej po reformie ustrojowej państwa*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 20000, s. 120-130.

Dla sprawnego zabezpieczenia zadań realizowanych na rzecz sił zbrojnych w każdym urzędzie wojewódzkim utworzono wydziały zarządzania kryzysowego, które mimo swej nienajszczęśliwszej nazwy działają w obszarze dwóch działów administracji rządowej: sprawy wewnętrzne (z niewielkimi wykluczeniami) oraz obrona narodowa. To sprawia, że jedno z zasadniczych zadań sektora cywilnego tj. „zasilanie zasobami ludzkimi i materiałowymi SZ RP oraz pozamilitarne wsparcie wojsk własnych i sojusznicznych, prowadzących operacje na terytorium Polski”, określone w strategii obronności 2000 r. podlega jednoosobowej koordynacji wojewody, wspartego działalnością samorządów, terenowej administracji zespolonej i niezespolonej oraz podległego mu urzędu wojewódzkiego.

Wiele z zadań w przedmiotowej materii realizowanych będzie poza koordynacyjną funkcją wojewody. Będą to głównie zagadnienia o charakterze operacyjnym, których wykonywanie nie będzie wymagało udziału wojewody, z jego funkcją władczą w zakresie administracji publicznej. Odróżnić bowiem należy kwestie współdziałania operacyjnego dowódców wojskowych z liderami poszczególnych administracji zespolonych lub niezespolonych (Policja, PSP, SG, ABW) na etapie planistycznym i organizacyjnym od tych przedsięwzięć, które wojewoda musi rozwiązywać z tytułu nadanych mu uprawnień przedstawiciela rady ministrów w województwie.

W podsumowaniu tej krótkiej refleksji nad rolą wojewody w dziedzinie obronności należy stwierdzić, że decentralizacja administracji rządowej nie dokonała się w Polsce w pełni, a co za tym idzie nie można postrzegać wojewody jako swoistego decydenta na administrowanym obszarze. W stosunku do wielu organów i jednostek organizacyjnych polecenie wojewody jest jedynie środkiem nadzoru lub wezwaniem do wykonania określonej czynności, a więc czymś w rodzaju zarządzania poprzez cele, nie zadania.

Trzystopniowa struktura samorządowa wprowadziła samorzady wojewódzkie, powiatowe i gminne. Samorzady wykonują zadania publiczne na mocy określonych ustaw, zaś z punktu widzenia potrzeb przemieszczających się wojsk ważne są tu kompetencje dotyczące dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w zakresie ich utrzymania, kontroli i regulacji ruchu (głównie w powiecie i gminie), zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego na drogach i w ich otoczeniu oraz bezpieczeństwa powszechnego (m.in. ratownictwo i ochrona ppoż.). Niestety na dzień dzisiejszy nie zostały dokładnie określone zadania obronne samorządów, można mieć jedynie nadzieję, że stosowne prace zostaną podjęte jak najszybciej.

Niedociągnięcia powodują, że z całego zakresu zadań obronnych, powiat realizuje w zasadzie jedynie zadania zakresu poboru do sił zbrojnych oraz akcji kurierskiej i pośtańczej. Reszta zadań, jak wskazują badania prowadzone w powiatach, wykonywana jest fragmentarycznie i tylko wówczas, gdy zażąda tego organ administracji rządowej w województwie.

Pewien postęp ma miejsce w związku z realizacją zadań i oczekiwań z zakresu HNS, określanych głównie przez wojskowe komendy uzupełnień lub przez wojewódzkie sztaby wojskowe. Buduje się bazę danych, dotyczącą udostępnienia zasobów infrastruktury, dostaw środków materiałowych i usług przez organizacje i przedsiębiorstwa cywilne na terenie powiatu.

Baza ta obejmuje dane z zakresu:

- **żywienia i dostaw żywności** (obiekty żywienia zbiorowego, składy i hurtownie, zakłady przetwórcze);
- **materiałów pędnych i smarów** (stacje i składy paliw płynnych i gazowych oraz produktów ropopochodnych);
- **opieki, usług oraz materiałów medycznych i produktów farmaceutycznych** (szpitale, zastępcze miejsca szpitalne, niepubliczne zakłady opieki zdrowotnej, stacje krwiodawstwa, stacje i laboratoria sanitarno-

b) służby epidemiologiczne, apteki, składy oraz punkty dystrybucji materiałów medycznych i produktów farmaceutycznych);

- **usług komunikacyjnych, transportowych i dźwigowych** (przedsiębiorstwa, firmy, indywidualni właściciele urządzeń i maszyn);
- **usług produkcyjno-naprawczych dla pojazdów mechanicznych** (warsztaty naprawcze, składy i hurtownie części zamiennych do określonych marek i typów pojazdów);
- **wydziałenia obiektów dla stanowisk dowodzenia oraz zakwaterowania ewakuowanej ludności;**
- **usług telekomunikacyjnych i informatycznych;**
- **usług komunalnych i bytowych** (dostawy wody, energii, pochówek zmarłych, posługa religijna, wywóz nieczystości i inne).

Na podstawie powyższego wykazu nietrudno dociec, iż zadania realizowane na rzecz własnych sił zbrojnych będą miały podobny charakter. Powiat dysponuje dużymi możliwościami organizacyjnymi, gorzej z finansowymi, by poradzić sobie z problemem udzielenia wszechstronnego wsparcia siłom zbrojnym, także w trakcie ich przemieszczania się na jego terenie. W zakresie działania starosty (zarządu powiatu) w realizacji zadań obronnych znajdują się:

a) elementy organizacyjne starostwa powiatowego: wydział organizacyjny, kadrowy i informatyki; wydział zarządzania kryzysowego, ochrony ludności i spraw obronnych (szczegółowe nazwy tego wydziału są różne w różnych powiatach, choć ta nazwa jest w opinii autora najwłaściwsza); wydział administracji architektoniczno-budowlanej i zagospodarowania przestrzennego; wydział komunikacji i transportu; wydział edukacji, kultury, sportu i zdrowia; wydział finansowy; wydział geodezji, kartografii, katastru i gospodarki nieruchomościami; wydział rozwoju gospodarczego, rolnictwa i ochrony środowiska;

b) służby, inspekcje, instytucje i organizacje: komendant powiatowy PSP; komendant powiatowy Policji; kierownik powiatowego centrum pomocy rodzinie – koordynator pomocy społecznej; powiatowy inspektor sanitarny; powiatowy lekarz weterynarii; powiatowy inspektor nadzoru budowlanego; kierownik powiatowego zarządu dróg; nadleśniczy; dyrektor zakładu Telekomunikacji TP S.A.; kierownik rozdzielni gazu; prezes rejonu energetycznego; kierownik sekcji ruchu PKP; straż miejska, służby komunalne (np.: ratownictwa energetycznego, wodociągowego, gazowego, drogowo-mostowego), jednostki OSP, służby ratownictwa zakładowego i inne¹.

Wnioski końcowe

Zmiana współczesnych uwarunkowań bezpieczeństwa narodowego, a w tym wyzwań i zagrożeń, stopniowe zacieranie się granic między wewnętrznymi i zewnętrznymi aspektami bezpieczeństwem, wzrost wrażliwości wielu dziedzin funkcjonowania państwa na wszelkiego rodzaju zagrożenia, często o trudno przewidywalnym charakterze powodują, że pojawia się pilna potrzeba zintegrowania działań wielu organów i instytucji państwowych w taki sposób, by bez względu na warunki, charakter i okoliczności funkcjonowania państwa zapewnić natychmiastowe, skuteczne i maksymalne wykorzystanie wysiłku wielu podmiotów uczestniczących w procesie zapewnienia bezpieczeństwa narodowego.

Zadania obronne sektora cywilnego, traktowane nieco po macoszemu po rozpadzie starego systemu, ożyły w ostatnich latach, głównie po wstąpieniu Polski do sojuszu NATO, a także dzięki wysiłkowi i mozolnej pracy wielu beziemiennych urzędników administracji rządowej i samorządowej.

¹ Szczegółowa struktura zależy od charakteru powiatu (np. powiat grodzki), oraz dyslokacji na jej terenie innych jednostek administracyjnych (np.: dyrekcja gospodarki wodnej, zarząd melioracji i urządzeń wodnych). W powiecie funkcjonują również różne organizacje pozarządowe (WOPR, PCK, aerokluby, LOK, CB radio), których rola w bezpieczeństwie nie ulega dyskusji, jednak zadania obronne tych organizacji nadal nie są jasno sformułowane.

Współczesne czasy przynoszą nowe wyzwania z zakresu zarządzania, których istota polega na organicznym połączeniu działań sił zbrojnych i sektora cywilnego w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego, a szczególnie obronności państwa. Odchodzenie od narzędziowej organizacji bezpieczeństwa narodowego wynika z faktu zacierania się granic między jego wewnętrznymi i zewnętrznymi aspektami. Działalność wielu instytucji musi zostać zintegrowana, a ścisła ich współpraca stanowi nie tylko przejaw większej skuteczności działania, lecz skutek złożoności procesu tworzenia bezpieczeństwa narodowego. Wbrew pozorom prawo polskie stwarza wiele możliwości ku temu, by prace na rzecz integracji działań cywilno-wojskowych biegły w dobrym kierunku. To, czego brak, to procedury.

Łacińska maksyma prawnicza głosi, że im większy nieład w państwie, tym więcej ustaw. Niestety jest tak, że w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego brakuje przepisów jednoznacznie regulujących tę szczególną dziedzinę działalności państwa, a w zamian za to pojawiają się nowe, komplikujące dotychczasowy stan rzeczy, przypominające często stary resortowy porządek w państwie.

Sektor cywilny, jego rządowe, samorządowe i rynkowe podmioty mają ogromny potencjał ludzki i materialny, dzięki któremu sprawność przemieszania wojsk na terytorium Polski może osiągać oczekiwany poziom. Zasilanie sił zbrojnych w niezbędne materiały i sprzęt, udostępnianie elementów infrastruktury ekonomicznej kraju oraz wsparcie operacyjne, logistyczne i moralne mogą się odbywać w rezultacie działalności planistyczno-organizacyjnej, opartej na zasadzie totalnego podejścia do zagadnień obrony narodowej.

W literaturze przedmiotu dowodzenie określa się także jako złożoną i wielofunkcyjną działalność dowódców, występującą na różnych poziomach.

5. DOWODZENIE ZGRUPOWANIAM I W CZASIE ICH PRZEMIESZCZANIA

Celem badań, których wyniki zaprezentowano w niniejszym rozdziale, było przedstawienie problematyki dowodzenia zgrupowaniami wojsk lądowych w czasie ich przemieszczania na obszarze i poza granicami kraju. Aby zakładany cel osiągnąć w etapie wstępnym wnikliwej analizie poddano wyselekcjonowaną literaturę sojuszniczą i narodową dotyczącą tej problematyki. Zbadano m.in.:

- *AJP-01(B) Allied joint doctrine (Sojusznicza doktryna działań połączonych);*
- *AJP-3 Allied joint operations (Sojusznicze działania połączone);*
- *ATP-3.2 Land operations (Działania wojsk lądowych);*
- *SCs GOP Strategic commanders guidelines for operational planning (Wytyczne dowódców strategicznych do planowania działań NATO);*
- *ATP-3.2.1 Command and control of land forces (Dowodzenie w wojskach lądowych);*
- *OP/01 Doktryna narodowa operacje połączone;*
- *Regulamin działań wojsk lądowych;*
- *Zasady przemieszczania sił zbrojnych i przekraczania granic państwowych - Podręcznik;*
- *Taktyka ogólna wojsk lądowych - Podręcznik.*

Analiza powyższych publikacji pozwoliła skonstatować, że dowodzenie to proces, poprzez który dowódca narzuca swoją wolę i zamiary podwładnym oraz w ramach, którego wspomagany przez swój sztab planuje, organizuje, koordynuje i ukierunkowuje działania podległych mu sił przez użycie standardowych procedur działania i wszelkich dostępnych środków przekazywania informacji.

