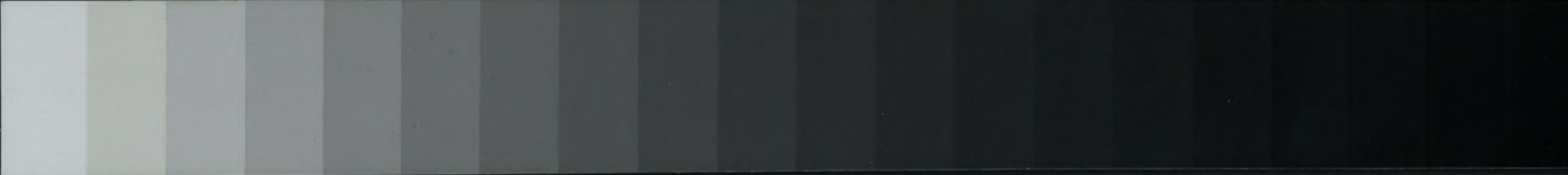


Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



\* 20

# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH  
KATEDRA SZTUKI OPERACYJNEJ I TAKTYKI

plk dr Ryszard CHROBAK  
plk dypl. Cezary PODLASIŃSKI  
mjr mgr Dariusz MAJCHRZAK

## MOŻLIWOŚCI PRZYGOTOWANIA I KIEROWANIA PRZEMIESZCZENIEM PKW W REJONIE OPERACYJNEGO PRZEZNACZENIA POZA GRANICAMI KRAJU

pk. „KONWÓJ”

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej  
S/7129



05-007129-001-0

PNB

WARSZAWA

# 74615



**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**  
WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH  
KATEDRA SZTUKI OPERACYJNEJ I TAKTUKI



płk dr Ryszard CHROBAK  
płk dypl. Cezary PODLASIŃSKI  
mjr mgr Dariusz MAJCHRZAK

**MOŻLIWOŚCI PRZYGOTOWANIA I KIEROWANIA  
PRZEMIESZCZENIEM PKW W REJONIE OPERACYJNEGO  
PRZEZNACZENIA POZA GRANICAMI KRAJU**

pk. „KONWÓJ”



RECENZJA: płk dr hab. Henryk SPUSTEK

## ZESPÓŁ AUTORSKI

† 1. płk dr Ryszard CHROBAK	KIEROWNIK ZESPOŁU, wstęp, zakończenie, rozd. 1, 2
→ 2. płk dypl. Cezary PODLASIŃSKI	rozd. 3, 5
† 1. mjr mgr Dariusz MAJCHRZAK	rozd. 4

## SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	5
1. ASPEKTY METODOLOGICZNE BADAŃ.....	8
1.1. CEL I PROBLEMY BADAŃ.....	8
1.2. PROBLEMY I HIPOTEZA.....	10
1.3. METODY BADAŃ.....	12
2. UWARUNKOWANIA PRZEMIESZCZANIA JEDNOSTEK SZ RP DO OPERACJI POZA GRANICAMI KRAJU.....	15
2.1. ASPEKTY PRAWNE UCZESTNICTWA POLSKICH KONTYNGENTÓW WOJSKOWYCH W OPERACJACH POZA GRANICAMI PAŃSTWA.....	15
2.2. EKSPEDYCYJNY CHARAKTER MIĘDZYNARODOWYCH MISJI SZ RP.....	19
2.3. DOKTRYNALNE PODSTAWY TRANSPORTU STRATEGICZNEGO.....	24
2.4. POLSKI POTENCJAŁ TRANSPORTOWY.....	25
2.5. MOŻLIWOŚCI POZYSKIWANIA ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH.....	28
WNIOSKI.....	34
3. PROCES PRZYGOTOWANIA STRATEGICZNEGO.....	35
PRZEMIESZCZANIA WOJSK.....	35
3.1. ZADANIA OGNIW SYSTEMU DOWODZENIA, W ZAKRESIE KIEROWANIA RUCHEM WOJSK NATO.....	36
3.2. PROCEDURY GENEROWANIA SIŁ DO MISJI WIELONARODOWYCH.....	44
3.3. PLANOWANIE OPERACYJNE UŻYCIA SZ RP POZA GRANICAMI KRAJU.....	49
3.4. PLANOWANIE PRZEMIESZCZENIA SIŁ W REJON OPERACJI.....	51
3.4.1. <i>Sojuszniczy System Przemieszczania Wojsk (ADAMS)</i> .....	53
3.4.2. <i>Zadania organów transportu i ruchu wojsk w zakresie planowania przemieszczania wojsk</i> .....	55
3.4.3. <i>Organizacja przyjęcia, postoju i dalszego ruchu wojsk w rejonie misji</i> .....	58
3.5. PLANOWANIE ZAOPATRYWANIA WOJSK.....	65
WNIOSKI.....	67
4. KIEROWANIA STRATEGICZNYM PRZEMIESZCZANIEM WOJSK I ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH.....	70
4.1. SYSTEM KIEROWANIA PRZEMIESZCZANIEM WOJSK.....	72
4.2. ZADANIA PODMIOTÓW KIEROWANIA RUCHEM WOJSK.....	76
4.3. KIEROWANIE W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH.....	85
WNIOSKI.....	86
5. KIERUNKI DOSKONALENIA PROCESU PRZYGOTOWANIA I KIEROWANIA PRZEMIESZCZANIEM PKW POZA GRANICAMI PAŃSTWA.....	89
5.1. IDENTYFIKACJA PODSTAWOWYCH WYZNACZNIKÓW SYSTEMU PRZEMIESZCZANIA WOJSK .....	90

5.2. KIERUNKI DOSKONALENIA SYSTEMU STRATEGICZNEGO PRZEMIESZCZANIA WOJSK ...	97
ZAKOŃCZENIE .....	101
BIBLIOGRAFIA .....	103
ZAŁĄCZNIKI.....	106

## **WSTĘP**

Przełom XX i XXI wieku to lata ogromnych zmian cywilizacyjnych, zarówno w wymiarze politycznym, społecznym, kulturowym jak i technologicznym. Postęp we wszystkich wymienionych aspektach dokonał się na oczach niemal jednego pokolenia i generalnie umożliwił budowanie zupełnie nowej jakości życia, pracy i rozwoju. Nie przyniosło to jednak zwiększenia poczucia bezpieczeństwa jednostki jak i całych społeczeństw. Nadal człowiek ciągle nie czuje się bezpiecznym. Pomimo, że w większości krajów zaprojektowano i zaplanowano działania antykryzysowe, podzielono role i funkcje, wyznaczono normy i kryteria, opracowano metody i techniki to jednak skala zmian w środowisku wewnętrznym jak i zewnętrznym państw, powoduje coraz częściej obawy przed przyszłością.

Polska, podobnie jak każdy inny kraj wysokorozwinięty musi być przygotowana do reagowania na wszystkie zagrożenia, dlatego też jedną z najważniejszych funkcji współczesnego państwa powinno być zapewnienie obywatelom obrony przed potencjalnymi niebezpieczeństwami. System zarządzania kryzysowego musi być dostosowany do reagowania zarówno na zagrożenia obecnie istniejące, jak i te dające się przewidzieć. Niewątpliwie nie istnieją systemy doskonałe i potrzebne są zmiany legislacyjne, wynikające również z reformy strukturalnej Sił Zbrojnych RP.

Tak jak w przeszłości, tak i w obecnych czasach najbardziej prężną i doskonałą organizacją do przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym, a coraz częściej usuwania skutków zaistniałych kryzysów, są siły zbrojne. W każdym nowoczesnym państwie stanowią one tylko element złożonej organizacji bezpieczeństwa narodowego, jednak ich użycie wyzwala największą aktywność pozostałych jej elementów. Doświadczenia wskazują, iż powinien występować ścisły związek pomiędzy wszystkimi narzędziami bezpieczeństwa narodowego, ponieważ łączy je jeden cel, który jest podstawą współpracy, wzajemnego wsparcia, czy też zamienności (substytucji).

Polska jako państwo położone w szczególnie ważnym miejscu na geopolitycznej mapie Europy i świata jest aktywnym uczestnikiem polityki europejskiej i światowej. Z jednej strony, poprzez decyzje demokratycznie wybranych

władz suwerennie decyduje o swojej roli i miejscu w polityce bezpieczeństwa europejskiego i światowego, zaś z drugiej strony pozostaje w uwarunkowaniach sojuszniczych wobec partnerów z NATO i Wspólnoty Europejskiej.

Aktywne uczestnictwo w przywracaniu czy też utrwalaniu pokoju, w różnych punktach zapalnych świata może jednak być niewygodne, a niekiedy wrogie dla sił, które realizują swoje cele poprzez akty zbrojne, czy wręcz działania terrorystyczne. Należy liczyć się z możliwością takiego działania także i w naszym kraju, ponieważ to terroryści wybierają miejsce i sposób realizacji swoich destrukcyjnych działań.

Nowe wyzwania wynikające z zobowiązań międzynarodowych dotyczących udziału SZ RP we współczesnych operacjach poza granicami kraju (często na odległych teatrach działań), wymagają nie tylko utrzymywania odpowiednich sił, ale także zdolności do ich przemieszczania, rotowania i zaopatrywania.

Wynika to przede wszystkim ze zmiany globalnej architektury bezpieczeństwa. Po zakończeniu *zimnej wojny* spadło ryzyko wybuchu wojny o dużej intensywności w Europie, ale pojawiło się kilkadziesiąt nowych konfliktów lokalnych na całym świecie. Zagrożenia bezpieczeństwa Starego Kontynentu powodowane przez konflikty zbrojne toczące się w odległych rejonach były początkowo bagatelizowane, a interwencje podejmowano, kierując się głównie pobudkami humanitarnymi. Szybko jednak okazało się, iż tzw. konflikty lokalne mają wyraźną tendencję do rozlewania się na całe regiony, czego następstwem jest destabilizacja rozległych terytoriów”<sup>1</sup>.

„Coraz większego znaczenia zaczyna w związku z powyższym nabierać kwestia mobilności sił zbrojnych – możliwości przemieszczania wybranych komponentów na znaczne odległości”<sup>2</sup>.

Odpowiedzialnością kraju wysyłającego (poza misjami pod auspicjami ONZ) jest przygotowanie i sprawny przerzut wydzielonych jednostek do rejonów misji<sup>3</sup>. Wymaga to wcześniejszego opracowania odpowiednich procedur postępowania.

Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że jednym z najbardziej wrażliwych ogniw tego systemu jest kwestia efektywnego pozyskiwania właściwych środków

<sup>1</sup> K. Kubiak, A Szulczewski, *Porty Morskie w Aspekcie Przeladunków Wojskowych*, AON, Warszawa 2005, s.5.

<sup>2</sup> K. Kubiak, *Transport Wojsk i Ładunków Wojskowych Drogą Morską Przy Użyciu Statków Handlowych*, AON, Warszawa 2003.