W literaturze przedmiotu dowodzenie określa się także jako złożoną i wielofunkcyjną działalność dowództw, występującą na różnych poziomach

i w różnych rodzajach sił zbrojnych, ukierunkowaną w czasie pokoju na właściwe przygotowanie sił zbrojnych do przewidywanych zadań, a w czasie kryzysu lub wojny na ich efektywne użycie w operacjach¹. W celu sprawnego dowodzenia organizuje się hierarchiczny system dowodzenia, który obejmuje:

- **organizację dowodzenia** – obejmującą zadania dowództw i relacje pomiędzy nimi, ich strukturę organizacyjno-funkcjonalną, zakresy władzy i odpowiedzialności poszczególnych osób i komórek organizacyjnych;
- **środki dowodzenia** – tj. stanowiska dowodzenia jako miejsca pracy dowództw, systemy automatyzacji dowodzenia oraz systemy łączności;
- **proces dowodzenia** – obejmujący proces decyzyjny, procedury i dokumenty dowodzenia oraz techniki działania, stosowane podczas pracy przez dowództwa, w celu oceny sytuacji, podjęcia decyzji, postawienia zadań i nadzorowania ich wykonania.

W związku z tak szerokim znaczeniem pojęcia dowodzenie dalsze badania zostały zawężone i ukierunkowane na uwypuklenie specyfiki dowodzenia w czasie przemieszczania wojsk na obszarze i poza granicami kraju.

Analiza literatury przedmiotu pozwala stwierdzić, że przemieszczanie wojsk lądowych jest rodzajem działań pomocniczych, które obok działań rozstrzygających i pokojowych, wchodzi w skład operacji. Dlatego założono, że procedury dowodzenia w przemieszczaniu nie będą różniły się od stosowanych w działaniach obronnych czy zaczepnych. Inne natomiast będą rozpatrywane problemy, sporządzane analizy i oceny. Prowadzone będą także charakterystyczne dla przemieszczania wojsk kalkulacje, wykonywane specyficzne dokumenty oraz podejmowane nietypowe dla innych działań przedsięwzięcia.

Ponadto założono, że działania lądowe będą stanowić integralny element operacji połączonych: narodowych, sojuszniczych lub wielonarodowych. Stąd też w aspekcie dowodzenia uznano, że dowództwo komponentu lądowego musi

¹ J. Michniak, Stanowiska dowodzenia w wojskach lądowych, Warszawa, AON 2003, s. 4.

funkcjonować zgodnie z procedurami dowodzenia typowymi dla szczebla nad-
rzędnego – to znaczy dowództwa połączonego. Z tego względu, pomimo iż do-
wództwem komponentu lądowego może być (i zazwyczaj będzie) dowództwo
korpusu, to stosowane tam procedury dowodzenia powinny się opierać na usta-
leniach procesu planowania działań połączonych. Wbrew pozorom, nie zachodzi
tutaj merytoryczna sprzeczność pomiędzy zapisami GOP oraz ATP-3.2. Szcze-
gółowe badania dowiodły bowiem, iż zasadnicze przedsięwzięcia procesu do-
wodzenia zawarte w wymienionych dokumentach są ze sobą zbieżne (nie licząc
różnic w umownym podziale procesu dowodzenia), co wykazano w tabeli 5.1.

W związku z powyższym założono, iż na potrzeby niniejszej pracy należy
rozpatrzyć zasadnicze i rzeczywiste przedsięwzięcia realizowane przez dowódz-
twa w zakresie dowodzenia przemieszczaniem wojsk lądowych, przy pominię-
ciu formalnego podziału na fazy.

5.1. OGÓLNE ZASADY I PROCEDURY DOWODZENIA STOSOWANE PODCZAS PRZEMIESZCZANIA WOJSK

Zarówno zapisy normatywne, jak i rzeczywiste wydarzenia ostatnich lat wska-
zują, iż proces planowania działań może zostać rozpoczęty na poziomie kompo-
nentu lądowego, jako reakcja na wydarzenia militarne czy też polityczne. Naj-
częściej dowódca komponentu do rozpoczęcia planowania przemieszczenia
otrzymywał będzie od przełożonego (dowódcy sił połączonych) dyrektywę
wstępną, na podstawie której dokona wstępnej oceny sytuacji, powoła zespół
planowania działań¹ i zgromadzi informacje niezbędne do rozpoczęcia planowa-
nia przemieszczania wojsk.

¹ Specjalistyczny zespół w ramach dowództwa, składający się z odpowiednio przygotowanych, reprezentują-
cych różne specjalności oficerów, którzy rozwiązywać będą planistyczne problemy przemieszczania.

Tabela 5.1.

Zasadnicze przedsięwzięcia procesu dowodzenia według GOP (działania połączone) oraz ATP-3.2. (działania wojsk lądowych)

	GOP	ATP-3.2
Faza I	Otrzymanie lub identyfikacja zadania	
Faza II	Analiza zadania	
Faza III	<ul style="list-style-type: none"> • ocena czynników wpływających na wykonanie zadania (analiza sytuacji), • identyfikacja i praca nad wariantami działania wojsk własnych i potencjalnymi wariantami działania strony przeciwnej, ich rozważenie i porównanie, • przygotowanie i przeprowadzenie odprawy decyzyjnej, • podjęcie decyzji - wybór wariantu działania, • doprowadzenie wybranego wariantu działania do postaci zamiaru działania i przedstawienie go do akceptacji, • określenie potrzeb i wymagań. 	<ul style="list-style-type: none"> • analiza zadania, • ocena czynników wpływających na wykonanie zadania, ustalenie wariantów działania, • rozważenie wariantów działania, • decyzja dowódcy,
Faza IV	<ul style="list-style-type: none"> • dalsza praca nad myślą przewodnią i zamiarem działania zgodnie z potrzebami, • zakończenie sporządzania poszczególnych elementów planu, • potwierdzenie i identyfikacja sił, • koordynacja i fizyczne sporządzenie planu, • sporządzenie planów uzupełniających, • sporządzenie planów specjalistycznych, • przedstawienie planu działania do akceptacji, • dystrybucja planów działania i uzupełniających, 	<ul style="list-style-type: none"> • sporządzenie planów i rozkazów, • postawienie zadań,
Faza V	<ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie ciągłego przeglądu i weryfikacji planów, • prowadzenie okresowej weryfikacji planów, • przeprowadzenie ćwiczeń i / lub symulacji, • przeprowadzenie dodatkowej odprawy decyzyjnej, jeśli wystąpi taka potrzeba, • naniesienie i dystrybucja poprawek zgodnie z wprowadzonymi zmianami, • przygotowanie i dystrybucja planów zgodnie z potrzebami. 	<ul style="list-style-type: none"> • dowodzenie w trakcie działań.

Źródło: J. Kręcikij, *Wybrane problemy kierowania zgrupowaniami wielonarodowych sił połączonych*, Warszawa, AON 2003, s. 68-82.

Analiza treści wyżej wymienionych dokumentów normatywnych wskazuje jednocześnie, że po otrzymaniu dyrektywy wstępnej dowódca dokładnie określa, co musi być w wyniku realizacji przemieszczenia osiągnięte, jaka jest myśl przewodnia przełożonego oraz jaki jest pożądany stan końcowy. Zasadnicze przedsięwzięcia realizowane w tym zakresie skoncentrowane są wokół:

- analizy zadania;
- odprawy informacyjnej;
- wytycznych dowódcy.

Analiza zadania ukierunkowuje cały proces planowania przemieszczania wojsk, a dowódca komponentu lądowego osobiście odpowiedzialny jest za jej prowadzenie. Najczęściej przybiera ona metodę „burzy mózgów” prowadzoną przez wyspecjalizowany zespół sztabowy. Można stwierdzić, iż celem analizy zadania jest określenie „granic” problemu, czyli wskazanie istoty zadania, sprecyzowanie rezultatów, jakie powinny być w wyniku przemieszczania osiągnięte oraz identyfikacji pożądanego stanu końcowego.

W trakcie analizy zadania rozpatrywanych jest szereg problemów, m.in.:

- sytuacja militarna (jeśli potrzeba – także polityczna) w obszarze odpowiedzialności, w tym prawdopodobny cel (cele) oraz możliwości strony przeciwnej;
- myśl przewodnia dowódcy sił połączonych;
- ograniczenia w procesie planowania przemieszczenia;
- przewidywania (założenia);
- czynniki wpływające na realizację przemieszczenia;
- silne i słabe strony;
- środki ciężkości;
- punkty decydujące;
- zadania otrzymane od dowódcy sił połączonych;
- cele;

- pożądaný stan końcowy;
- kryteria powodzenia.

Z punktu widzenia prowadzonych badań, niektóre z problemów wymagają szerszego omówienia. Do takich należy zaliczyć **ograniczenia i sprecyzowane zadanie własne**.

Praktyka dowodzi, że ograniczenia w procesie planowania przemieszczenia mogą przybierać trzy formy: zakazów, nakazów i wstępnych warunków powodzenia. **Zakazy** definiują działania, których **nie wolno** uwzględniać w procesie planowania przemieszczenia. Przykładem tego typu ograniczeń może być stwierdzenie: ... *nie zezwala się na transport sprzętu ciężkiego przez terytorium państwa X ...*. **Nakazy** narzucają konkretne przedsięwzięcia, które muszą zostać zrealizowane. Jako przykład tego typu ograniczeń przytoczyć można zapis: ... *rejon ześrodkowania musi być osiągnięty nie później niż do 20 maja 200...r.* Z kolei **wstępne warunki powodzenia** to takie aspekty planowanego przemieszczenia, które dowódca uważa za szczególnie istotne, i bez których trudne byłoby osiągnięcie założonego celu. Przykładem takiego warunku może być sformułowanie wymogu, iż *przemieszczanie do nakazanego rejonu musi odbyć się w warunkach braku przeciwdziałania strony przeciwnej*.

Natomiast **sprecyzowane zadanie własne** jest jasnym, zwięzłym stwierdzeniem określającym: **kto** będzie prowadził określone działanie, **co** jest do wykonania, **kiedy** to będzie miało miejsce, **gdzie** to będzie realizowane i **jaki jest cel** realizacji tego zadania. Zadanie to **nie określa jak** należy działać. Na przykład:

„W dniu 28.01.2004 r. o godz. 00.30 (**KIEDY**), Dowódca Komponentu Lądowego A (**KTO**) przejmie OPCON nad wydzielonymi przez Dowództwo Wojsk Lądowych siłami na terenie okręgu wojskowego B (**GDZIE**) przemieści je do rejonu C aby odstraszać i być w gotowości do powstrzymania prawdopodobnej agresji (**CO**), w celu utrzymania integralności terytorialnej kraju (**W JAKIM CELU**)”.

Wyniki analiz treści dokumentów normatywnych pozwalają na stwierdzenie, iż sprecyzowane zadanie własne jest jednym z zasadniczych wyników analizy otrzymanego zadania.

Po tej czynności w dowództwie komponentu lądowego zazwyczaj ma miejsce odprawa służbowa – **informowanie operacyjne**. Wyniki analizy *GOP* wskazują, iż odprawa informacyjna prowadzona jest w celu przedstawienia dowódcy wniosków ze wszystkich aspektów rozważanych w trakcie analizy zadania oraz wydania wytycznych dowódcy do dalszego planowania. Wynikiem odprawy informacyjnej są przygotowane wytyczne dowódcy do planowania, które odzwierciedlają akceptację przez dowódcę rezultatów analizy zadania, w tym przyjmowanych przez sztab kierunków dalszej pracy.

Wytyczne dowódcy do planowania to formalny dokument, który może służyć jako dyrektywa wstępna do rozpoczęcia planowania przemieszczenia, zarówno na szczeblu komponentu lądowego, jak i w podległych dowództwach. Wytyczne do planowania zazwyczaj obejmują trzy grupy problemów:

- myśl przewodnią dowódcy;
- pogląd dowódcy komponentu lądowego na pożądany stan końcowy;
- sprecyzowane zadanie własne dla komponentu lądowego.

Wytyczne w postaci dyrektywy wstępnej dla podwładnych, umożliwiają im rozpoczęcie własnych przygotowań do przyszłych działań (przemieszczania).

Kolejnym przedsięwzięciem realizowanym w dowództwie komponentu lądowego jest **ocena czynników wpływających na wykonanie zadania**. Jak wskazują wyniki analizy literatury przedmiotu oraz obserwacji ćwiczeń, kompleksowy proces oceny czynników rozpoczyna się z chwilą wydania przez dowódcę wytycznych do planowania, ustalających zasadnicze kierunki pracy oraz stanowiących podstawę do przeprowadzenia przez sztab tejże oceny. Efektem tego przedsięwzięcia są opracowywane w dalszej kolejności warianty działania.

6. Zadania wynikające z dyrektywy przełożonego;

Celem oceny czynników wpływających na wykonanie zadania (analizy sytuacji) jest zbadanie faktów i czynników mających wpływ na wykonanie zadania i dzięki temu:

- ustalenie, czy zadanie jest wykonalne;
- opracowanie potencjalnych wariantów działania.

Zasadnicze problemy, które są rozpatrywane w trakcie oceny czynników można podzielić na następujące grupy tematyczne:

1. Sytuacja w obszarze działań:

- a. Środowisko – geografia, topografia, hydrografia, oceanografia, meteorologia;
- b. Infrastruktura – aspekt ogólny, możliwości transportowe, porty, łączność, przemysł;
- c. Sytuacja polityczna (także ekonomiczna a nawet aspekt socjologiczny).

2. Sytuacja strony przeciwnej:

- a. Siły, skład, rozmieszczenie i możliwości użycia;
- b. Możliwości uzupełnień, manewrowe, techniczne i logistyczne;
- c. Potencjał rozpoznawczy, w zakresie ABC, broni raketowej, działań psychologicznych;
- d. Środki ciężkości i punkty decydujące.

3. Współzależność czasu, przestrzeni i sił:

- a. Terminy krytyczne;
- b. Wpływ zakazów i nakazów na terminy;
- c. Krytyczne odległości;
- d. Czas potrzebny na wprowadzenie decyzji w życie;
- e. Czas potrzebny stronie przeciwnej na reakcję.

4. Ocena zadań prowadząca do identyfikacji sił niezbędnych do wykonania zadania:

- a. Zadania wynikające z dyrektywy przełożonego;

- b. Nakazy i zakazy;
- c. Warunki wstępne i możliwości sił własnych;
- d. Zdolność podtrzymywania działań;
- e. Przewidywane straty.

5. Dowodzenie:

- a. Relacje, rozpiętość i elementy składowe dowodzenia;
- b. Jedność dowodzenia;
- c. Administracja i bezpieczeństwo;
- d. Potrzeby dowodzenia;
- e. Integracja dowodzenia.

6. Systemy łączności i transmisji informacji:

- a. Niezbędne potrzeby;
- b. Możliwości i ograniczenia sił własnych¹.

W związku z możliwością przemieszczania wojsk lądowych w ruchu drogowym, transportem kolejowym, powietrznym, morskim i wodnym śródlądowym, niezwykle istotnym problemem w realizacji tej czynności procesu dowodzenia jest znajomość przez oficerów planistów podstawowych wskaźników i danych do wykonywania niezbędnych kalkulacji.

W wojskowym ruchu drogowym rozróżnia się **marsz i transport drogowy**. Pod pojęciem marszu należy rozumieć ruch: kolumn składających się z pięciu i więcej pojazdów wojskowych; pojedynczych lub złączonych w kolumny, pojazdów nienormatywnych; kolumn pojazdów cywilnych, wykorzystywanych do celów wojskowych. Z kolei jako transport drogowy, należy rozumieć przewóz żołnierzy i ładunków wojskowych na wojskowych lub cywilnych pojazdach.

Planując **marsz** należy mieć na uwadze wiele aspektów związanych z jego organizacją i koordynacją. Do wykonania marszu wyznacza się pas marszu lub

¹ J. Kręcikij, Ustalenia standaryzacyjne Sojuszu Północnoatlantyckiego w wybranych obszarach dowodzenia, Warszawa, AON 2001, s. 149.

jedną, dwie a nawet trzy drogi marszu w zależności od sytuacji operacyjno-taktycznej i wielkości maszerującej jednostki. Jednocześnie wyznacza się drogi zapasowe i rokadowe, które przygotowuje się równoległe z głównymi i wykorzystuje w czasie marszu zgodnie z koncepcją dowódcy.

Do celów kierowania marszem wyznacza się linię wyjściową, gdy marsz wykonywany jest po więcej niż jednej drodze (punkt wyjściowy, gdy marsz wykonywany jest po jednej drodze) i linie wyrównania oraz ustala się czas przejścia przez nie czoła kolumn. Odległość linii wyjściowej (punktu wyjściowego) od rejonu rozmieszczenia powinna umożliwić sformowanie kolumny marszowej wzmocnionego batalionu i gwarantować uzyskanie zakładanego tempa marszu.

Linie wyrównania wyznacza się w celu sprawnego regulowania tempa marszu wojsk przemieszczających się po kilku równoległych drogach. Ich liczba i położenie powinny być ściśle związane z planowanymi postojami, a także charakterystycznymi rubieżami (obiektami) terenowymi, przebiegającymi prostopadle do osi marszu. Linie wyrównania wyznacza się w odstępach kilku godzin marszu, średnio nie częściej, niż co 2-4 godziny.

Bezpośrednim czynnikiem wpływającym na wszystkie przedsięwzięcia związane z planowaniem marszu są **możliwości marszowe wojsk**. Są to zdolności do pokonania określonej odległości na etatowych (własnych) środkach transportu, w określonym czasie i przy zachowaniu gotowości do wykonywania kolejnych, planowych i nieplanowych zadań¹.

Możliwości marszowe rzutują na wiele kwestii związanych z wykonywanym marszem. Najistotniejsze są jednak:

- średnia prędkość marszu;
- odległość (zasięg) marszu dziennego (dobowego);
- ogólny czas marszu.

¹ Taktyka ogólna wojsk lądowych – Podręcznik, Warszawa, AON 2000, s. 141.

W planowaniu marszu do wykonywania niezbędnych kalkulacji przyjmuje się następujące średnie prędkości marszu:

- dla kolumn pieszych - do 5 km/h;
- dla kolumn gąsienicowych - do 30 km/h;
- dla kolumn kołowych - do 40 km/h;
- dla kolumn mieszanych - do 30 km/h.

We wszelkich kalkulacjach marszowych przyjmuje się zawsze tempo marszu środków najwolniejszych. W górach, lesie, terenie lesisto - jeziornym, w zimie oraz innych niekorzystnych warunkach utrudniających marsz, jego średnia prędkość ulegnie poważnemu obniżeniu i może wynosić:

- dla kolumn pieszych - 0,3-2 km/h;
- dla kolumn gąsienicowych - 10-20 km/h;
- dla kolumn kołowych - 10-20 km/h;
- dla kolumn mieszanych - 10-20 km/h.

W celu zachowania zdolności fizycznej ludzi, sprawdzenia stanu technicznego pojazdów mechanicznych i usunięcia uszkodzeń, uzupełnienia materiałowego oraz uporządkowania kolumn należy w trakcie marszu planować i organizować odpoczynki i postoje.

Postoje jednogodzinne organizuje się po kilku godzinach marszu, średnio powinny one być zaplanowane, co 2-4 godziny. Postoje dwugodzinne organizuje się w drugiej połowie marszu dobowego. Natomiast odpoczynek dzienny (nocny) organizuje się po wykonaniu każdego marszu dobowego.

Planując marsz, w celu skrócenia czasu na powyższe czynności, zawczasu przygotowuje się m.in. takie dane jak:

- liczba wozów bojowych i pojazdów mechanicznych w poszczególnych jednostkach;
- podział sił i środków;

- głębokość kolumn i całego ugrupowania marszowego komponentu lądowego;
- skład elementów rozpoznawczych;
- skład ubezpieczeń marszowych;
- siły i środki służby porządkowo-ochronnej.

Ponadto dla skrócenia czasu kalkulacji i obliczeń marszu należy wykorzystać zawnazu przygotowane arkusze kalkulacyjne oraz specjalne programy komputerowe. W przypadku braku odpowiedniego sprzętu technicznego należy posługiwać się podstawowymi wzorami do kalkulacji marszu¹.

W **transporcie drogowym** z kolei przyjmuje się następujące założenia:

Zestawienie kolumn:

Maszerujące grupy 6 – 20 pojazdów;

Maszerujące jednostki 150 – 200 pojazdów;

Maszerujące oddziały 600 – 900 pojazdów;

Przerwy pomiędzy kolumnami:

Maszerujące grupy 5 min.;

Maszerujące jednostki 10 min.;

Maszerujące oddziały 30 min.;

Postoje (czas po starcie):

Co dwie godziny 20 min.;

Co sześć godzin 1 godz.;

Co szesnaście godzin 8 godz.;

Średnia prędkość:

Pojazdy kołowe 40 km/h;

Pojazdy gąsienicowe 30 km/h;

Kolumny mieszane 30 km/h;

¹ Zob. J. Wołejczo, *Dowodzenie brygadą zmechanizowaną (pancerną) w marszu*, Warszawa, AON 2002.

Odstępy pomiędzy pojazdami: 50 m;

Średnia długość pojazdu: 7 m.