<sup>3</sup> E. Hickins, *Transforming Strategic Mobility*, US EUCOM, zima 2002.

transportu strategicznego, bowiem zarówno siły zbrojne, jak i gospodarka narodowa RP, nie dysponują odpowiednimi środkami, które byłyby w stanie zapewnić przemieszczanie jednostek na duże odległości. Jest to bardzo istotny problem, coraz częściej dostrzegany na szczeblu rządowym, albowiem prowadzenie misji i operacji pokojowych poza granicami kraju uzależnione jest od zdolności szybkiego przemieszczania z miejsc stacjonowania kontyngentów narodowych do rejonów operacyjnego przeznaczenia, a także terminowych realizacji transportu zaopatrzenia, ewakuacji rannych i uszkodzonego sprzętu z teatru działań. Sprawne i terminowe przemieszczanie będzie możliwe tylko pod warunkiem wcześniejszego przygotowania i wdrożenia w Siłach Zbrojnych RP procedur wykorzystania wszystkich możliwych rodzajów transportów komunikacji krajowej i międzynarodowej.

Dostosowanie zdolności do przerzutu w rejon operacji, jak wynika z doświadczeń w ramach misji w Iraku i Afganistanie oraz zobowiązań dotyczących Sił Odpowiedzi NATO (SON) w ramach, których wykonywano zadania w Grecji i Pakistanie, wymaga w świetle tych doświadczeń ich uporządkowania i uogólnienia dla ustalenia i wskazania możliwych rozwiązań prowadzących do usprawnienia i skorelowania aktualnego systemu wojskowego transportu strategicznego funkcjonującego w Polsce<sup>4</sup> z rozwiązaniami obowiązującymi w NATO.

Trwająca od dłuższego czasu restrukturyzacja sił zbrojnych, w tym instytucji bezpośrednio odpowiedzialnych za problematykę przemieszczania wojsk, nie służy stworzeniu spójnego systemu kierowania tym ważnym, a jednocześnie niezmiernie złożonym przedsięwzięciem. Wymaga ono, bowiem międzyresortowych porozumień, najlepiej na drodze prawnej, oraz jednoznacznego określenia instytucji i bezpośrednich wykonawców odpowiedzialnych za całość problematyki związanej ruchem narodowych i sojuszniczych jednostek wojskowych wewnątrz kraju.

---

<sup>4</sup> S. Koziej, *Dywizje to już za mało*, Tygodnik Powszechny, 2002, Nr 38.

# *1. ASPEKTY METODOLOGICZNE BADAŃ*

## *1. 1. Cel i problemy badań*

Konsekwencje pełnego członkostwa w Sojuszu Północnoatlantyckim, w aspekcie potencjalnych zagrożeń są bez wątpienia bardzo korzystne. Dobitnie świadczą o tym wnioski z najnowszej historii, szczególnie po atakach terrorystycznych na Stany Zjednoczone, Hiszpanię i Wielką Brytanię, które pokazały, iż natowska zasada „jeden za wszystkich wszyscy za jednego” przynosi pożądane efekty. Zgodnie z tą zasadą, każde z państw członkowskich z jednej strony może liczyć na bezpośrednią pomoc sojuszu, ale z drugiej strony musi być zdolne do niesienia pomocy pozostałym.

Taka filozofia pociąga za sobą konieczność wysokiej mobilności wojsk sojuszniczych, zdolnych w możliwie krótkim czasie skutecznie reagować na zagrożenia, w dowolnym punkcie globu.

Na przestrzeni swojego istnienia Sojusz Północnoatlantycki dopracował się wielu rozwiązań w obszarze zapewnienia sobie swobody przegrupowania i manewru sił zgodnie z planami kreślonymi przez Dowództwa Operacji Połączonych. Przyjęte rozwiązania są realne tylko wtedy, gdy posiadają akceptacje wszystkich członków i jednocześnie są koordynowane przez jednolite kompetentne kierownictwo cywilno wojskowe.

Problematyka cywilnej i wojskowej pomocy świadczonej w czasie pokoju, kryzysu i konfliktu przez nasze państwo własnym wojskiem operacyjnym, wysyłanym poza granice naszego kraju dla zapewnienia swobody manewru, oraz jako państwo gospodarz siłom sprzymierzonym i organizacjom NATO przebywającym na terenie naszego kraju, jest przedmiotem badań wielu naukowców nie tylko wojskowych, ale jednocześnie jest obszarem działalności wielu kompetentnych osób funkcyjnych z różnych resortów.

Wszyscy zainteresowani na czele z najwyższymi przedstawicielami władz państwowych są zgodni, iż tematyka dotycząca swobody ruchu naszych sił zbrojnych na obcym terytorium jak i mobilizacji sektora cywilnego w zabezpieczeniu wojsk

NATO, w tym ich przemieszczeń jest nowym obszarem wiedzy, dlatego też dla ustrzeżenia się błędów wymaga dokładnych wielopłaszczyznowych badań.

Przedmiotem wojskowych badań naukowych jest walka zbrojna<sup>5</sup>, natomiast przemieszczenia jako funkcja manewru na szczeblu operacyjnym są jej nieodłączną częścią, a ponadto wtedy, kiedy przemieszczenia mają miejsce poza granicami kraju charakteryzują się określoną specyfiką. Właśnie ta specyfika jest przedmiotem prowadzonych badań i szczególnego zainteresowania badaczy.

*Zasadniczym celem opracowania jest:*

**a) w wymiarze poznawczym: uporządkowanie dorobku teorii manewru wojsk narodowych i sojuszniczych, w operacjach poza granicami państwa jak również jej wzbogacenie o zasady wynikające ze współczesnych uwarunkowań.**

**b) w wymiarze praktycznym: określenie podstaw prowadzenia efektywnych działań przez odpowiednie komponenty układu militarnego i niemilitarnego, w zakresie zabezpieczenia płynnego ruchu wojsk narodowych poza granicami kraju, w okresie zagrożenia, kryzysu i wojny.**

Aby osiągnąć cel główny, autorzy wytyczyli sobie następujące cele szczegółowe:

1. Przedstawić stan wiedzy na temat istniejących uwarunkowań przemieszczania narodowych komponentów do operacji poza granicami kraju.

2. Określić główne założenia procesu przygotowania strategicznego przemieszczania wojsk.

3. Określić poglądy obowiązujące w sojuszu i w kraju, w dziedzinie kierowania strategicznym przemieszczaniem wojsk.

4. Wskazać kierunki doskonalenia systemu przemieszczania wojsk do operacji poza granicami kraju.

---

<sup>5</sup> E. WIŚNIEWSKI, *Metodyka wojskowych badań naukowych*, Warszawa 1983, s. 25.

## **1. 2. Problemy i hipoteza**

Główny problem<sup>6</sup> badawczy podjęty do rozwiązania został wyrażony w formie pytania:

**Jak organizować i jak zabezpieczyć manewr wojsk narodowych w operacjach poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej ?**

Rozwiązanie tak określonego problemu głównego wymagało zbadania szeregu problemów szczegółowych, które rozważane oddzielnie charakteryzowały się pewną odrębnością, a ujmowane razem stanowiły racjonalnie i logicznie uporządkowaną całość, umożliwiającą opracowanie sposobów przygotowania i zabezpieczenia manewru jednostek narodowych z uwzględnieniem istniejących warunków narodowych i sojuszniczych.

Rozwiązanie problemu sprowadzało się do uzyskania odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jakie następują zmiany w koncepcji operacyjnego wykorzystania wojsk operacyjnych do operacji prowadzonych poza granicami kraju i jakie uwarunkowania determinują możliwości ich sprawnego przemieszczania?

2. Jaki jest cel i znaczenie przygotowania procesu strategicznego przemieszczania wojsk RP?

3. Jakie obowiązują w NATO jak i w naszym kraju zasady i wymagania w dziedzinie kierowania przemieszczaniem strategicznym wojsk?

4. Jakimi instrumentami powinno dysponować państwo, aby maksymalnie usprawnić proces manewru wojskami, w operacjach poza terytorium kraju?

Autorzy, opierając się na dotychczasowej wiedzy o manewrze na szczeblach strategicznych, operacyjnych, przemieszczaniu i poglądach obowiązujących w NATO w dziedzinie HNS i uwzględniając współczesne narodowe uwarunkowania, przyjęli na podstawie wstępnych ocen hipotezę<sup>7</sup> roboczą, w formie następujących przypuszczeń:

---

<sup>6</sup> Wg T. Pilcha problem „określa obszar niewiedzy i informuje o naszym osobistym pragnieniu znalezienia odpowiedzi na niepokój ignorancji”,

T. PILCH, *Zasady badań pedagogicznych*, Warszawa 1995, s. 19.

<sup>7</sup> Wg J. Pietera „hipoteza jest naukowym przypuszczeniem co do istnienia lub nieobecności danej rzeczy czy zjawiska w określonym miejscu i czasie oraz co do związku zależności danych zjawisk od

- manewr komponentów narodowych z Rodzajów Sił Zbrojnych w obszar operacyjnego przeznaczenia będzie istotnie uzależniony od zabezpieczenia sprawnego przemieszczenia przez wojskowe i cywilne elementy infrastruktury obronnej państwa;
- efektywność **Systemu organizacji przyjęcia, postoju i dalszego ruchu wojsk RSOM** jest ściśle powiązana ze zdolnościami efektywnego transportu strategicznego. Zwiększenie zdolności morskiego i lotniczego transportu strategicznego może okazać się bezskuteczne, jeżeli nie będzie możliwości szybkiego wejścia sił do operacji poprzez ograniczenia przyjęcia postoju i dalszego ruchu wojsk przybyłych w rejon misji. Brak zdolności krajów do rozładunku sprzętu i ludzi przybywających w rejon teatru działań może uniemożliwić wykonanie zadania postawionego dowódcy operacyjnemu<sup>8</sup>;

Stosownie do powyższego autorzy założyli, że osiągnięcie w zaplanowanym czasie celów manewru sił zaangażowanych w operację na obcym terytorium będzie możliwe jedynie w wypadku umiejętnego zsynchronizowania wysiłków instytucji i elementów sojuszu z odpowiednikami narodowymi.

Z kolei skuteczność działania narodowych komponentów zabezpieczających ten proces zależy nie tylko od ich wyszkolenia i zaangażowania, ale również od kompetencji wynikających z ich umocowań prawnych.

Przedstawione wyżej przypuszczenia hipotetyczne oparte zostały o obecny stan wiedzy na temat sztuki operacyjnej i taktycznej z uwzględnieniem problematyki integracyjnej. Jednocześnie, autorzy zdają sobie sprawę z istnienia wielu obszarów niepewności, które w wyniku prowadzonych badań mogą się pojawić. Wymagają one będą kolejnych wysiłków i kontynuacji badań w podjętym obszarze.

Uzyskanie naukowo uzasadnionych odpowiedzi na przedstawione wcześniej pytania badawcze, pozwoliło rozwiązać dostrzeżone problemy lub wskazać sposoby ich

---

innych...’.

J. PIETER, *Zarys metodologii pracy naukowej*, Warszawa 1975, s. 61.

<sup>8</sup> Organizacja Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (RSOM) na Teatrze Działania przy Braku Wsparcia Państwa – Gospodarza (HNS), AON, Warszawa 2004, s. 8.

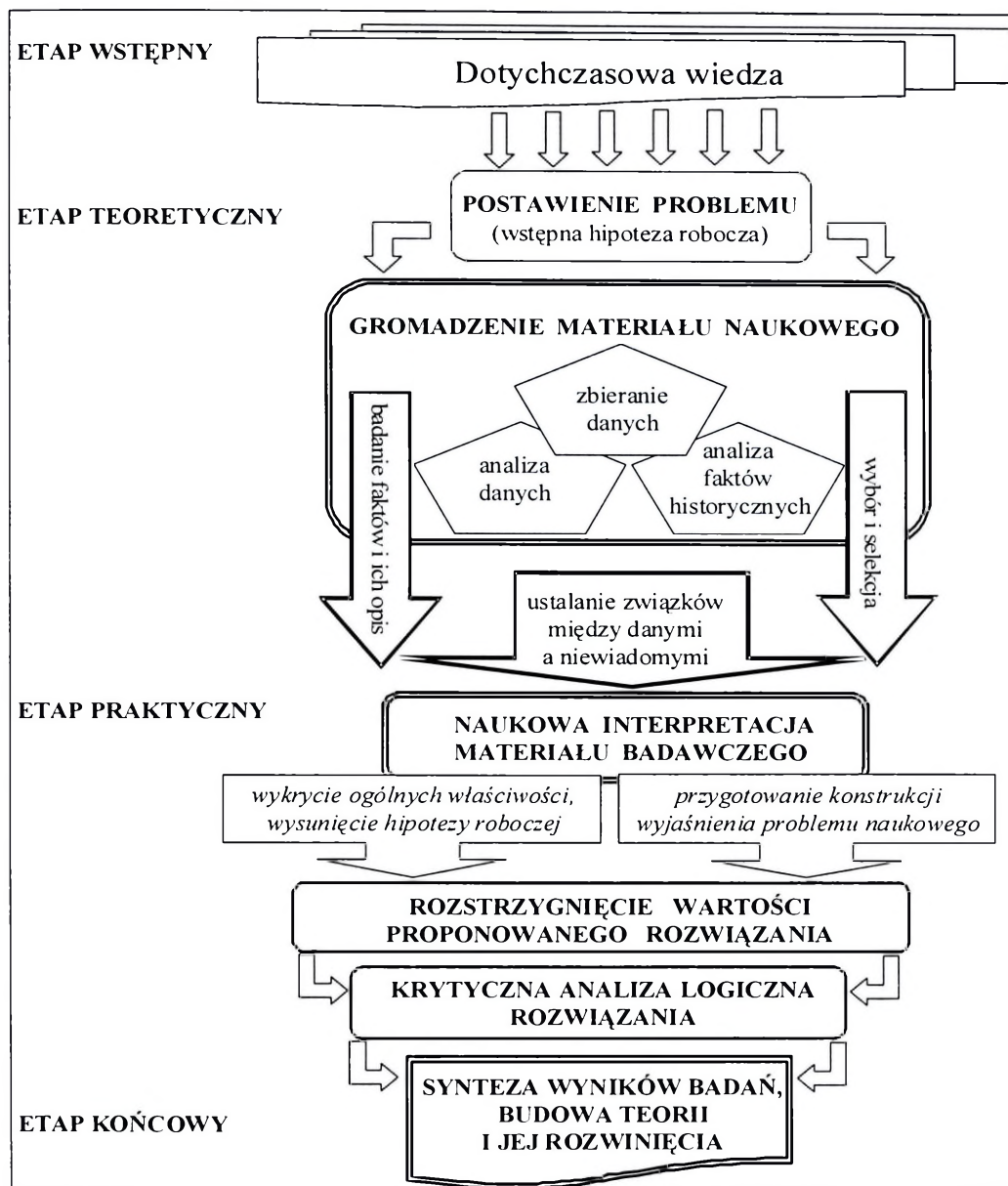
rozwiązania. Wymagało to jednak zastosowania i przeprowadzenia odpowiedniej procedury badawczej.

### **1. 3. Metody badań**

Złożona struktura przedstawionych problemów naukowych i konieczność sprawdzenia słuszności wymienionych założeń hipotetycznych, wymagała zastosowania zróżnicowanych metod badawczych, ujętych w następujące etapy procedury badawczej (rys.1.):

1. *Wstępny* - określenie stanu wiedzy dotychczasowej.
2. *Teoretyczny* - poświęcony sformułowaniu hipotezy roboczej.
3. *Praktyczny* - polegający na weryfikacji przyjętej hipotezy.
4. *Końcowy* - zawierający syntezę wyników badań.

Wybór oraz zastosowane metody badawcze uwarunkowane były charakterem badanych problemów, niewielką wartością merytoryczną literatury przedmiotu, koniecznością prowadzenia badań z uwzględnieniem etapu badań oraz istniejących warunków i możliwości.



RYS. 1. ETAPY I PROCEDURA BADAŃ

Źródło: Opracowanie własne

W celu rozwiązania przyjętych problemów stosowano zarówno metody empiryczne jak i teoretyczne.

Z metod empirycznych stosowano głównie, badanie sądów (opinii) w wywiadach z ekspertami oraz obserwację naukową. Umożliwiły one uzyskanie materiału badawczego, weryfikowanego w trakcie konsultacji i wywiadów prowadzonych z oficerami Akademii Obrony Narodowej, Akademii Dowodzenia Bundeswehry, Sztabu Generalnego, Dowództwa Operacyjnego, Dowództwa Wojsk Lądowych, Sił Zbrojnych Armii Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Ukrainy oraz wybranych jednostek organizacyjnych Wojska Polskiego.

Metody teoretyczne były stosowane we wszystkich etapach badań. Umożliwiały przetworzenie zebranego materiału empirycznego. Najczęściej

stosowano analizę, syntezę, uogólnienie, porównanie, abstrahowanie i analogię. Za pomocą tych metod, na podstawie literatury dotyczącej przemieszczania strategicznego wojsk, starano się ustalić kierunki przeobrażeń w rozważanym obszarze.

Bieżąca działalność naukowo-dydaktyczna została wykorzystana do prowadzenia dyskusji ukierunkowanej z nauczycielami akademickimi oraz do obserwacji wybranych fragmentów ćwiczeń dowódczo-sztabowych i szkieletowych. Wykorzystano również sprawozdania grup badawczych powoływanych celem prowadzenia badań w trakcie ćwiczeń oraz wyniki osobistej obserwacji autorów jako uczestników misji stabilizacyjnej w Republice Iraku.

Dzięki zastosowaniu różnorodnych metod podejścia do badanego zjawiska, metod jego poznania, autorzy mogli dokonać ostatecznej weryfikacji uzyskanego materiału i przyjąć najbardziej wartościowe rozwiązania problemu.

Drogę dojścia do wyników i same wyniki w postaci teoretycznego opracowania, prezentują autorzy w kolejnych rozdziałach niniejszego opracowania.

## **2. UWARUNKOWANIA PRZEMIESZCZANIA JEDNOSTEK SZ RP DO OPERACJI POZA GRANICAMI KRAJU**

### **2.1. Aspekty prawne uczestnictwa polskich kontyngentów wojskowych w operacjach poza granicami państwa**

Na podstawie przeprowadzonych badań można przyjąć, że podstawy prawne udziału kontyngentów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w misjach poza granicami kraju prowadzonych przez organizacje międzynarodowe, siły koalicyjne, sojusznicze bądź tworzone *ad hoc* koalicje, wynikają w dużej mierze ze zobowiązań Polski jako członka społeczności międzynarodowej. Powyższy fakt implikuje cały kompleks prawnych uwarunkowań, w zakresie uczestnictwa w tych misjach. Uwarunkowania te, w bezpośredni sposób generowane są z istniejących i na bieżąco tworzonych aktów normatywnych:

- organizacji międzynarodowych,
- najwyższych władz państwowych,
- resortu obrony narodowej.

Grupę dokumentów normatywnych organizacji międzynarodowych tworzą porozumienia globalne, przede wszystkim *Karta Narodów Zjednoczonych*, która stanowi najważniejsze źródło prawa międzynarodowego, dokumenty prawa humanitarnego, tj. *konwencje haskie* z 1907 i 1954 r. oraz *konwencje genewskie* wraz z ich *protokołami dodatkowymi* oraz szczegółowe rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ. Dokumenty powyższe uzupełniają akty prawne innych organizacji międzynarodowych współpracujących w utrzymaniu bezpieczeństwa i pokoju na świecie, a w tym:

- **dokumenty NATO**: *Traktat waszyngtoński* z 4 kwietnia 1949 r., zwany *traktatem północnoatlantyckim*, a także osiem podstawowych umów międzysojuszniczych, regulujących najważniejsze dziedziny współpracy państw – członków NATO. Umowy te uszczegółwiają i uzupełniają treści wynikające z postanowień *traktatu północnoatlantyckiego*;

- **dokumenty OBWE**: *Paryska karta Nowej Europy*, podpisana w Paryżu 21 listopada 1990 r., *Dokument helsiński* z 1992 r. oraz *Kodeks postępowania w polityczno-militarnych aspektach bezpieczeństwa* przyjęty 4 grudnia 1994 r.;
- **dokumenty Unii Europejskiej**: **Traktat o Unii Europejskiej**, który wszedł w życie 1 listopada 1993 r., a w czerwcu 1997 r. został znowelizowany o zapisy dotyczące wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa.

Wymienione wyżej dokumenty wraz z międzynarodowymi porozumieniami pokojowymi, takimi jak **ramowe porozumienie pokojowe**<sup>9</sup>, w sprawie Bośni i Hercegowiny, tj. porozumienie z Dayton, porozumienie pokojowe z Rambouillet w sprawie Kosowa, porozumienie pokojowe z Camp Dawid, dają podstawę do inicjowania i prowadzenia operacji określonych ogólnym mianem „pokojoych” przez międzynarodowe siły pokojowe pod bezpośrednim przewodnictwem ONZ lub z mandatu ONZ przez organizacje o charakterze regionalnym, np. NATO, Unię Europejską czy też Unię Jedności Afrykańskiej bądź doraźną koalicję państw.

Zgodnie ze **Strategią bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej**, podpisaną przez Prezydenta RP 15 listopada 2007 r., dla Polski NATO jest kluczową platformą współpracy wielostronnej i dwustronnej w zakresie bezpieczeństwa i obronności oraz jednym z głównych filarów stabilności polityczno-wojskowej na kontynencie. W wyszczególnionym powyżej dokumencie rząd RP poparł selektywne zaangażowanie sojuszu w misjach stabilizacyjnych na obszarze pozaeuropejskim.

Historia najnowsza pokazuje, że Polska, mimo nowych zobowiązań sojuszniczych wynikających z członkostwa w NATO oraz Unii Europejskiej (UE), nadal aktywnie uczestniczy w misjach prowadzonych pod egidą ONZ, wydzielając kontyngenty wojskowe do dwóch operacji pokojowych ONZ na Bliskim Wschodzie oraz obserwatorów wojskowych do ośmiu misji obserwacyjnych.

Należy podkreślić, iż w systemie prawa narodowego zasadniczymi źródłami prawa odnoszącymi się do udziału Sił Zbrojnych RP, w misjach poza granicami kraju

<sup>9</sup> Porozumienie z Dayton (USA) z 21 listopada 1995 roku dotyczyło zawieszenia broni w Bośni i Hercegowinie.

są akty najwyższej rangi, jak: Konstytucja RP, postanowienia Prezydenta RP czy rozporządzenia Rady Ministrów.