Kolejnym sposobem przemieszczania wojsk jest **transport kolejowy**. Stanowią go pociągi specjalnie uruchamiane dla wyłącznych potrzeb sił zbrojnych. Wyróżniamy pociągi pasażerskie (do przewozu personelu wojskowego); towarowe (do przewozu towarów wojskowych); mieszane (do przewozu personelu i towarów wojskowych) i sanitarne (do przewozu rannych, personelu i sprzętu medycznego). W celu właściwego planowania przemieszczania wojsk tym rodzajem transportu oficerowie zespołu planowania powinni znać poniższe wskaźniki dla sporządzania niezbędnych kalkulacji operacyjnych:

- Średnia prędkość 50-60 km/h;
- Średnia prędkość techniczna¹ 20-30 km/h;
- Odstępy pomiędzy pociągami 20 min;
- Długość pociągu max. 600 m;
- Maksymalny ciężar pociągu brutto 1200 t;
- Czas załadowania 4 - 6 godz.;
- Czas wyładowania 2 - 4 godz.;
- Przelotność na liniach jednotorowych - max. 24 poc./dobę w jednym kierunku;
- Przelotność na liniach wielotorowych - max. 48 poc./dobę w jednym kierunku;

Dodatkowo należy brać pod uwagę możliwości standardowego pociągu.

- Przeciętny pociąg 30 wagonów;
- Czołgi 20 wagonów;
- Personel z indywidualnym wyposażeniem 850 osób (45 osób na wagon);
- Ranni do 360 osób;
- Towary (w tonach):

¹ Prędkość pociągu wraz z postojami.

- Klasa I (indywidualne racje) 400 - 600 t;
- Klasa II / IV (towar mieszany) 600 - 800 t;
- Klasa III (towary masowe/paliwo) 800 - 1000 t;
- Klasa V (amunicja) 600 - 800 t.

Następnym z możliwych wariantów przemieszczanie wojsk lądowych jest **transport wodny śródlądowy**. W obecnych warunkach ten sposób jest raczej ograniczony ze względu na brak warunków żeglugowych. Należy jednak zaznaczyć, że w wypadku zaistnienia sprzyjających okoliczności, w trakcie planowania przyjmuje się następujące dane kalkulacyjne:

Przeciętna prędkość statku:

W górę rzeki 160 – 190 km/dobę (8 km/h);

W dół rzeki 400 – 480 km/dobę (20 km/h);

Kanały 240 km/dobę (10 km/h);

Przeciętna prędkość tankowców:

W górę rzeki 100 – 120 km/dobę (4 km/h)

W dół rzeki 200 – 240 km/dobę (8–10 km/h)

Kanały 200 – 240 km/dobę (8–10 km/h)

Śluzowanie: 20 – 30 min.

W celu przemieszczania wojsk **transportem powietrznym** zazwyczaj wykorzystuje się środki Sił Powietrznych RP. Lot polskiego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej RP może być wykonywany na podstawie zezwolenia właściwego organu wojskowej służby ruchu lotniczego i zgodnie z warunkami lotu ustalonymi przez ten organ. Loty w rejonie dróg i lotnisk cywilnych uzgadniane są z właściwym organem cywilnej służby ruchu lotniczego.

W celu zaplanowania transportu powietrznego oficerowie operacyjni komórki planowania powinni przyjmować wskaźniki przedstawione w tabeli 5.2.

Tabela 5.2.

Czasu załadunku samolotu

Czas załadunku		
Typ samolotu	Towar + personel	Personel
C-5	5:15 godz.	2 godz.
C-17	4:15 godz.	1 godz.
C-141	3:15 godz.	45 min.
C-130 / 160	2:15 godz.	30 min.

Źródło: *Zasady przemieszczania sił zbrojnych i przekraczania granic państwowych*
- Podręcznik, Warszawa 2000, s. 42.

Należy zaznaczyć, że przedstawiony czas załadunku nie obejmuje czasu przygotowań, podany jest tylko dla celów planistycznych i obejmuje czas załadunku i wyładunku. Jednocześnie czasy te oparte są na założeniu dostępności odpowiedniego sprzętu przeładunkowego. Sprzyjające warunki, mogą znacznie skrócić czas załadunku personelu podany w tabeli.

Planując przemieszczanie wojsk transportem powietrznym należy mieć również na uwadze taki wskaźnik jak przepustowość korytarza powietrznego. Przepustowość zależy od: dostępności wyposażenia na lotnisku, używanych typów samolotów, przewożonego towaru i regulacji ATC (kontrola ruchu powietrznego).

Dla przykładu w operacjach pokojowych przyjmuje się poniższe odstępy:

- C-130/160 do C130/160 30 min.;
- C-17/141 do C17/141 45 min.;
- C-5 do C-5 2 godz..

W konsekwencji oceny wyżej przedstawionych czynników wpływających na wykonanie zadania oraz po dokonaniu niezbędnych kalkulacji zespół planowania sporządza zależną od konkretnej sytuacji liczbę **wariantów przemiesz-**

czenia, które prowadzą do wykonania zadania i są zgodne z wydanymi już wytycznymi dowódcy.

Analiza publikacji sojuszniczych pozwala na stwierdzenie, że wariant przemieszczenia jest rozumiany jako jeden z możliwych sposobów, w jaki dowódca będzie mógł wykonać postawione mu zadanie. Początkowo powstaje on w ogólnych zarysach, następnie jest uszczegółowiany o informacje pojawiające się podczas dalszej pracy. Istotną metodą, która znajduje zastosowanie w trakcie pracy nad wariantami działania jest ponownie „burza mózgów”. Zespół planowania działań, czyli grupa ekspertów z różnych dziedzin, wspólnie dąży do określenia, co powinno zostać wykonane i gdzie powinno to mieć miejsce.

Wariant działania egzemplifikuje możliwy sposób realizacji przemieszczenia. Jedną z dróg uszczegółowienia i rozwinięcia ogólnego początkowo wariantu jest formułowanie odpowiedzi na następujące pytania¹:

- 1) **Kiedy** rozpocznie się przemieszczenie i kiedy musi być zakończone?
- 2) **Kto** - jakie siły będą się przemieszczać?
- 3) **Jakie** działania są rozpatrywane w następstwie przemieszczenia?
- 4) **Gdzie** będą prowadzone te działania?
- 5) **W jakim celu** będą prowadzone (np. w celu odstraszenia)?
- 6) **Jak** będzie prowadzone przemieszczanie?

Oprócz poruszonych powyżej problemów, całokształt czynności związanych z opracowaniem wariantów przemieszczania powinien także obejmować:

- uwzględnienie potencjalnego działania/przeciwdziałania przeciwnika;
- sprawdzenie realności wariantów.

Uwzględniając **potencjalne działania przeciwnika**, rozważa się najbardziej prawdopodobny i najniebezpieczniejszy, możliwy sposób jego działania. Zazwyczaj jest to obszar odpowiedzialności zespołu stanowiska dowodzenia pro-

¹ SCs GOP Strategic commanders guidelines for operational planning, s. 4-10.

wadzącego dokładną analizę strony przeciwnej (zintegrowany zespół rozpoznania).

Sprawdzając realność wariantów, dąży się do upewnienia, czy rzeczywiście prowadzą one do wykonania zadania i mogą być realizowane przy potencjalnym przeciwdziałaniu strony przeciwnej. Typowa procedura sprawdzająca zaleca wykorzystanie w tym celu następującej listy pytań:

- Czy jeżeli przemieszczenie zostanie zrealizowane zgodnie z ideą danego wariantu, doprowadzi to do wykonania zadania?
- Czy posiadane środki są wystarczające do realizacji przemieszczenia?
- Czy posiadane środki będą efektywnie wykorzystane, czy poziom ryzyka jest dopuszczalny a potencjalne straty akceptowalne?
- Czy wariant różni się w sposób jednoznaczny od pozostałych tak, aby móc następnie porównać ich wady i zalety?
- Czy wariant jest spójny i kompletny, to znaczy czy odpowiada jednoznacznie na pytania: co, kto, gdzie, kiedy i jak?

Opracowane warianty przemieszczania wojsk w toku procesu dowodzenia poddaje się symulacji w celu **rozważania (sprawdzenia)** każdego wariantu wobec potencjalnych sposobów działania strony przeciwnej. Oprócz sprawdzenia synchronizacji działań, symulacja pozwala na identyfikację wad i zalet poszczególnych wariantów przemieszczenia oraz występujących w nich szczególnie ważnych problemów.

Kolejną czynność stanowi **porównanie wariantów** przemieszczenia. Polega ono na zestawieniu i sprawdzeniu wyników symulacji, wad i zalet oraz wyników rozważań poszczególnych wariantów z uwzględnieniem kryteriów ich oceny, które dowódca uznał za szczególnie istotne (np. elastyczność, prostota, czas). Wyniki porównania wraz z propozycją **wariantu rekomendowanego** (jego identyfikacja jest głównym celem tego przedsięwzięcia) przedstawia się następnie dowódcy komponentu lądowego podczas odprawy decyzyjnej.

Opracowane warianty przemieszczenia wraz z niezbędnymi wnioskami przedstawiane są dowódcy komponentu lądowego w czasie **odprawy decyzyjnej**. W jej trakcie dowódca dokonuje wyboru lub modyfikuje wariant, który będzie następnie doprowadzony do postaci zamiaru działania.

Zamiar taki musi zawierać niezbędne szczegóły wyrażające pogląd dowódcy w kwestii przemieszczenia wojsk oraz powinien¹:

- uwzględniać założenia i przewidywania określone przez przełożonego;
- przedstawiać sposób myślenia dowódcy w poszukiwaniu drogi do osiągnięcia celów przemieszczenia;
- informować dowódcę sił połączonych o zamiarach dowódcy komponentu lądowego;
- informować podległych dowódców, sztab i elementy wspierające o zakresie, charakterze, prawdopodobnych zadaniach i wymaganiach, które powinny być uwzględnione podczas ich planowania;
- określać jednoznacznie, jakie siły i jakie możliwości są potrzebne do wykonania zadania;
- identyfikować z wyprzedzeniem zasadnicze terminy (z określonym stopniem ogólności) przyszłych działań.

Zamiar przemieszczenia może (na żądanie przełożonego) zostać przedstawiony do akceptacji na tym szczeblu dowodzenia, który zapoczątkował proces planistyczny poprzez wysłanie dyrektywy wstępnej (to znaczy przez dowódcę sił połączonych).

Końcowy etap prac planistycznych stanowi plan przemieszczenia. W tej fazie procesu planowania wyróżnić można następujące główne przedsięwzięcia:

- opracowanie (koordynacja sporządzania planu);

¹ Tamże, s. 4-12.

- przedstawienie planu do zatwierdzenia dowódcy sił połączonych (na żądanie);
- wydanie planu.

Podstawą **opracowania planu** przemieszczenia jest sporządzony i zatwierdzony (zaakceptowany) w trakcie poprzedniej fazy zamiar działania.

Układ części głównej planu przemieszczania przedstawiono w załączniku 1.

Przygotowany plan przemieszczenia może stanowić podstawę do przygotowania rozkazu operacyjnego dowódcy komponentu lądowego do przemieszczenia. Może również sam być wykorzystany jako rozkaz operacyjny, poprzez wydanie odpowiedniego zarządzenia operacyjnego, np.:

„... z dniem 06.06. plan przemieszczenia nr 8 staje się rozkazem operacyjnym do przemieszczenia nr 1. Dzień D – 28.06, godzina G – 01.00 ...”.