Kreowanie zasadniczych kierunków polskiej polityki bezpieczeństwa, dotyczącej udziału SZ RP w misjach pokojowych i stabilizacyjnych ma każdego roku miejsce na wspólnym posiedzeniu Sejmowej Komisji Obrony Narodowej oraz Komisji Spraw Zagranicznych. Podsekretarz stanu ds. polityki obronnej w MON przedstawia wówczas roczne sprawozdanie z udziału WP w misjach oraz proponuje kierunki dalszego zaangażowania Polski w tym obszarze. Dodatkowo odbywają się oddzielne posiedzenia wymienionych wyżej komisji poświęcone poszczególnym misjom z udziałem m.in. przedstawicieli SG WP.

Na podstawie artykułu 117. *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*<sup>10</sup> zasady użycia sił zbrojnych poza granicami państwa określa ratyfikowana umowa międzynarodowa lub ustawa.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że, podstawą prawną użycia i pobytu wszystkich zwartych jednostek wojskowych SZ RP stacjonujących i działających poza granicami kraju jest *ustawa z dnia 17 grudnia 1998 roku o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa*. Zgodnie z postanowieniami powyższej ustawy decyzja o użyciu jednostek wojskowych poza granicami państwa leży w gestii Premiera Rządu lub Rządu RP oraz Prezydenta RP. Premier Rządu lub Rząd RP występują z odpowiednim wnioskiem do Prezydenta RP, który swoim podpisem postanawia o udziale lub przedłużeniu udziału w operacji określonych sił. Zapisy ujęte w postanowieniu Prezydenta RP powinny określać liczebność polskiego kontyngentu wojskowego (PKW), czas przez jaki będzie pozostawać poza granicami państwa, cel i zakres działania, system kierowania i dowodzenia jednostką oraz organ międzynarodowej organizacji, której jednostka będzie operacyjnie podporządkowana.

Wspomniany proces wydania postanowienia nie różni się zasadniczo zarówno w odniesieniu do misji organizacji międzynarodowych (ONZ, UE), jak i do operacji sojuszniczych i koalicyjnych. Z uwagi na fakt, iż mandat większości misji pokojowych

---

<sup>10</sup> F. Gagor, *Międzynarodowe operacje pokojowe w doktrynie obronnej RP*, Toruń, Wydawnictwo Adam Marszałek, 1999, s.150.

jest cyklicznie (co pół roku, bądź raz w roku) przedłużany przez Radę Bezpieczeństwa w drodze rezolucji, istnieje konieczność wydawania przez Prezydenta RP każdorazowo kolejnego postanowienia przedłużającego użycie PKW, uczestniczącej w misji, której mandat przedłużono. W następstwie podjęcia przez Prezydenta RP postanowienia o użyciu jednostki wojskowej poza granicami państwa wydawane są kolejne akty normatywne dotyczące użycia PKW w misjach pokojowych lub siłach wielonarodowych, takie jak: decyzje i zarządzenia Ministra Obrony Narodowej, zarządzenia i rozkazy szefa Sztabu Generalnego WP oraz odpowiednie dokumenty rozkazodawcze i organizacyjne poszczególnych dowódców Rodzajów Sił Zbrojnych.

Należy jednocześnie zauważyć, że zarówno Prezydent, jak i Premier lub Rząd RP nie mają ustawowego obowiązku uzyskania zgody Sejmu RP na wysłanie wojsk do misji poza granicami Polski, nie jest również ustawowo konieczne istnienie mandatu ONZ dla danej operacji lub misji.

Żołnierz zawodowy może być *wyznaczony* lub *skierowany* do pełnienia zawodowej służby wojskowej poza granicami państwa na podstawie art. 24. *ustawy z dnia 11 września 2003 r. o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych* (Dz.U. nr 179, poz. 1750 z późniejszymi zmianami). Do pełnienia zawodowej służby wojskowej poza granicami państwa wyznacza lub kieruje szef Sztabu Generalnego WP bądź, zgodnie z art. 44. ust. 1. pkt 1. ustawy, Minister Obrony Narodowej w odniesieniu do stanowisk służbowych o stopniach etatowych pułkownika (komandora) i generała (admirala) oraz na stanowiska, na które wyznacza na podstawie przepisów odrębnych ustaw, a także na stanowiska wymienione w rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie trybu wyznaczania żołnierzy zawodowych na stanowiska służbowe i zwalniania z tych stanowisk (Dz.U. nr 108 poz. 1144).

Zgodnie z art. 24. ustawy z dnia 11 września 2003 r. Rada Ministrów RP wydała rozporządzenie z dnia 25 maja 2004 r., w sprawie pełnienia zawodowej służby wojskowej poza granicami państwa (Dz.U. nr 140, poz. 1479), które reguluje tryb wyznaczania lub kierowania żołnierzy zawodowych do służby poza granicami państwa, warunki pełnienia takiej służby, warunki przyznania żołnierzom zawodowym określonych świadczeń wynikających z tej służby oraz określa szczegółowo

uprawnienia i obowiązki żołnierzy. Jednocześnie na podstawie art. 102 ww. ustawy zostało wydane rozporządzenie MON z dnia 16 czerwca 2004 r. w sprawie należności pieniężnych żołnierzy zawodowych pełniących służbę poza granicami państwa (Dz.U. nr 162, poz. 1698), które określa wysokość i warunki przyznawania oraz wypłaty należności pieniężnych przysługujących żołnierzom zawodowym z tytułu pełnienia służby poza granicami kraju.

W czasie pełnienia zawodowej służby wojskowej poza granicami państwa stanowiska żołnierzy zawodowych wyznaczonych do tej służby zostają ujęte w etatach o nazwie: wykazy stanowisk służbowych przeznaczonych dla żołnierzy zawodowych pełniących służbę poza granicami państwa. Natomiast żołnierze zawodowi skierowani do pełnienia zawodowej służby wojskowej poza granicami państwa pozostają na ostatnio zajmowanym stanowisku służbowym.

## ***2.2. Ekspedycyjny charakter międzynarodowych misji SZ RP***

Na podstawie rozważań prowadzonych w poprzednim podrozdziale można przyjąć, iż zwiększony zakres zaangażowania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w wojskowe operacje wielonarodowe, jest efektem zobowiązań wynikających z członkostwa w Sojuszu Północnoatlantyckim, Unii Europejskiej oraz porozumień koalicyjnych.

Proces ten został zapoczątkowany w końcu lat dziewięćdziesiątych zarówno na forum UE jak i NATO. Wiązały się z tym decyzje organizacyjne o powołaniu międzynarodowych sił szybkiego reagowania zdolnych do przerzutu w krótkim czasie w dowolny rejon operacji.

Od połowy 1999 r. UZE zaczęła pełnić między innymi rolę zbrojnego ramienia UE i stworzyła odpowiednie struktury polityczno – wojskowe w celu przygotowania do prowadzenia działań w sytuacjach kryzysowych. W kolejnych latach w ramach przejmowania przez UE zadań UZE, powstała koncepcja prowadzenia Wspólnej Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony (*ang. Common European Security and Defence Policy – CESDP*). Koncepcja ta została rozwinięta i oscyluje w kierunku

podwyższania zdolności wojskowych UE. Jej celem stało się posiadanie autonomicznych zdolności wojskowych do rozwiązywania konfliktów.

Godnym podkreślenia jawi się fakt, iż również w strukturach NATO dostrzeżono potrzebę posiadania mobilnych sił międzynarodowych, czego efektem było powstanie CJTF (Wielonarodowe Połączone Siły Zadaniowe). Ich idea została określona przez Komitet Wojskowy NATO w dokumencie MC 389/1 w czerwcu 2000 r.

W konkluzji można przyjąć, że koncepcja tworzenia CJTF oparta jest na czterech podstawowych założeniach, do których należą:

- **wysoka gotowość** (do 30 dni);
- **rozmiar operacji** (do szczybla korpusu wojsk lądowych, wspieranych komponentem powietrznym i morskim);
- **poziom zaangażowania** (3 równoległe operacje);
- **okres trwania operacji** (do 2 lat, w systemie rotacyjnym co 6 miesięcy).

Takie postrzeganie ewolucji Sojuszu pociągało za sobą konieczność zmiany struktury dowodzenia NATO, by lepiej odpowiadała nowym wyzwaniom i potrzebom Sojuszu. Stabilna stosunkowo sytuacja na terytorium jak i na obrzeżach państw NATO spowodowały wzrost poczucia bezpieczeństwa na terytorium traktatowym, co w konsekwencji spowodowało zmniejszenie potrzeb, w zakresie obrony statycznej, natomiast wzrosło zaangażowanie Sojuszu, w operacjach kryzysowych poza jego obszarem.

Wymagało to podwyższenia takich wartości sił zbrojnych jak: mobilność, elastyczność, szybkość i zasięg działania, oraz skuteczność. Po symbolicznych już wydarzeniach z 11 września 2001 r., w USA stało się jasne, że takie siły są niezbędne dla Sojuszu. W efekcie powyższego na Szczycie NATO w Pradze podjęto decyzję o „... utworzeniu mniej licznej, a bardziej wydajnej, bardziej skutecznej i mobilnej struktury dowodzenia, która ma sprostać wymaganiom operacyjnym wszystkich misji Sojuszu”<sup>11</sup>. Konsekwencją zmian myślenia w NATO miało być zdaniem Sekretarza

---

<sup>11</sup> *Prague Summit Declaration Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Prague on 21 November 2002.*

Generalnego „podniesienie zdolności struktur dowodzenia do reagowania oraz szybkiego rozlokowywania sił”<sup>12</sup>.

Inną znaną decyzją, podjętą przez kraje członkowskie Sojuszu, była inicjatywa utworzenia **Sił Odpowiedzi NATO (SON)** (ang. *NATO Response Force - NRF*). Celem powołania SON jest idea nadania Sojuszowi bezprecedensowych zdolności w dziedzinie reagowania kryzysowego, przeciwdziałanie pojawiającym się zagrożeniom bezpieczeństwa i stabilności, przy wykorzystaniu konwencjonalnych sił operacyjnych składających się z komponentów wszystkich rodzajów sił zbrojnych, będących w wysokiej gotowości bojowej, odpowiednio wyszkolonych, wyposażonych i sprawdzonych zgodnie z opracowanymi procedurami Sojuszu, przygotowanymi do wypełnienia szerokiego spektrum misji wojskowych<sup>13</sup>. Zgodnie z wypowiedzią dowódcy SHAPE gen. James L. Jones „NATO nie będzie nigdy więcej posiadać dużych, zmasowanych jednostek, które były konieczne w czasie tzw. zimnej wojny ale będzie mieć szybkie i zdolne do wykonania zadań siły składające się z komponentów wszystkich rodzajów sił zbrojnych, charakteryzujące się wysoką gotowością, mobilnością i zdolnością prowadzenia operacji gdziekolwiek jest to konieczne”<sup>14</sup>.