Należy zwrócić uwagę, że w sytuacji, gdy planowanie przemieszczenia sił komponentu lądowego stanowi jedynie fazę szerszych działań sił lądowych, przedsięwzięcia planistyczne nie różnią się w swej istocie od opisanych powyżej. Zasadniczą rozbieżnością jest fakt, iż przemieszczenie nie jest działaniem jedynym, lecz tylko fragmentem większej całości. Kolejność i treść przedsięwzięć pozostaje bez zmian, choć produktem finalnym planowania w takiej sytuacji będzie nie plan przemieszczenia/rozkaz operacyjny do przemieszczenia, lecz aneks/załącznik (Przemieszczenie) do planu/ rozkazu. Układ takiego aneksu zawarto w załączniku 2.

Po wydaniu rozkazu i postawieniu zadań podwładnym, dowódca będzie sprawował dowodzenie w trakcie przemieszczania wojsk poprzez ciągłe oddziaływanie na podległe wojska. Polegać ono będzie na:

- zbieraniu, analizowaniu i ocenianiu informacji o położeniu, działaniu i stanie wojsk własnych i przeciwnika;

- podejmowaniu decyzji, co do dalszej realizacji przyjętego planu bądź jego modyfikacji, z jednoczesnym określeniem zadań i stawianiem ich wykonawcom;
- przewidywaniu zmian w sytuacji oraz wcześniejszym podejmowaniu stosownych działań.

5.2. WYBRANE ASPEKTY DOWODZENIA W TRAKCIE PRZEMIESZCZANIA WOJSK LĄDOWYCH POZA GRANICAMI KRAJU

Badając problematykę przemieszczania zgrupowań wojsk lądowych poza granice kraju należy stwierdzić, że sytuacja taka może mieć miejsce w ramach działań sojuszniczych lub wielonarodowych, w wypadku wojny (udział w odparciu agresji na jedno z państw NATO), zadań reagowania kryzysowego (także w ramach misji organizacji międzynarodowych) oraz zadań stabilizacyjnych i prewencyjnych w czasie pokoju.

Analiza publikacji dotyczących badanego problemu pozwala stwierdzić, że przemieszczanie w operacjach sojuszniczych jest jedną z faz operacji i zaczyna się wraz z opuszczeniem przez narodowe kontyngenty wojsk baz a kończy z ich przybyciem do wyznaczonego Połączonego Rejonu Operacji (JOA). Zasadniczo realizacja tej fazy jest odpowiedzialnością narodową, przy czym Dowódcy Strategiczni (SCs) NATO i Dowódca Połączonych Sił (JFC) mają rolę koordynacyjno - nadzorczą.

Zapewnienie sprawnego przemieszczania wojsk jest uważane za pierwszy i podstawowy warunek osiągnięcia sukcesu w operacji. W tym celu państwa wchodzące w skład NATO, we wspólnych dokumentach, określiły podstawowe zasady przemieszczania sił zbrojnych. Do dokumentów tych m.in. należą:

- Zasady, polityka i koncepcja przemieszczania i transportu w NATO (MC 336);
- Sojusznicza połączona doktryna Ruchu i Transportu – AJP-4.4.

Analiza powyższych dokumentów pozwala wyróżnić fundamentalne zasady, które stanowią swoiste normy, reguły postępowania w trakcie organizacji i realizacji przemieszczania sił zbrojnych we wspólnych operacjach. Zalicza się do nich:

Zasadę wspólnej odpowiedzialności

- Sojusz i państwa uczestniczące w działaniach ponoszą wspólną odpowiedzialność za przemieszczanie sił zbrojnych biorących udział w operacji.

Dowództwo NATO ponosi odpowiedzialność za zainicjowanie, ustalenie priorytetów, koordynację i bezkonfliktowe przemieszczanie sił zbrojnych biorących udział w operacjach.

Państwo wysyłające ponosi odpowiedzialność za pozyskanie zasobów transportowych, za planowanie, kierowanie i kontrolę przemieszczania własnych kontyngentów wydzielanych do składu sił wielonarodowych. Oznacza to pełną odpowiedzialność państwa wysyłającego swoje siły zbrojne, za skuteczne przemieszczenie ich do wyznaczonego rejonu działania. Należy jednak zaznaczyć, że odpowiedzialność ta rozkłada się na cywilne i wojskowe organa narodowe i dotyczy wielu obszarów działania.

Na podkreślenie zasługuje również fakt, że jeżeli państwo zgodziło się być wiodącym, wówczas odpowiada ono także za przemieszczenie komponentów międzynarodowych sił zbrojnych, za koordynację, współpracę oraz dwustronne i wielostronne uzgodnienia.

Do podstawowych zadań państwa **wysyłającego** należy:

- planowanie i kontrola przemieszczania z uwzględnieniem wymagań operacyjnych;
- określenie wymagań (potrzeb) dotyczących przemieszczania oraz podpisanie koniecznych umów transportowych;
- kontrola wykorzystania cywilnych i wojskowych środków transportu dla potrzeb sił zbrojnych własnych i sojuszu;

- udzielanie odpowiedzi i pomocy na prośby sojuszniczego centrum koordynacji przemieszczania, przekazywanie informacji odpowiednim organom NATO o stanie infrastruktury oraz środków transportowych.

Natomiast do podstawowych zadań państwa **przyjmującego (gospodarza)** należy:

- ustanowienie - jeśli jest to wymagane - narodowego centrum koordynacji ruchu wojsk (przemieszczania sił zbrojnych) na własnym terytorium z uwzględnieniem wymagań operacyjnych dowództw NATO;
- utworzenie odpowiedniej struktury organów dla koordynacji przegrupowania i transportu (siły i środki);
- określenie stanu środków transportowych i infrastruktury transportowej;
- dokonanie niezbędnych uzgodnień z krajami sąsiednimi odnośnie udogodnień przy przekraczaniu granicy;
- kierowanie i kontrola wykorzystania narodowych cywilnych i wojskowych środków transportu dla potrzeb własnych i sojuszu;
- określanie wymagań dla procesu legislacyjnego aby ułatwić użycie narodowych cywilnych i wojskowych środków transportu oraz infrastruktury transportowej.

Zasadę współpracy cywilno – wojskowej

Oznacza ona, że współdziałanie pomiędzy NATO i władzami poszczególnych państw na płaszczyźnie wojskowej i cywilnej jest niezbędne i może mieć charakter dwu- lub wielostronny.

Zasadę koordynacji

Wielonarodowy charakter zgrupowań wojsk sprzymierzonych oraz konieczność ich szybkiego przemieszczenia i rozwinięcia wymaga ścisłej koordynacji przegrupowania i transportu, pomiędzy dowództwem NATO a wojskowymi i cywilnymi władzami państw. Zasada ta realizowana jest między innymi poprzez utworzenie oraz funkcjonowanie odpowiednich organów koordynacji

i kierowania ruchu i transportu. Na szczeblu strategicznym NATO – jak już podkreślano – organem ds. koordynacji przemieszczania jest Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu (*ang. Allied Movement Coordination Centre /AMCC/*), które spełnia swe funkcje wykorzystując komputerowy, Sojuszniczy System Przemieszczania i Ruchu wojsk (*ang. Allied Deployment and Movement System /ADAMS/*). Centrum to łączy narodowe plany w jeden międzynarodowy plan przemieszczania.

W celu koordynacji przemieszczania wewnątrz obszaru odpowiedzialności NATO tworzone są odpowiednie struktury organów ds. koordynacji ruchu i transportu. Organy te raczej zarządzają, a nie kierują ruchem. Przy czym zarządzanie to zależy od sytuacji i poziomu (szczebla) działania i obejmuje następujące funkcje:

- zainicjowanie – rozpoczęcie;
- określenie priorytetów zgodnie z zamiarem odpowiedniego dowódcy NATO;
- koordynowanie;
- eliminowanie konfliktów (rozwiązywanie problemów) o charakterze między państwowym.

Wymaga się również, aby w poszczególnych państwach NATO były tworzone i funkcjonowały organy koordynujące przemieszczanie (ruch) wojsk – tzw. Narodowe Centra Koordynacji Przemieszczania (*ang. National Movement Coordination Centre /NMCC/*). Odpowiednie komórki do koordynacji ruchu wojsk mogą być utworzone także w poszczególnych rodzajach sił zbrojnych lub nawet na niższych szczeblach¹.

¹ W Siłach Zbrojnych RP występują następujące organy transportu: na szczeblu SG WP - organ transportu ds. koordynacji ruchu wojsk; na szczeblu RSZ - organy transportu i ruchu wojsk dowództw RSZ; na szczeblu OW – organy transportu i ruchu wojsk; na szczeblu korpusu i związku taktycznego – komórka planistyczna lub oficer ds. transportu i ruchu wojsk.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w ramach operacji NATO, plan przemieszczania musi być zgłoszony przez państwo wysyłające siły zbrojne do odpowiednich organów koordynujących ruch wojsk na danym obszarze, w terminie 14-30 dni przed wyjazdem. Bez uzgodnienia (skoordynowania) planu przemieszczania przez te organy – wysyłanie i ruch jednostek (kontyngentów) wojskowych jest zabroniony.

Analiza powyższych publikacji pozwala wyróżnić także inne zasady, które wymagają krótkiego komentarza, jest to m.in.:

- **zasada pierwszeństwa operacyjnego** – polegająca na tym, że planowanie przegrupowania i transportu oraz jego wykonanie musi odpowiadać wszelkim wymaganiom operacyjnym;
- **zasada ekonomii** – nakazująca wykorzystanie cywilnych i wojskowych zasobów transportowych w sposób efektywny i zgodny z zasadami ekonomii;
- **zasada elastyczności**, czyli umiejętności dostosowywania planów a następnie realizacji przemieszczania do zmieniającej się sytuacji operacyjnej;
- **zasada skuteczności** – wskazująca na wykorzystanie takiego systemu i środków transportu (obejmującego wszystkie jego rodzaje), aby zakładany cel działania został osiągnięty;
- **zasada prostoty**, czyli opracowywanie przejrzystych planów oraz zastosowanie prostych procedur działania;
- **zasada standaryzacji** – nakazująca dążenie do uzyskania przez wydzielane siły określonego poziomu standaryzacji w stosowanych systemach, procedurach, sprzęcie, środkach transportowych itp.

Należy zauważyć, że powyższe zasady organizacji przemieszczania wojsk poza granicę kraju nie zawsze mogą być stosowane w jednakowy sposób i w każdej sytuacji, jednak wszystkie powinny być przedmiotem szczegółowej

analizy w procesie planowania i prowadzenia przemieszczania. Natomiast państwa wchodzące w skład Sojuszu zobligowane są do kierowania się powyższymi zasadami i dostosowania swoich aktów normatywnych i porozumień w celu zapewnienia dostępności zasobów transportowych na okres pokoju, kryzysu i wojny.

Badając problematykę przemieszczania wojsk lądowych poza granicę kraju należy zauważyć, że już w trakcie planowania sztab komponentu lądowego będzie musiał wykonać przedsięwzięcia, które zasadniczo różnią się od przedstawionych w poprzednim podrozdziale.

Szczegółowa analiza istniejących wymagań międzynarodowych oraz dotychczasowe doświadczenia podczas przemieszczania kontyngentów wojskowych w ruchu międzynarodowym wykazują, że podstawą osiągnięcia sukcesu jest właściwe opracowanie planu przemieszczania, odpowiednie przygotowanie wydzielanych sił i środków do przemieszczania oraz dokonanie wszelkich uzgodnień z przewoźnikami i organami państw tranzytowych oraz państwa przyjmującego.