Koncepcja SON zakłada, że jeśli zaistnieje potrzeba rozwinięcia większych sił, zaangażowania znacznie większych środków oraz dłuższego czasu działania w rejonie kryzysu niż przewidują to zdolności SON, to nastąpi rozwinięcie sił CJTF, które mogą prowadzić operacje na szerszą skalę i w dłuższym czasie. Kwintesencją takiego dostrzegania potrzeb było określenie, że w październiku 2006 r. siły SON, każdego kolejnego zestawu, mają osiągnąć liczbę 25 000 żołnierzy zdolnych do przerzutu w ciągu 5 dni w rejon operacji i być samo wystarczalne na okres 30 dni<sup>15</sup>. Najnowsza historia pokazała, że zamierzenia te zostały z powodzeniem zmaterializowane.

Potrzeba utworzenia sił odpowiedzi NATO wynika ze współczesnych zagrożeń, które pojawiły się gwałtownie i wymagały 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

<sup>12</sup> Robertson L., *Przekształcanie NATO*, „Przegląd NATO”, 2003, wiosna.

<sup>13</sup> The NATO Response Force – NRF, strona internetowa NATO, 2003, wiosna.

<sup>14</sup> The NATO Response Force – NRF, Allied Command Operations, strona internetowa, 2006, wiosna.

<sup>15</sup> The NATO Response Force – NRF, strona internetowa NATO, 2006, wiosna.

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 działanie na bezpośrednie przyczyny militarne sytuacji kryzysowej. Świadczy to również o tym, iż Sojusz zapobiega eskalacji sytuacji kryzysowych w konflikt globalny. ***Warunkiem sprawnego i skutecznego działania tych sił 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. Można postawić pytanie, ***dlaczego NATO podejmuje takie zadania i wyzwania w zakresie dowodzenia?*** Odpowiedź jest jednoznaczna, jest jedyną silną organizacją militarną, która może podjąć się kierowania wielonarodowymi działaniami militarnymi. Świadczy to o tym, że państwa zrzeszone w Sojuszu czują się odpowiedzialne nie tylko za bezpieczeństwo terytorium NATO, ale również za bezpieczeństwo globalne.

Działania militarne wymagają specjalnych procedur planowania i kierowania nimi, zwłaszcza jeżeli ich cel osiągnąć jest metodami walki zbrojnej. Wielonarodowość połączonych prewencyjnych operacji Sojuszu jest gwarantem obiektywnego postrzegania pokoju na świecie. Istotą tej gwarancji jest konieczność uwzględniania interesów wszystkich uczestników operacji, a nie tylko siły wiodącej.

Tak zwane Praskie Zobowiązania na rzecz zdolności operacyjnej wynikają z indywidualnych narodowych deklaracji. Ich znaczenie jest istotne, w zakresie gotowości militarnej do kreowania pokoju na świecie na warunkach prawa międzynarodowego. Wymaga to również od państw deklarujących osiągnięcie wstępnej zdolności operacyjnej zadeklarowanymi siłami do października 2004, natomiast pełną zdolność operacyjną do 2006 roku. ***W zakresie mobilności zobowiązania dotyczą rozwoju strategicznego transportu powietrznego i morskogo, oraz tworzenia mobilnych oddziałów wsparcia i zabezpieczenia bojowego. Oznacza***



*to, iż państwa członkowskie powinny rozbudowywać mobilność nie tylko taktyczną, ale przede wszystkim strategiczną i operacyjną.*

Potrzeba rozbudowania mobilności strategicznej postrzegana była już na szczycie NATO w Waszyngtonie w 1999 roku. Związane jest to głównie z realizacją zadań poza terytorium odpowiedzialności Sojuszu.<sup>16</sup>

Polska w zakresie zdolności operacyjnej na Szczycie Praskim zobowiązała się do podjęcia wysiłku na rzecz rozwoju:

- *zdolności do przemieszczania i zapewnienia niezbędnego zabezpieczenia działań, również poza obszarem odpowiedzialności Sojuszu;*
- wykorzystania nowoczesnych technologii w zakresie dowodzenia, łączności i wymiany informacji;
- zdolności do operowania w obliczu zagrożenia użyciem BMR;
- dostępu do nowoczesnych systemów uzbrojenia dla umożliwienia skutecznych i precyzyjnych działań.<sup>17</sup>

We współczesnym świecie, nowe zagrożenia powodują, iż czynniki operacyjne: czas i informacją odgrywają zasadniczą rolę w kreowaniu bezpieczeństwa. Już nie wystarcza posiadanie tylko samej siły, jako instrumentu odstraszenia strategicznego. Informacja o sytuacji kryzysowej pozwala odnieść się w czasie i przestrzeni do możliwości przegrupowania wojsk. Można postawić tezę, że *zarówno współcześnie jak 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 w różne regiony świata. Wskazuje to na potrzebę posiadania mobilności strategicznej wydzielonych sił do uczestnictwa w operacjach poza granicami państwa i obszar odpowiedzialności 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 powinna posiadać mobilność

---

<sup>16</sup> Zob., Inicjatywa Zdolności Obronnych przyjęta przez Szefów Państw i Rządów uczestniczących w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie w dniach 23 i 24 kwietnia 1999 roku.

<sup>17</sup> Źródło: Departament Polityki Obronnej MON.

strategiczną wystarczającą do przegrupowania wydzielonych sił do udziału w operacjach poza terytorium państwa i Sojuszu.

Na podstawie powyższego można stwierdzić, że zarówno NATO i UE określa wobec państw członkowskich wysokie wymagania, w zakresie mobilności i gotowości do działania w ramach operacji wielonarodowych. Wymogom tym muszą podołać także i nasze Siły Zbrojne, które mają obowiązek osiągnięcia zdolności do przerzutu sił i środków na duże odległości i w krótkim czasie.

### ***2.3. Doktrynalne podstawy transportu strategicznego***

Przeprowadzone badania jednoznacznie wskazują, że zacznem wszelkich planów strategicznego przemieszczania komponentów zbrojnych są przepisy prawne zawarte w stosownych dokumentach. Dokumenty normatywne, które regulują zasady organizowania przemieszczania strategicznego, dzielą się na dwie podstawowe grupy. Pierwszą z nich stanowią dokumenty sojusznicze obowiązujące wszystkich członków, drugą natomiast stanowią dokumenty narodowe, które wskazują instytucje i organy odpowiedzialne za przemieszczanie wojsk na terenie kraju i poza jego granice.

Do pierwszej grupy należą, oprócz podstawowego dokumentu, jakim jest „*NATO SOFA*” (ang. Status of Forces Agreement), „*Zasady, kierunki działania i koncepcja NATO, w zakresie transportu i ruchu wojsk MC 336/2*”, „*Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk AJP 4.4A*” oraz „*Sojusznicze Publikacje Ruchu Wojsk AMOVP 1-4*”.

Do dokumentów narodowych należą: „Ustawa o zasadach użycia oraz pobytu SZ RP poza granicami państwa” (Dz. U. nr 162 z 1998r.), „Decyzja nr 169/MON Ministra Obrony Narodowej z 2.06.2005r. w sprawie podziału kompetencji, w zakresie przygotowania, kierowania i wycofywania polskich kontyngentów wojskowych /polskich jednostek wojskowych w misjach pokojowych i siłach wielonarodowych, a także kierowania żołnierzy zawodowych do pełnienia służby poza granicami państwa w kwaterach głównych, dowództwach i sztabach misji pokojowych i sił wielonarodowych oraz jako obserwatorów wojskowych i osoby o statucie obserwatora wojskowego w misjach pokojowych”, „Decyzja nr 338/MON Ministra Obrony

Narodowej z 11.10.2005r., w sprawie trybu wykorzystania wojskowych transportowych statków powietrznych na potrzeby sił zbrojnych”, „Zasady i procedury wojskowego ruchu drogowego DD/4.4.4.” – Szef. Kom. 163/2005.

Powyższe dokumenty są unormowane przez zasadniczy dokument (który winien być opracowany jako pierwszy ale stało się odwrotnie) jakim jest „*Doktryna transportu i ruchu wojsk Sił Zbrojnych RP – DD/4.4.*” (wydana w 2006 roku) oraz „*Instrukcja o przewozach wojsk transportem lotniczym – DD/4.4.2.*”, która weszła do użytku wraz z powyższym dokumentem.

Należy podkreślić, że oprócz wskazanych dokumentów strona polska podpisała także dwu i wielostronne porozumienia, w zakresie strategicznego przemieszczania wojsk (np. z USA) lub pozyskiwania środków transportowych (np. program SALIS).

Należy także mieć na uwadze, że wyżej wymienione dokumenty są systematycznie aktualizowane i korygowane z uwagi na zmiany postępujące w środowisku komunikacji międzynarodowej i transportu wojskowego.

#### **2.4. Polski potencjał transportowy**

Analizując możliwości strategicznego przemieszczania wydzielonych kontyngentów Sił Zbrojnych RP nie można pominąć potencjalnych możliwości wydzielenia środków transportowych (głównie powietrznych i morskich). Przeprowadzona analiza jednoznacznie wskazuje, że polski potencjał transportowy, w zakresie strategicznego przemieszczania wojsk jest bardzo skromny. Oprócz środków transportu drogowego i kolejowego, które mogły by być wykorzystane w niektórych operacjach do przemieszczeń na niewielkie odległości, narodowe środki transportu powietrznego i morskiego nie są w stanie zabezpieczyć w pełnym zakresie transportowym przemieszczania wojsk i środków materiałowych. W szczególności dotyczy to transportu ciężkiego sprzętu i uzbrojenia, który swoimi gabarytami przekracza możliwości załadunkowe środków transportu powietrznego.

Sytuacji nie zmieni również fakt możliwego pozyskania w najbliższym czasie od strony amerykańskiej samolotów transportowych typu C-130. W związku z powyższym w rozdziale tym zostaną przedstawione aktualne możliwości przewozowe narodowych i wojskowych środków transportu powietrznego

i morskiego, dostępne przy przerzucie wojsk na duże odległości. Możliwości środków transportu powietrznego przedstawia tabela 1.

**Tabela 1. Stan i możliwości polskich środków transportu powietrznego**

Typ statku powietrznego	<i>Transport</i>	<i>Transport</i>	Wymiary kabiny transportowej	Ilość samolotów
	max ilość osób	max ilość ładunku	( dł. x szer. x wys.) [m]	
<b>Tu-154M</b> /SZ RP/	103 osoby	15400kg	20.0 x 3.5 x 2.0	2
<b>C-295M</b> /SZ RP/	75 osób	9700kg	12.69 x 2.7 x 1.87	8
<b>An-26</b> /SZ RP/	40 osób	5500kg	11.1 x 2.78 x 1.91	5
<b>B-767</b> /PLL LOT/	243 (wersja 300)	55000kg	114,2 m <sup>3</sup>	4
	202 (wersja 200)	40000kg	86,9 m <sup>3</sup>	2
<b>B-737</b> /PLL LOT, CENTRALWINGS/	145 (wersja 300)	8000kg	Przestrzeń przystosowana do kontenerów LD2s	3
	147 (wersja 400)	13000kg		5
	108 (wersja 500)	10000kg		6

Źródło: CKRW, zestawienie, styczeń 2007 r.

Pozostałe samoloty będące na wyposażeniu SZ RP oraz PLL LOT, niewskazane w tabeli, ze względu na swoje gabaryty lub konfiguracje kabiny nie mogą być wykorzystane do przerzutu wojsk.