Plan przemieszczania powinien być opracowany przez sztab przemieszczanej jednostki lub sztab nadrzędny z takim wyliczeniem, aby zachowane były odpowiednie terminy na dokonanie uzgodnień międzynarodowych. Uzyskanie zezwoleń na przejazd i przekraczanie granic od rządów państw, przez które planowane jest przemieszczanie, jest niezbędnym wymogiem wysłania jednostek poza granicę kraju.

Zezwolenia te wydawane są na podstawie zgłoszeń, tj. odpowiednich wniosków (tzw. Claris-ów), kierowanych do poszczególnych państw drogą dyplomatyczną. Dla oficerów zespołu planowania sporządzających te dokumenty szczególnie ważne jest, że niektóre państwa żądają wcześniejszego zgłoszenia przejazdu na 30 – 40 dni roboczych przed wjazdem w ich obszar.

Procedura uzyskania takiej zgody wymaga w przewidzianych terminach sporządzenia przez odpowiednie dowództwo, rodzaj sił zbrojnych i Sztab Generalny WP wniosków i przekazania ich do Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Stąd drogą dyplomatyczną kierowane są one do właściwych adresatów - zainteresowanych państw¹.

Ponadto planowane przemieszczanie musi być zgłoszone do odpowiednich organów koordynujących ruch wojsk. Na szczeblu centralnym organem tym jest Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk (Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk). Przy czym zapotrzebowania na środki transportowe, powinny być kierowane bezpośrednio do organów transportu dowództw Rodzajów Sił Zbrojnych lub Okręgów Wojskowych. Bez uzgodnienia potrzeb środków transportowych oraz zatwierdzenia (akceptowania) planu przemieszczania przez ww. organy – wysyłanie i ruch jednostek (kontyngentów) wojskowych poza granice państwa jest zabroniony.

Sprawą zasadniczą dla pomyślnej realizacji zadań zabezpieczenia transportowego przemieszczanych wojsk jest właściwa współpraca i wymiana informacji pomiędzy odpowiedzialnymi ogniwami (wojskowymi i cywilnymi) państwa wysyłającego i państwa przyjmującego, a także państw tranzytowych. Planujące i koordynujące organy państw, przez obszar których przemieszczane są siły zbrojne, zobowiązane są do wzajemnego przekazywania informacji o planowanych przemieszczeniach, jak również o wszelkich uwarunkowaniach (ograniczeniach, zmianach) mogących wpływać na ich realizację. Dla celów współpracy i wymiany informacji w zakresie przemieszczania, ustala i organizuje się punkty kontaktowe przedstawicieli organów ds. transportu i ruchu wojsk zainteresowanych stron z określeniem miejsca, terminów działania, osób odpowiedzialnych, numerów telefonów oraz podaje się do wiadomości zainteresowa-

¹ Przekazywanie zgłoszeń do MSZ o planowanych wylotach statków powietrznych, rejsach okrętów i wyjazdach pododdziałów wojskowych za granice RP, może być dokonywane po uzyskaniu formalnej zgody Ministra Obrony Narodowej lub Szefa Sztabu Generalnego WP (uprawnionej osoby) na wylot, rejs lub wyjazd za granicę.

nych (współdziałających) organów. Schemat obiegu informacji w procesie przemieszczania wojsk przedstawia załącznik 3.

Ponadto w celu prawidłowego sporządzenia planu przemieszczania jak również innych dokumentów przewozowych niezbędna jest dokładna znajomość przez oficerów planistów zasad ruchu (przewozu) wojsk i ładunków wojskowych przez dany obszar (państwo) oraz specyficznych warunków przewozu wojsk różnymi rodzajami transportu. W toku planowania i organizacji przemieszczania szczególnej troski i uwagi wymagają sprawy uzgodnienia warunków przewozu ładunków niebezpiecznych, przejazdu pojazdów nienormatywnych oraz przewozu pojazdów przekraczających skrajnię na kolejach międzynarodowych. W przypadku wykorzystywania cywilnych środków transportowych – zasady te z reguły wyjaśniane i określone są wspólnie z przewoźnikiem przyjmującym ładunek do przewozu.

Na podstawie analizy literatury przedmiotu należy stwierdzić, że w procesie przemieszczania zgrupowań wojsk lądowych na obszarze i poza granicami kraju każde dowództwo musi ściśle współpracować z Żandarmerią Wojskową, Policją, Służbą Ochrony Kolei itp. Płaszczyzn tej współpracy może być wiele, do podstawowych z nich należy zaliczyć udział ww. formacji w:

- regulacji ruchu drogowego;
- monitorowaniu ruch kolumn pojazdów;
- pilotowaniu kolumn pojazdów;
- pilotowaniu pojazdów V.I.P.;
- pilotowaniu pojedynczych pojazdów lub kolumn pojazdów nienormatywnych i z ładunkami niebezpiecznymi;
- kontrolowaniu przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym szczególnie stanu trzeźwości kierujących pojazdami, prędkości jazdy, stanu technicznego pojazdów oraz dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami;

- zabezpieczeniu miejsc wypadków drogowych i innych tragicznych zdarzeń;
- izolowaniu rejonów postoju i odpoczynku;
- ochronie transportów na stacjach kolejowych, portach, nabrzeżach itp.

Istotną sprawą w ruchu międzynarodowym jest również znajomość przez oficerów zespołu planowania procedur celnych i kontroli ruchu granicznego. Z uwagi na występowanie różnorodnych i skomplikowanych problemów, w procesie przemieszczania i przekraczania granic państwowych przez jednostki (kontyngenty) wojskowe, proces ten powinien być wspierany przez władze cywilne i wojskowe RP, np. poprzez swoje ambasady i ataszaty wojskowe. Stąd też we wszelkich sprawach, dowódcy kontyngentów powinni – zawsze, kiedy to możliwe – nawiązać kontakt (łączność) z ataszatem wojskowym lub innym przedstawicielem ambasady RP.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania oraz wymogi normatywne należy stwierdzić, że plan przemieszczania wojsk poza granicę kraju, to zbiór dokumentów planistyczno – kalkulacyjnych, opisujących przewidywany w czasie i przestrzeni sposób przemieszczenia danej jednostki wojskowej. Zazwyczaj wykonany jest w formie graficzno - opisowej wspartej niezbędnymi tabelami, wykresami i schematami, na którym umieszcza się m.in. rejony zbiórki, miejsca załadunku i wyładunku (stacje, porty, lotniska), trasy przemieszczania, miejsca przekraczania granicy państwowej, rejony odpoczynków, sposób dowodzenia i utrzymywania łączności oraz sposób zabezpieczenia bojowego i logistycznego np.: żywienie, zaopatrywanie, zabezpieczenie medyczne, techniczne w czasie marszu.

Analiza dokumentów normatywnych sił zbrojnych RP wykazuje, że plan przemieszczania wojsk poza granicę kraju powinien zawierać:

- sposób przemieszczania - główne założenia;
- miejsce i planowany termin załadunku, wyjazdu;

- miejsce i planowany termin przyjazdu, wyładowania;
- trasę przemieszczania (skąd - dokąd);
- przejścia graniczne i termin ich przekraczania;
- miejsca i terminy postoju (odpoczynku);
- ilość, typ i rodzaj środków transportowych (pojazdów, pociągów, statków, samolotów);
- schemat (plan) załadowania, wyładowania;
- ilość i rodzaj przewożonego ładunku (osób, sprzętu, uzbrojenia, materiałów);
- jednostki (przedsiębiorstwa, firmy, agencje) transportujące - nazwa, miejsce, telefon, fax.;
- inne istotne informacje jak:
 - szczególne wymagania (warunki transportu, uwagi, ostrzeżenia, prośby do organów transportowych);
 - wymagania dotyczące stacji, portów, lotnisk, punktów ładunkowych;
 - dane o pojazdach nienormatywnych (przekraczających dopuszczalne parametry jak: ciężar, wymiary gabarytowe, naciski na oś);
 - dane o ładunkach niebezpiecznych (klasyfikacja i ilość);
 - dane o ładunkach przekraczających skrajnie na kolejach;
 - itp.

Równoległe z planem przemieszczania zespół operacyjny dowództwa planującego przemieszczanie wojsk wykonuje inne dokumenty, które są niezbędne w relacjach międzynarodowych. Zaliczyć do nich można:

- zapotrzebowanie na transport (lądowy, powietrzny, morski) według wzorów określonych w odpowiednich STANAG-ach;
- deklarację celną;
- zaświadczenie celne dla samochodów na przekroczenie granicy (tryptyk);
- rozkaz wyjazdu;

- formularz zgłoszeniowy na wjazd (przejazd) pojazdów wojskowych;
- wykazy pojazdów;
- wykazy osób;
- dokumenty przewozowe – np. listy przewozowe;
- inne dokumenty.

Przedstawione powyżej treści jednoznacznie wskazują, że przemieszczanie wojsk poza granicę kraju jest bardzo złożonym i skomplikowanym przedsięwzięciem, z którym muszą zmierzyć się dowództwa komponentów lądowych we współczesnych uwarunkowaniach.

W celu ułatwienia wszelkich czynności związanych z dowodzeniem w trakcie przemieszczania wojsk w ramach NATO przygotowano wzory większości dokumentów merytorycznych. Zostały one umieszczone m.in. w takich STANAG-ach jak:

- STANAG 2454 – Przepisy i procedury przemieszczania (transportu) drogowego oraz agencje i personel kierowania ruchem;
- STANAG 2455 – Procedury dla transportu lądowego przekraczającego granice państwowe;
- STANAG 2456 – Dokumenty transportowe oraz słownik terminów i definicji;
- STANAG 2468 – Techniczne aspekty przewozu materiałów wojskowych koleją;
- STANAG 3093 – Zapotrzebowanie na transport lotniczy i odpowiedź na takie zapotrzebowanie;
- STANAG 3345 – Dane i formularze do planowania ruchu lotniczego;
- STANAG 3961 – Formularz prośby na przelot i lądowanie.

Podsumowując rozważania w niniejszym rozdziale należy stwierdzić, że problematyka dowodzenia przemieszczaniem wojsk lądowych jest interesująca, choć jednocześnie bardzo szeroka i skomplikowana. Szczególnie przemieszcza-

nie wojsk poza granicę kraju wymaga od dowódców i oficerów sztabu obszernej wiedzy z zakresu prawa wojskowego, cywilnego i międzynarodowego. Dotyczy to zasad przewozów międzynarodowych, zwłaszcza znajomości procedur oraz wymagań przewozu ładunków niebezpiecznych i ponadnormatywnych. Określenia potrzebnych środków transportowych i sporządzania zapotrzebowań na nie. Przygotowywania środków i sprzętu do transportu oraz zgromadzenia ładunków i formowania zapasów materiałowych w jednostki ładunkowe.