Jak wynika z przedstawionego zestawienia, przewóz stanów osobowych mógłby być ewentualnie zrealizowany przy sprzyjających okolicznościach na bazie posiadanych środków transportowych, lecz nie ma możliwości przerzutu środków materiałowych i sprzętu (głównie bojowego), które są niezbędne w misjach prowadzonych na odległych teatrach działań. Należy też wziąć pod uwagę, że możliwości posiadanych środków maleją z chwilą przewozu wyposażenia osobistego żołnierzy.

Kolejną obok środków transportu powietrznego jest grupa środków transportu morskiego. Środki te, przeznaczone są w zasadzie do przewozu sprzętu ciężkiego, ze względu na swoją pojemność. Należy jednak podkreślić, że mogą one być jednak wykorzystywane w tych operacjach, których odległy termin rozpoczęcia zezwala na stopniowe i rozłożone w czasie gromadzenie potencjału bojowego. Możliwości tych środków przedstawia tabela 2.

**Tabela 2: Stan i możliwości polskich środków transportu morskiego**

Typ statku	<i>Transport</i>	<i>Transport</i>	<b>Autonomiczność</b>	<b>Ilość statków</b>
	<b>max ilość osób</b>	<b>max ilość ładunku</b>	<b>na morzu</b>	
<b>Okręt wsparcia logistycznego Typ 130z</b> <i>/SZ RP/</i>	140 osób	10 kontenerów 20' lub 4 kontenery 20' i 6 poj. ciężar.	30 dni	1
<b>Okręt transportowo-minowy Typ 767</b> <i>/SZ RP/</i>	132 osób	9 czołgów / BWP lub 17 poj. ciężar.	5 dni	5

Na 118 statków morskiej floty transportowej będących własnością polskich armatorów tylko 1 prom (Inowrocław) z EUROAFRICA i 4 statki przewozu ładunków stałych z BALTRAMP pływają pod banderą polską o łącznej nośności 14,6 tys. ton (DWT).

Źródło: CKRW, zestawienie, styczeń 2007 r.

Z tabeli wynika, iż przemieszczenie drogą morską ciężkiego sprzętu i techniki wojskowej w oparciu o narodowe środki transportowe (komercyjne i wojskowe) jest mocno ograniczone. Ponadto, wobec postępującej wyprzedazy, zużycia statków i okrętów oraz przechodzenia pod obce bandery możliwość transportu drogą morską wykazuje tendencje zniżkowe. Praktycznie, „w warunkach polskich, w czasie pokoju, realizacja przewozu ładunków wojskowych morzem, w trybie świadczenia rzeczowego jest niemożliwa. Badania wskazują, że inicjując

w niedalekiej przeszłości proces prywatyzacji, nie zabezpieczono przejmowania powinności obronnych przez podmioty, w których Skarb Państwa stracił udziały większościowe. W rezultacie tego podmioty z mniejszościowym udziałem Skarbu Państwa i te, w których państwo udziałów nie posiada nie są zobowiązane do świadczeń na rzecz obronności”<sup>18</sup>.

W świetle przedstawionych rozważań, aktualnie jedynym rozwiązaniem problemu zapewnienia wystarczającej ilości powietrznych i morskich środków transportowych jest przygotowanie i ratyfikowanie długoterminowych kontraktów na ich pozyskiwanie z innymi przewoźnikami zagranicznymi, co zostanie przedstawione w kolejnym podrozdziale.

## **2.5. Możliwości pozyskiwania środków transportowych**

Zgodnie z doktryną AJP 4.4A „państwa członkowskie Sojuszu i dowództwa NATO w stosunku do swoich sił ponoszą odpowiedzialność za ich przemieszczenie w sposób sprawny, efektywny i wydajny”<sup>19</sup>. Jednakże, niedostatki w zakresie niezbędnych środków transportowych, takich jak lotniczy transport ładunków ponad wymiarowych, czy odpowiednich typów statków/okrętów transportowych może poważnie zakłócić proces przemieszczania wojsk sojuszniczych, zwłaszcza w początkowej fazie dużych operacji. „W celu sprostania tym wyzwaniom, państwa i dowództwa NATO powinny rozważyć zespołowe i wspólne wykorzystanie dostępnych środków narodowych (wojskowych i komercyjnych)”<sup>20</sup>. Powyższy zapis w doktrynie jest wskazówką jak należy przygotować cały proces pozyskiwania niezbędnych środków transportowych, by w sposób skuteczny i niezakłócony można je było w odpowiednim czasie wykorzystać. Nakłada to na poszczególne kraje niejako obowiązek przeanalizowania swoich możliwości w tym względzie, wskazania brakujących typów środków transportu oraz zawarcia odpowiednich porozumień (narodowych, dwu lub wielostronnych umów międzynarodowych, sojuszniczych, itp.),

---

<sup>18</sup> K. Kubiak, *Transport Wojsk i Ładunków Wojskowych Drogą Morską Przy Użyciu Statków Handlowych*, AON, Warszawa 2003, s.14.

<sup>19</sup> AJP 4.4A, Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk, Rozdział I, pkt.104

<sup>20</sup> Tamże, pkt.105

w celu ich pozyskania w odpowiednim czasie. Oczywiście, czynności te powinny być wykonane z odpowiednim wyprzedzeniem oraz muszą być aktualizowane, gdy zajdzie taka potrzeba. Współpraca, w zakresie wspólnego wykorzystywania środków transportowych może być długoterminowa lub doraźna i mieć charakter dwu - lub wielostronny oraz mieć postać np. porozumienia ogólnego – (ang. Memorandum of Understanding - MOU), porozumień o wzajemnym nabywaniu i usługach (ACSA), czy porozumień o wzajemnym zabezpieczeniu logistycznym. W zależności od porozumienia mogą one być odpłatne lub bezpłatne.

Wszystkie zasoby transportowe pozostają pod kontrolą narodową. Nie mniej jednak przewiduje się, że w pewnych warunkach, państwa mogą oferować zasoby transportowe do wykorzystania przez inne państwa. Sojusznicze Centrum Koordynacji Przemieszczania (ang. Allied Movement Coordination Centre – AMCC) może wnioskować do poszczególnych państw o udostępnienie nadwyżek zdolności przewozowych do wykorzystania przez inne państwa. Ponadto, na szczeblu Kwatery Głównej NATO funkcjonują cywilne zespoły doradców, w zakresie przewozów wojsk, których zadaniem jest monitorowanie rynku komercyjnych środków transportowych i doradzanie państwom w dziedzinie ich dostępności. Do zespołów tych należą: Grupa Planowania Transportu Morskiego (ang. Planning Board for Ocean Shipping - PBOS), Komitetu Planowania Lotnictwa Cywilnego (ang. Civil Aviation Planning Commity - CAPC), Grupa Planowania Europejskiego Transportu Lądowego (ang. Planning Board for European Inland Surface Transport - PBEIST).

Wszystkie działania koordynacyjne i wspierające proces pozyskiwania środków transportowych na szczeblu dowództwa NATO mają na celu ukierunkowanie i wskazanie poszczególnym krajom sposobów ich pozyskiwania i zabezpieczenia na potrzeby własne. Kraj członkowski, w dalszym ciągu pozostaje odpowiedzialny za przemieszczanie własnych wojsk z MSD w kraju do rejonu misji i z powrotem. Jest też odpowiedzialny za zaopatrywanie swoich kontyngentów, jeśli umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej. Wiąże się to oczywiście z koniecznością ponoszenia przez kraj wszelkich kosztów związanych z utrzymaniem własnej floty transportowej (wojskowej i narodowej), czarterowaniem środków innych krajów czy udziału w programach wielonarodowych, umożliwiających pozyskiwanie takich

środków. Polska w tym zakresie nie jest wyjątkiem. Deklarując swoje siły do udziału w różnorodnych misjach czy operacjach międzynarodowych (poza misjami ONZ), jest zobowiązana do zabezpieczenia odpowiednich środków transportowych, w celu sprawnego przetrzutu do rejonu misji wydzielonych komponentów. Wiąże się to oczywiście z koniecznością wyasygnowania odpowiednich środków finansowych na ten cel oraz przygotowaniem odpowiednich umów międzynarodowych.

Brak właściwych środków transportu strategicznego jest bolączką całego NATO. Jedynie SZ USA posiadają odpowiednią flotę transportu strategicznego, obejmującą 87 statków/okrętów i 1269 samolotów, wspartą narodowymi środkami transportu cywilnego wykorzystywanego na rzecz SZ, które wynoszą 1000 samolotów i 360 statków<sup>21</sup>. Dlatego też podczas Szczytu w Pradze w dniach 21-22.11.2002 r. uzgodniono przystąpienie do realizacji „Nowej Inicjatywy Zdolności Obronnych - DCI” jako tzw. Praskich Zobowiązań na rzecz Zdolności Obronnych Sojuszu (ang. PCC – The Prague Capabilities Commitments).

W zakresie zapewnienia zdolności do szybkiego przetrzutu sił i zabezpieczenia ciągłości wsparcia (ang. DS – Deployability and Sustainability) – podjęto 5 zobowiązań. Jednym z nich jest podjęcie międzynarodowych prac w zakresie rozwiązania problemu morskiego i powietrznego transportu strategicznego<sup>22</sup>.

Grupa transportu powietrznego wypracowała program wielonarodowego pozyskiwania środków transportu powietrznego dla ładunków ponad wymiarowych to jest niemieszczących się w samolocie C-130. Zgodnie z „listem intencyjnym”, w zakresie strategicznego transportu lotniczego, podpisanym w czerwcu 2003, Polska przystąpiła do prac w ramach tego programu zmierzającego do utworzenia wspólnie użytkowanej floty samolotów An-124-100 z możliwością uzupełnienia samolotami C-17. W dniu 28.06.2004 r. podczas „Szczytu NATO” w Stambule – Minister Obrony RP podpisał porozumienie, które dawało Polsce pełne prawo uczestnictwa w programie, który obecnie nosi nazwę *Tymczasowe Rozwiązanie dla Powietrznego Transportu Strategicznego* (ang. Strategic Air Lift Interim Solution - SALIS).

---

<sup>21</sup> Strona internetowa US TRANCOM, [www.transcom.us](http://www.transcom.us)

<sup>22</sup> NATO Review, lato 2004.

W 2005 r. uczestnicy programu zawarli umowę z wykonawcą – przedsiębiorstwem RUSLAN SALIS GmbH na realizację programu. Celem skoordynowania realizacji potrzeb – w ramach programu zostało powołane Biuro Koordynacji Lotów z siedzibą w Eindhoven - strona polska podpisała Porozumienie Techniczne w tej sprawie w marcu 2006 r. Założeniem programu jest zapewnienie sześciu samolotów zdolnych do przerzutu ładunków do rejonu operacji. Samoloty te powinny być podstawione do wskazanych portów lotniczych nie później niż 6 dni od powiadomienia i posiadać możliwość wykonania 800 godzin lotu w okresie 20-tu dni. W ramach tych 800 godzin, Polska ma zagwarantowane 50 godzin do wykorzystania w ciągu roku.