Ponadto dowódcy muszą umieć zawierać stosowne kontrakty (umowy) z przewoźnikami cywilnymi. Znać zasady związane z odprawą celną i graniczną oraz współdziałać z wieloma instytucjami m.in. ze Strażą Graniczną, Policją, Strażą Pożarną, Służbą Ochrony Kolei, Żandarmerią Wojskową oraz organami administracji państwowej i przedsiębiorstwami cywilnymi, a także instytucjami międzynarodowymi i sojuszniczymi. Z tych powodów dowodzenie przemieszczaniem zgrupowań wojsk lądowych należy uznać za przedsięwzięcie bardzo złożone, wymagające od dowódców szerokiej wiedzy, zdolności organizacyjnych i przywódczych, a wysoka sprawność dowodzenia niejednokrotnie będzie podstawowym czynnikiem osiągnięcia zakładanych celów przemieszczenia.

- b. Uwarunkowania operacyjne. Opis uwarunkowań operacyjnych, które spowodowały rozpoczęcie i realizację planowania przemieszczenia.
- c. Rezerwy działań. W podpunkcie tym przedstawia się rezerwy działań, jeżeli został określony przez dowódcę szereg połączeń, w tym obszar działań.
- d. Poządany stan końcowy (dowódcy sił połączonych, jeśli został przez niego określony).
- e. Cele operacyjne.
- f. Kryteria powrotu.
- g. Okres zagrożenia. Określa w ogólnym zakresie wstępnie z oceną zagrożenia. Dokładne informacje zawiera się w skrypcie „Rozpoznanie”.

Układ treści części głównej planu przemieszczenia

Numer dokumentu

DZIEŃ, MIESIĄC, ROK

SKRÓCONA NAZWA WYDAJĄCEGO PLAN
FORMALNA NAZWA PLANU I WŁAŚCIWA KLAUZULA
TAJNOŚCI

DOKUMENTY ODNIESIENIA: Wykaz dokumentów, do których odwołania występują w treści dokumentu. Dopuszczalne są odwołania do aneksów.

1. **SYTUACJA.** Informacje zawarte w tym punkcie pochodzą ze szczebla dowódcy sił połączonych i stanowią podstawę do planowania. Jeżeli jakikolwiek z przedstawionych poniżej punktów nie może być wypełniony treścią, powinien być pominięty.

- a. **Informacje ogólne.** Tło sytuacyjne stanowiące punkt wyjścia do planowania.
- b. **Uwarunkowania operacyjne.** Opis uwarunkowań operacyjne, które spowodowały rozpoczęcie i realizację planowania przemieszczenia.
- c. **Rozmach działań.** W podpunkcie tym przedstawia się rozmach działań, jeżeli został określony przez dowódcę sił połączonych, w tym obszar działań.
- d. **Pożądaný stan końcowy** (dowódcy sił połączonych, jeśli został przez niego określony).
- e. **Cele operacyjne.**
- f. **Kryteria powodzenia.**
- g. **Ocena zagrożeń.** Określa w ogólnym zakresie wnioski z oceny zagrożeń. Dokładne informacje zawiera się w aneksie „Rozpoznanie”.

- h. **Środki ciężkości.** Charakterystyka środków ciężkości oraz punktów decydujących (jeżeli są znane) określonych przez dowódcę sił połączonych.
- i. **Siły własne.** Inne niż te, których użycia dotyczy zamiar działania.
- j. **Zmiany w podporządkowaniu.** Inne siły podporządkowane dowódcy komponentu lądowego na czas przemieszczania oraz siły własne wydzielane pod inne dowództwa.
- k. **Ograniczenia** (jeżeli zostały określone przez dowódcę sił połączonych).
 - (1) **Zakazy.** Opis czynników, które ograniczają swobodę działania.
 - (2) **Nakazy.** Charakterystyka przedsięwzięć, które muszą zostać zrealizowane.
- l. **Założenia.** Zestawienie politycznych i militarnych założeń otrzymanych od dowódcy sił połączonych.
 - (1) Polityczne (jeśli potrzeba).
 - (2) Militarne.
- m. **Główne zadania.** Wyszczególnienie głównych zadań określonych przez dowódcę sił połączonych dla komponentu lądowego.

2. **ZADANIE.** Krótkie i jednoznaczne sprecyzowanie, kto będzie prowadził działania, co ma być osiągnięte, kiedy ma to nastąpić oraz celu działania. Kolejność poszczególnych elementów może być różna.

3. REALIZACJA.

- a. **Założenia planistyczne.** Wykaz dodatkowych założeń planistycznych wynikających z analizy zadania.
- b. **Wnioski z analiz dowódcy.** Krótkie podsumowanie zasadniczych problemów, których rozważenie doprowadziło do sformułowania

- a. zamiaru działania. Zazwyczaj zawiera się tu także założone środki
- b. ciężkości i punkty decydujące.

- c. **Mysł przewodnia dowódcy**. Mysł przewodnia dowódcy
- d. komponentu lądowego, obok całościowej wizji przyszłego

d. **Przebieg działania**. Skrócony przebieg przyszłych działań (szczegółowe rozwinięcie zawarte będzie we właściwym aneksie) powinien określać zasadnicze działania, zwykle podzielone na fazy (etapy). Dokładny układ tego podpunktu zależy od podejścia dowódcy, sytuacji i rodzaju planu.

- e. **Zadania dla wykonawców**. Określenie zadań dla każdego bezpośrednio podległego dowódcy.

- f. **Siły**. Ogólne zestawienie głównych sił, których użycie zostało przewidziane w planie przemieszczania. Szczegółowy wykaz sił jest zawarty we właściwym aneksie (załączniku) do planu przemieszczania.

- g. **Wytyczne koordynujące**. Wytyczne dotyczące więcej niż jednego dowódcy. Zawiera się tu również wytyczne dla dowódców realizujących inne działania niż przewidziane w tym planie, ale które mogą wpływać na zaplanowane przemieszczenie lub znaleźć się pod wpływem konsekwencji z niej wynikających.

4. **ZABEZPIECZENIE LOGISTYCZNE**. Krótki opis ustaleń dotyczących problematyki administracyjnej i logistycznej w zakresie zabezpieczenia przemieszczenia dotyczący w pierwszej kolejności sił, które mają być wspierane. Można tu także zawrzeć zadania dla dowódców elementów logistycznych. Szczegóły dotyczące problematyki logistycznej mogą być zawarte w aneksach/załącznikach do planu, i wówczas w punkcie 4. zamieszcza się odwołanie do właściwych aneksów

- a. **Koncepcja zabezpieczenia logistycznego.**
- b. **Standardy i potrzeby logistyczne.**
- c. **Opieka medyczna.**
- d. **Wsparcie przez państwo – gospodarza.**

5. DOWODZENIE I ŁACZNOŚĆ. W punkcie tym podaje się informacje dotyczące rozmieszczenia i przemieszczenia stanowisk dowodzenia komponentu lądowego, organizacji służby łącznikowej, systemu rozpoznawania i identyfikacji oraz ogólnych zasad w zakresie użycia środków łączności i innego sprzętu elektronicznego. Szczegóły w zakresie łączności mogą być zamieszczone we właściwym aneksie. Zgodnie z potrzebami zamieszcza się tu także odwołanie do aneksu „Relacje dowodzenia”.

- a. **Dowodzenie.**
- b. **Łączność.**

PODPIS

ANEKSY:

wg potrzeb

3. REALIZACJA

- a. **Zamiar przemieszczenia.**
- b. **Żądania dla podległych jednostek.**
- c. **Czasy szczegółowe.**
- d. **Wytyczne koordynacyjne:**
 - (1) Ugrupowanie marszowe.
 - (2) Drogi.
 - (3) Odsiepy (pomiędzy kolumnami, pojazdami).
 - (4) Prędkości.

**Układ treści aneksu (Przemieszczenie) do planu działania dowódcy
komponentu lądowego
(wariant – przemieszczenie na własnych środkach transportu
po drogach)**

Ogólny układ aneksu (Przemieszczenie) oraz zasady jego opracowania są takie same jak innych aneksów, poza wyjątkami przedstawionymi poniżej.

KLAUZULA TAJNOŚCI

ANEKS (PRZEMIESZCZENIE) DO PLANU/ROZKAZU OPERACYJNEGO

Nr ...

Dokumenty odniesienia: *Mapy i inne dokumenty zgodnie z potrzebami.*

Strefa czasowa:

Podział sił:

1. SYTUACJA

- a. Przeciwnik.
- b. Wojska własne.
- c. Zmiany w podporządkowaniu.

2. ZADANIE

3. REALIZACJA

- a. Zamiar przemieszczenia.
- b. Zadania dla podległych jednostek.
- c. Czasy szczegółowe.
- d. Wytyczne koordynacyjne.
 - (1) Ugrupowanie marszowe.
 - (2) Drogi.
 - (3) Odstępy (pomiędzy kolumnami, pojazdami).
 - (4) Prędkości.

- (5) Sposób wykonania przemieszczenia (marszu).
- (6) Ubezpieczenie i zasady działania w wypadku ataku przeciwnika.
- (7) Punkty wejściowe, zejściowe (na i z dróg marszu), krytyczne.
- (8) Punkty kontrolne (wyrównania).
- (9) Punkty (miejsca) udzielania pomocy.
- (10) Wytyczne do działania w wypadku awarii (przymusowego zatrzymania, postoju).
- (11) Zasady oświetlania drogi marszu w warunkach nocnych i ograniczonej widoczności.
- (12) Zabezpieczenie lotnicze.

4. ZABEZPIECZENIE LOGISTYCZNE

- a. Regulacja ruchu.
- b. Zabezpieczenie techniczne.
- c. Zabezpieczenie medyczne.
- d. Zaopatrywanie (tankowanie, uzupełnienie materiałów eksploatacyjnych).
- f. Uzupełnianie wody.

5. DOWODZENIE I ŁACZNOŚĆ

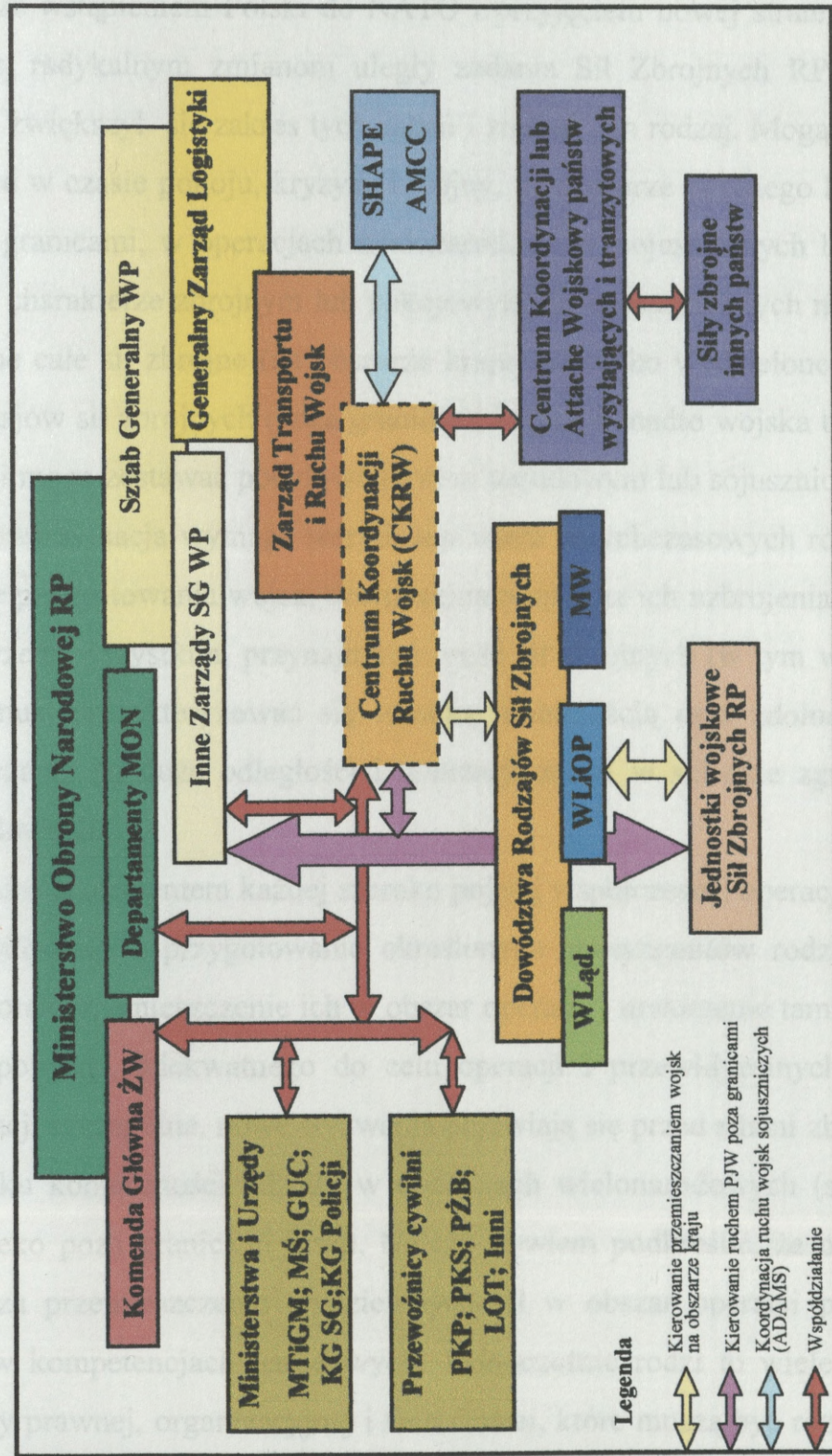
- a. Dowodzenie.
 - (1) Miejsce dowódcy.
 - (2) Miejsca wozów dowodzenia.
- b. Łączność.

Apendyksy:

wg potrzeb

KLAUZULA TAJNOŚCI

Schemat obiegu informacji w procesie przemieszczania sił zbrojnych



Źródło: Zasady przemieszczania sił zbrojnych i przekraczania granic państwowych - Podręcznik, Warszawa 2000.

ZAKOŃCZENIE

Wraz ze wstąpieniem Polski do NATO i przyjęciem nowej strategii przez ten Sojusz, radykalnym zmianom uległy zadania Sił Zbrojnych RP. Przede wszystkim zwiększył się zakres tych zadań i zmienił ich rodzaj. Mogą one być realizowane w czasie pokoju, kryzysu i wojny, na obszarze własnego kraju lub poza jego granicami, w operacjach wielonarodowych, sojuszniczych lub narodowych, o charakterze zbrojnym lub pokojowym. W operacjach tych mogą być angażowane całe siły zbrojne (na obszarze kraju) lub tylko wydzielone komponenty rodzajów sił zbrojnych (poza granicami kraju). Ponadto wojska te w czasie operacji mogą zostawać pod dowództwem narodowym lub sojuszniczym. Ta całkiem nowa sytuacja wymaga weryfikacji wielu dotychczasowych rozwiązań w obszarze przygotowania wojsk, dowodzenia nimi oraz ich uzbrojenia i wyposażenia. Przede wszystkim, przynajmniej część sił zbrojnych (w tym wojsk lądowych) musi charakteryzować się wysoką mobilnością oraz zdolnością do przemieszczania na duże odległości i realizacji zadań w składzie zgrupowań wielonarodowych.

Integralnym elementem każdej szeroko pojętej współczesnej operacji będzie wyselekcjonowanie i przygotowanie określonych kontyngentów rodzajów sił zbrojnych oraz przemieszczenie ich w obszar operacji i utworzenie tam stosownego zgrupowania, adekwatnego do celu operacji i przewidywanych zadań. W tej sytuacji szczególne, nowe wyzwania pojawiają się przed siłami zbrojnymi w przypadku konieczności udziału w operacjach wielonarodowych (sojuszniczych) daleko poza granicami kraju. Należy bowiem podkreślić, że odpowiedzialność za przemieszczenie wydzielonych sił w obszar operacji pozostaje wówczas w kompetencjach narodowych. Jednocześnie rodzi to wiele problemów natury prawnej, organizacyjnej i technicznej, które muszą być rozwiązane przez sztaby i kompetentne ogniwa MON.

Wspomniane problemy nie znalazły jeszcze pełnych rozwiązań w literaturze wojskowej o charakterze dydaktycznym. Źródłem wiedzy niezbędnej do opracowania takiej literatury mogą być jedynie wybrane, najnowsze sojusznicze dokumenty normatywne oraz doświadczenia uzyskane podczas organizowania takich operacji w ostatnich latach. Z tych też powodów w niniejszym opracowaniu dokonano jedynie identyfikacji głównych problemów związanych z przemieszczaniem wojsk w obecnych uwarunkowaniach. Zdefiniowano możliwe warianty przemieszczania zgrupowań, wskazano czynniki determinujące te zadania, określono rolę i zadania sektora cywilnego w tych przedsięwzięciach oraz sformułowano ogólne zasady kierowania nimi. Takie szerokie naświetlenie problemu przemieszczania wojsk pozwoliło dostrzec jego złożoność a także wyodrębnić problemy szczegółowe, wymagające dalszych analiz i jednoznacznych rozwiązań. Równoległe opracowanie stanowi w ocenie autorów podstawę do przygotowania stosownych materiałów dydaktycznych dla potrzeb studentów.

13. Heilsbourg P., *Wojny*, wyd. Prószyński i S-ka, Warszawa 1995.
14. Hugh T., *Europa*, wyd. Prószyński i S-ka, Warszawa 1995.
15. Kaczmarek W., Bojarski R., Budał J., *Publikowane dokumenty działań operacyjnych na obszarze kraju*, „KRAJ”, MON, Warszawa 2001.
16. Koziej S., *Teoria sztuki wojennej*, Bellona, Warszawa 1993.
17. Koziej S., *Działania operacyjne wojsk lądowych*, MON, Warszawa 1992.
18. *Leksykon wiedzy wojskowej*, MON, Warszawa 1978.
19. Liddell Hart B. H., *Strategia, sztuka dowodzenia*, MON, Warszawa 1950.
20. Moksar S., *Sztuka wojenna w warunkach współczesnej wojny*, Warszawa 1986.
21. Murawski T., Czupryński J., *Przeglądowe wypracowanie wojsk lądowych*, ACN, Warszawa 1997.
22. Nowinkow J.Z., Swierdłow F.D., *Masowe p. wojsk ogólnowojskowej*, MON, Warszawa 1969.
23. Nozko K., *Zasady współczesnej sztuki wojennej w systemie obrony Rzeczypospolitej Polskiej*, ACN, Warszawa 1995.
24. Obusiewicz M., *Wielonarodowe połączenie sił zbrojnych*, CJTF, ACN, Warszawa 2002.
25. Pillsbury M., *Chinese View of Future Warfare*, National Defense University Press, Waszyngton 1997.
26. *Poradnik logistyki NATO*, Bruksela 1994.
27. Reil, Huzarski M., *Taktyka ogólna wojsk lądowych*, ACN, Warszawa 1988.

BIBLIOGRAFIA

1. AJP -4.4 Allied Joint Movement and Transportation Doctrine, Bruksela 2001
2. Balcerowicz B., Pokój i „nie-pokój”, Bellona, Warszawa 2002.
3. Bujak A. Środowisko a działania bojowe na terytorium Polski, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2002.
4. Clausewitz C., O wojnie, MON, Warszawa 1958.
5. Czupryński A., Przegrupowanie i manewr, AON, Warszawa 2002.
6. Czupryński A., Wybrane problemy ruchu wojsk na obszarze kraju, AON, Warszawa 2002.
7. Dawidczyk A., Nowe wyzwania, zagrożenia i szanse dla bezpieczeństwa Polski u progu XXI wieku, AON, Warszawa 2001.
8. Doktryna logistyczna sił lądowych. Stanag 2406, Maj 1995. Tłumaczenie A. Szydłowski.
9. Doktryna narodowa operacji połączonych. OP/01. SG WP, Warszawa 2002.
10. Doktryna operacyjna wielonarodowych połączonych sił Sojuszu AJP-01, 1997.
11. Doktryna, działania komponentu lądowego ATP-3.2, 2000 (projekt wstępny).
12. Galewski Z., Czynniki powodzenia we współczesnej walce, MON, Warszawa 1986.
13. Heisbourg F., Wojny, wyd., Prószyński i S-ka, Warszawa 1998.
14. Hugh T., Europa, wyd., Prószyński i S-ka, Warszawa 1998.
15. Kaczmarek W., Bojarski R., Joniak J., Podstawowe determinanty działań operacyjnych na obszarze kraju. „KRAJ”, AON, Warszawa 2001.
16. Koziej S., Teoria sztuki wojennej, Bellona, Warszawa 1993.
17. Koziej S., Działania operacyjne wojsk lądowych, AON, Warszawa 1992.
18. Leksykon wiedzy wojskowej, MON, Warszawa 1979.
19. Liddell Hart B. H., Strategia, działania pośrednie, MON, Warszawa 1959.
20. Mossor S., Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny, Warszawa 1986.
21. Murawski T., Czupryński A., Przegrupowanie operacyjne wojsk lądowych, AON, Warszawa 1997.
22. Nowinkow J.Z., Swierdłow F.D., Manewr w walce ogólnowojskowej, MON, Warszawa 1969.
23. Nożko K., Zasady współczesnej sztuki wojennej w systemie obronnym Rzeczypospolitej Polskiej, AON, Warszawa 1991.
24. Obrusiewicz M., Wielonarodowe połączone siły zadaniowe CJTF, AON, Warszawa 2002.
25. Philsbury M., Chinese View of Future Warfare, National Defense University Press, Waszyngton 1997
26. Poradnik logistyki NATO, Bruksela 1994.
27. Red., Huzarski M., Taktyka ogólna wojsk lądowych, AON, Warszawa 2001.

28. Sadowski S., Podstawowe zagadnienia teorii walki zbrojnej, AON, Warszawa 2002.
29. Ścibiorek., Wojna czy pokój, Ossolineum, Warszawa 2000.
30. Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego, AON, Warszawa 2002.
31. Sojusznicza Połączona Doktryna Transpotru i Ruchu Wojsk. AJP-4.4. Tłumaczenie W. Barczykowski.
32. Toffler A. i H., Wojna i antywojna, Wyd., Muza SA, Warszawa 1997.
33. Varvarovsky L. Manewrowość, MON, Warszawa 1962.
34. Wiatr M., Między strategią a taktyką, Adam Marszałek, Toruń 1999.
35. Zieliński J., Sztuka wojenna w nowych uwarunkowaniach, AON, Warszawa 2000.