Zgodnie z ustaleniami Porozumienia Międzynarodowego (w powyższym programie uczestniczy 16 krajów NATO<sup>23</sup>), uczestnicy programu ponoszą dwa rodzaje kosztów:

1. **Koszty stałe programu**, pokrywające prowadzenie biura Centrum Koordynacji Transportu Lotniczego (SALCC), przygotowanie i realizację kontraktu prowadzonego przez reprezentującą uczestników programu agencję natowską – NAMSA oraz utrzymywanie samolotów w gotowości.
2. **Koszty związane z opłacaniem godzin lotu zadeklarowanych do wykorzystania**, które zgodnie z zawartym kontraktem wynoszą 10.500 Euro za godzinę.

W „Harmonogramie realizacji Celów Sił Zbrojnych NATO 2004 i wymagań długoterminowych dla Rzeczypospolitej Polskiej” Część II – Cele Ogólne, przewidziano na realizację tego zobowiązania w latach 2005 - 2010 po 2,5 mln zł rocznie na składki wynikające z **kosztów stałych** uczestnictwa w programie, natomiast **koszty zmienne** zależą od liczby wykorzystanych godzin lotu. Dodatkowo strona polska opłaciła 40% kosztów (bez paliwa i opłat lotniskowych) dodatkowych 69 godzin lotu An 124-100. Całość obciążenia strony polskiej wynosi 5,6 mln zł rocznie. Biorąc pod uwagę rozliczenie czasu wykorzystania samolotu oraz środki

---

<sup>23</sup> STiRW-CKRW, Informacja o stanie realizacji Praskiego Zobowiązania PL-DS3, luty 2006.

będące na wyposażeniu zadeklarowanych sił zestawu 6-tego SON, 50 godzin lotu zadeklarowanych w programie i opłacone w 100%, umożliwią nam przerzut:

- kompanii saperów lub plutonu likwidacji skażeń;
- mobilnego zespołu zabezpieczenia geograficznego oraz część Narodowego Elementu Wsparcia;
- mobilnego laboratorium chemicznego<sup>24</sup>.

Całą problematyką związaną z programem SALIS oraz innymi sposobami pozyskiwania środków transportu strategicznego, zajmuje się w SZ RP, Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW), które od dnia 01.01.2006 jest podporządkowane pod Dowództwo Operacyjne.

Oprócz ww. programu SZ RP posiadają również umowę z PLL LOT S.A., dotyczącą czarteru samolotów, która została podpisana 24 sierpnia 2004 r. Umowa ta obejmuje możliwość czarteru samolotów pasażerskich PLL LOT S.A. do przewozu żołnierzy. Umowa ta ma charakter bezinwestycyjny, lecz termin gotowości samolotów jest nieokreślony<sup>25</sup>.

Kolejnym sposobem pozyskania środków transportu strategicznego są umowy dwustronne pomiędzy zainteresowanymi państwami. Przykładem może być umowa Polski z USA o wzajemnym świadczeniu usług, w tym i w transporcie lotniczym. Przedmiotowa umowa ma praktyczne zastosowanie w odniesieniu do PKW Afganistan i Irak, z tym, że na potrzeby PKW Afganistan USA wykonuje przewozy odpłatnie, a dla PKW Irak nieodpłatnie<sup>26</sup>.

Jak już wcześniej niejednokrotnie podkreślano obok transportu powietrznego niezwykle znaczenia dla przemieszczania strategicznego ma transport morski. Obiektywna analiza możliwości krajowych w tym zakresie, spowodowała poszukiwanie efektywnych rozwiązań związanych z istniejącymi programami międzynarodowymi. W wyniku poszukiwań optymalnych rozwiązań dotyczących pozyskiwania środków transportu morskiego Minister Obrony Narodowej RP

---

<sup>24</sup> Tamże.

<sup>25</sup> Tamże.

<sup>26</sup> STiRW-CKRW, doświadczenie z przemieszczania PKW

zaakceptował rozpoczęcie uczestnictwa Polski od 2006 roku w dwóch programach międzynarodowych.

Pierwszy z nich to tzw. „**Program Norweski**”, który zakłada koordynację czarteru i wykorzystania transportu morskiego poprzez Grupę Koordynacji Międzynarodowego Transportu Morskiego (*ang. Multinational Sea Lift Coordination Group – MSL CG*). Uczestnictwo w tym programie jest związane z ponoszeniem określonych kosztów, bowiem składka roczna na utrzymanie biura koordynacji wynosi ok. 12 000 EURO na państwo. Koszty transportu ponoszone są przez państwo w momencie jego uruchomienia.

Drugi to tzw. „**Program Grecki**”, który umożliwia wykorzystanie zdolności czarterowych floty handlowej Grecji dla celów Strategicznego Transportu Morskiego. Analiza jego silnych i słabych stron pozwala stwierdzić, że przeważają zalety, do których można zaliczyć:

- zdolności czarterowe - 135 okrętów;
- czas gotowości - 10 lub 30 dni;
- kontraktowanie za pośrednictwem Centrum Koordynacji Transportu Morskiego w Atenach, bez opłaty rocznej;
- koszty zaczynają być naliczane gdy statek rozpocznie swą misję<sup>27</sup>.

Należy podkreślić, iż oprócz ww. programów długoterminowych istnieje możliwość (w zależności od określonych potrzeb) realizowania tzw. czarterów doraźnych, które są w stanie zabezpieczać nagłe potrzeby wojsk, w zakresie przemieszczenia.

Dla zobrazowania skali problemu, jaki może wystąpić w dającej się przewidzieć przyszłości, w zakresie strategicznego przemieszczania wojsk, warto przytoczyć dane z nieodległej przeszłości. W sumie w roku 2004 na potrzeby wszystkich PKW, STiRW-CKRW zakontraktowało i zrealizowało 174 samolotolotów oraz 3 rejsy statkami cywilnymi i 1 rejs okrętem MW RP przewożąc ok. 8000 osób oraz 3000 ton cargo<sup>28</sup>. Należy podkreślić, iż w przypadku masowych przewozów

<sup>27</sup> STiRW-CKRW, Informacja o stanie realizacji Praskiego Zobowiązania PL-DS3, luty 2006.

<sup>28</sup> STiRW-CKRW, Sprawozdanie z realizacji zadań transportowych za 2004.

realizowanych jednocześnie przez wszystkie zaangażowane w danej operacji państwa, może dojść do załamania płynności przerzutu wojsk ze względu na niewystarczające środki transportowe. Dlatego też problem ten z roku na rok staje się jednym z najważniejszych zagadnień analizowanych przy planowaniu zaangażowania SZ RP w misjach międzynarodowych i to nie tylko ze względu na rosnące koszty transportu, ale również możliwości zagwarantowania odpowiednich środków transportowych w wymaganym czasie.

### ***Wnioski***

1. Należy prognozować, że w dającej się przewidzieć przyszłości zadania operacyjne sił zbrojnych wynikające z ich misji będą generować potrzebę dokonywania przemieszczeń strategicznych na większą skalę niż obecnie. Wymagać to będzie znacznej ilości środków transportowych zarówno powietrznych jak i morskich.
2. Aktualne sposoby pozyskiwania środków transportu strategicznego należy traktować jako rozwiązanie doraźne. Należy w dalszym ciągu poszukiwać rozwiązań, które obniżałyby koszty ich pozyskiwania.
3. Przy założeniu stałego zaangażowania SZ RP w misje poza granicami posiadanie niezbędnej liczby własnych środków transportu strategicznego (powietrznego morskiego) stanie się z biegiem czasu koniecznością.
4. Obecny stan rzeczy ogranicza swobodę operacyjną SZ RP, bowiem uzależnia je od możliwości przewozowych firm międzynarodowych, ponadto koszty ponoszone na wyczarterowanie odpowiednich środków transportowych systematycznie rosną i niejednokrotnie przewyższają wartość przewożonego mienia i sprzętu<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Całość operacji transportowej, w ramach misji PKW V zmiany SON/NRF do Pakistanu kosztowała ponad 12 mln PLN, (w jedną stronę) czyli prawie tyle, ile był wart cały sprzęt przerzucony w ramach tej operacji. A. Kalicki, Polski SON/NRF w Pakistanie, w Raport Wojsko, Technika, Obronność, nr 05, 2006, s.26.

### **3. PROCES PRZYGOTOWANIA STRATEGICZNEGO**

#### **PRZEMIESZCZANIA WOJSK**

Proces przygotowania strategicznego przemieszczania wojsk rozpoczyna się praktycznie z chwilą rozpoczęcia Procesu Planowania Operacyjnego (ang. *Operational Planning Proces - OPP*).

Analiza procedur planowania, w liczących się armiach świata i samego Sojuszu NATO wskazuje, że najwyższe dowództwo Sojuszu jest tym forum, gdzie przedstawiciel transportu i ruchu wojsk otrzymuje pierwsze wytyczne, w zakresie kompozycji sił międzynarodowych niezbędnych do realizacji zadania, zapoznaje się ze specyfiką rejonu misji, infrastrukturą terenu, priorytetami dowódcy. Tam też może dokonać pierwszej kalkulacji niezbędnych środków transportowych oraz czasu potrzebnego na przemieszczenie wojsk z MSD do rejonów odpowiedzialności na Teatrze. Proces ten kończy się wygenerowaniem tzw. Listy Wymaganych Sił SOR (ang. *Statement of Requirements*), który następnie przesyłany jest do krajów sojuszniczych. Państwo Wysyłające, które zgodziło się wysłać swoje siły jest odpowiedzialne za pozyskanie środków transportowych do przemieszczenia, zaopatrywania i powrotu swoich wojsk.

W przypadku przyjęcia zadania Państwa Wiodącego, państwo jest odpowiedzialne za zabezpieczenie tych zadań za inne państwa, wielonarodowe grupy sztabowe i jednostki o wysokim stopniu wielonarodowości (w zależności od porozumień)<sup>30</sup>. W przypadku występowania jako Państwo Gospodarz ma ono władzę ostateczną do aprobowania transportu i ruchu wojsk na swoim suwerennym terytorium<sup>31</sup>. Planowanie i realizacja transportu i ruchu wojsk powinny być wsparte standardowymi i zharmonizowanymi procedurami. Ma to szczególne znaczenie przy przekraczaniu granic międzynarodowych. Ponadto, w celu ułatwienia przemieszczania, powinny być wypracowane pomiędzy poszczególnymi państwami dwu lub wielostronne porozumienia nt. wsparcia transportowego. Zarówno wojskowe

<sup>30</sup>AJP 4.4A, Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk, Rozdział I, pkt.104(2).

<sup>31</sup>Tamże, Rozdział 11, pkt.1103.

jak i cywilne zasoby transportowe, zaplecze i infrastruktura, włączając Wsparcie Państwa Gospodarza, powinny być wykorzystane optymalnie.

Dla ujednoczenia i ułatwienia planowania w NATO, państwa członkowskie obligowane są do wykorzystywania jako narzędzia planistycznego Sojuszniczy System Przemieszczania i Ruchu Wojsk (ADAMS – Allied Deployment and Movement System), w celu ułatwienia planowania przemieszczania i przekazywania informacji.

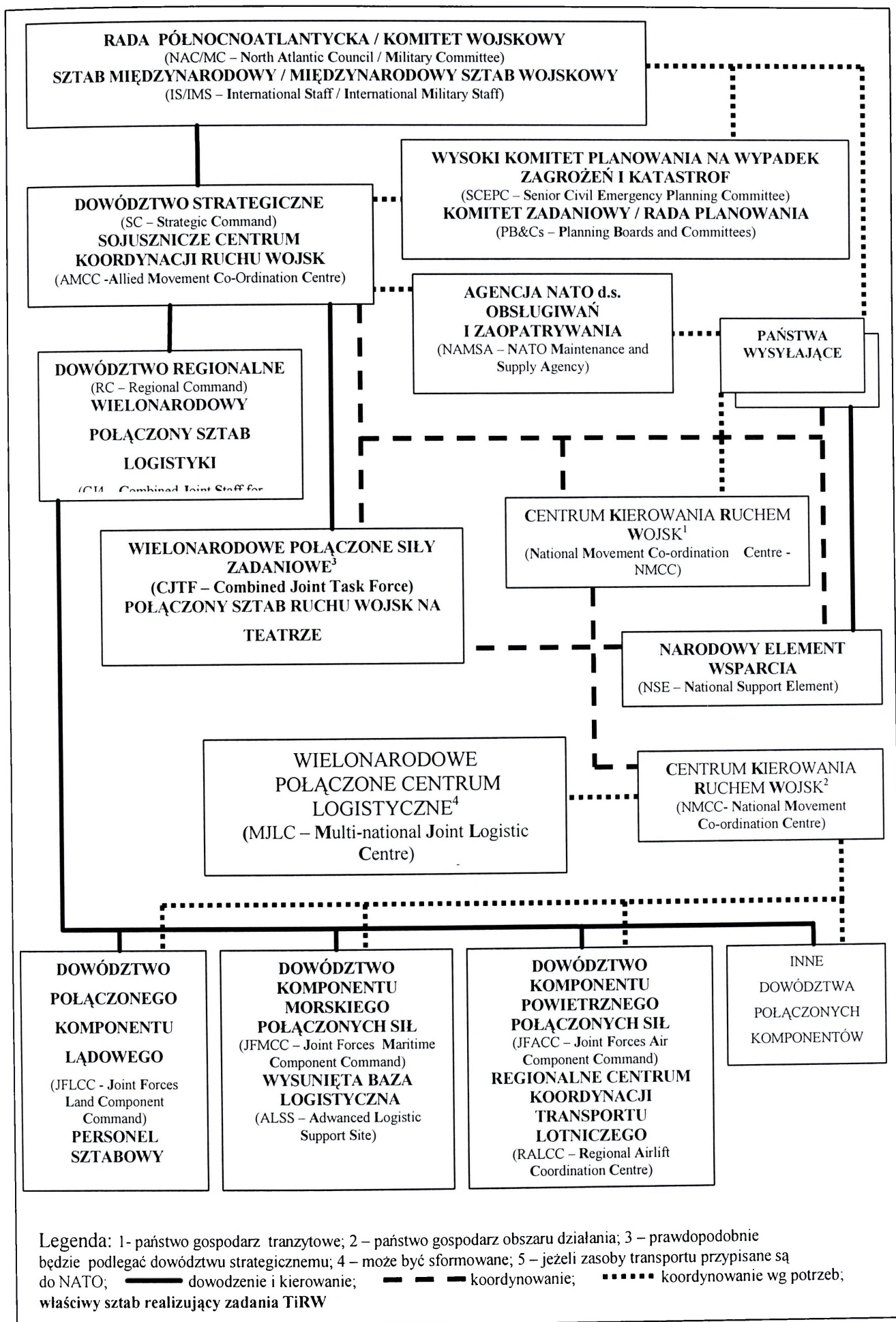
System planowania i transportu wojsk NATO ze względu na swój charakter posiada scentralizowany system planowania i kierowania, a zdecentralizowany system realizacji oparty na narodowych możliwościach uczestników operacji. Podobnie problemy postrzegane są w systemie TiRW w wielonarodowych siłach zadaniowych (rys. 2).

### ***3.1. Zadania ogniw systemu dowodzenia, w zakresie kierowania ruchem wojsk NATO***

Główne zadania poszczególnych ogniw systemu dowodzenia, w zakresie kierowania transportem i ruchem wojsk NATO.

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

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



Rys. 2. ZINTEGROWANA STRUKTURA DOWODZENIA TRANSPORTEM I RUCHEM WOJSK W WIELONARODOWYCH SIŁACH ZADANIOWYCH NATO

Zródło: Materiał z konferencji dotyczącej przygotowania przemieszczenia i zmiany PKW Irak

Do głównych zadań komitetu należy:

- promowanie kooperacji cywilno-wojskowej;
- wypracowanie porozumień w sprawie wsparcia transportowego operacji NATO;
- rozwijanie współpracy z różnymi kooperantami na rzecz zapewnienia wsparcia transportowego do operacji NATO;
- zapewnianie 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 NATO;
- monitorowanie prawodawstwa różnych państw, w celu właściwej rekomendacji transportu cywilnego do potrzeb NATO.

W procesie planowania wskazane jest, aby planiści cywilni włączani byli do rozwiązywania problemów transportu podczas planowania operacyjnego i taktycznego wykonania ruchu wojsk. 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, oceanicznego i lądowego doradza w zakresie poszukiwania dróg ułatwiających dostęp do światowych przewozów, wskazuje możliwość ich pozyskania do potrzeb NATO. Jednocześnie, wskazuje na tych przewoźników, którzy spełniają wymagania przewozów wojskowych.

**Agencja NATO d.s. Obsługiwań i Zaopatrzywania** - zapewnia pomoc w zakresie kontraktowania wybranego rodzaju transportu cywilnego do potrzeb NATO lub do krajów zrzeszonych indywidualnie.

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

- planowanie i kierowanie ruchem sił narodowych z uwzględnieniem wymagań operacyjnych Sojuszu;

- określenie narodowych potrzeb i możliwości, w zakresie transportu i ruchu wojsk i przedstawienie ich dowództwu strategicznemu;
- wykorzystanie cywilnych narodowych możliwości transportu, a nadwyżki oferować do potrzeb Sojuszu;
- pozytywnie odpowiadanie 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 przyjęcie i ruch wojsk i 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;
- realizowanie zadań kierowania transportem i ruchem wojsk, w układzie narodowym lub przejście w podporządkowanie właściwego dowództwa NATO;
- uzgadnianie i koordynowanie z krajami sąsiadującymi tranzytowego przekraczania granic;
- udostępnianie narodowych możliwości transportowych państwom sojuszniczym.

**Państwo wiodące**<sup>32</sup> 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

<sup>32</sup> Podobną funkcję spełniało państwo Polskie podczas organizowania wielonarodowej dywizji do Iraku. W stosunku do uczestników w operacji pokojowej, w składzie wielonarodowej dywizji Polska była i jest państwem wiodącym. Narodowe systemy transportu i kierowania ruchem wojsk posiadają różną organizację w zależności od możliwości i potrzeb narodowych. Istotne jest aby narodowy system (NMCC) był kompatybilny, co do procedur i zadań z Sojuszniczym Centrum Koordynacji Ruchu.

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. 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 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;
- koordynowanie narodowych planów przemieszczania wojsk, transportu zaopatrzenia oraz powrotnego przemieszczenia z rejonu operacji;
- opracowywanie 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 odpowiedniego dowódcę operacji, w celu rozwiązywania problemów TiRW;
- wcielanie w życie założeń NATO dotyczące zasobów transportu.

Ideą Sojuszniczego Centrum Koordynacji i Ruchu Wojsk jest planowanie i koordynowanie wysiłków przemieszczania i transportu państw wysyłających i wiodących w operacji.

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

- opracowanie planów alternatywnych;
- nawiązywanie współpracy pomiędzy władzami NATO, a Unią Europejską oraz Komisją Planowania ds. Zwalczania Skutków Sytuacji Kryzysowych;
- prowadzenie analiz, w celu koordynacji narodowych i sojuszniczych planów alternatywnych;
- 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 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;
- przedstawianie 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 głównych zadań należy:

- opracowanie planów TiRW, w połączonych obszarach odpowiedzialności;

- przedstawianie wymagań co do pożądanej kolejności 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 głównych zadań należy:

- planowanie ruchu wojsk i transportu w obszarze odpowiedzialności;
- koordynowanie 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 i poza terytorium Sojuszu. Współcześnie żaden kraj nie jest w stanie zabezpieczyć sobie potrzeb transportu strategicznego, stąd zadaniem Sojuszu jest spełnienie tych potrzeb, w ramach systemu TiRW.

### **3.2. Procedury generowania sił do misji wielonarodowych**

Przygotowanie i przeprowadzenie operacji wojskowej nierozdzielnie łączy się ze stworzeniem odpowiednich planów operacyjnych, które zawierają wszystkie niezbędne informacje oraz elementy, mające wpływ na skuteczne przeprowadzenie tejże operacji. W środowisku Sojuszu prowadzi się planowanie operacyjne oraz wytwarza się plany operacyjne na wszystkich szczeblach struktur dowodzenia<sup>33</sup>. W zależności od specyfiki operacji lub misji, jaka będzie przeprowadzona przez siły Sojuszu, zależec będzie, na jakim szczeblu dowodzenia prowadzony będzie proces planowania operacyjnego. W celu zapewnienia stworzenia w odpowiednim czasie efektywnego, spójnego i zgodnego z przyjętymi standardami planu operacyjnego została stworzona właściwa architektura planowania operacyjnego. Pozwoliło to na stworzenie Systemu Planowania Operacyjnego (*ang. NATO Operational Planning System*), który ma zastosowanie do wszystkich kategorii planowania. Polityczne zwierzchnictwo oraz kontrola ma zasadniczy wpływ na przebieg procesu planowania operacyjnego w NATO. System planowania operacyjnego powinien być na tyle elastyczny, aby istniała możliwość wprowadzenia dodatkowych wytycznych wynikających z ciągle zmieniającej się sytuacji politycznej w rejonie kryzysu<sup>34</sup>.

Dla określenia System Planowania Operacyjnego NATO, w 2000 r. Komitet Wojskowy NATO wydał dokument MC 133/3, zatwierdzony przez Radę Północnoatlantycką. Dostarcza on wytycznych w zakresie rozpoczęcia, tworzenia, zatwierdzenia, wykonania, przeglądu, dokonania zmian i unieważnienia wszystkich kategorii planów Sojuszu, a także precyzuje procedury dotyczące aktywacji i przerzutu sił Sojuszu w rejon operacji.

---

<sup>33</sup> MC 133/3, System Planowania Operacyjnego NATO, Bruksela, 2000.

<sup>34</sup> Tamże

Dokumentem określającym zasady doktrynalne, w zakresie planowania, wykonania i wspierania operacji połączonych Sojuszu jest Sojusznicza Doktryna Połączona AJP-01(B) (*ang. Allied Joint Doctrine*). Dokument ten przedstawia zasady prowadzenia operacji sojuszniczych o charakterze połączonym oraz wielonarodowym. Dodatkowo Doktryna Operacji Połączonych Sojuszu AJP-03 – (*ang. Allied Joint Operations Doctrine AJP-03*), wprowadza, ustala i reguluje zasady działania wojsk Sojuszu, w określonych sytuacjach operacyjnych.

Planowanie operacyjne jest procesem metodycznym w trakcie, którego personel sztabu powinien skoncentrować się nad zaistniałym problemem, rekomendując dowódcy gotowe rozwiązania wynikające z przeprowadzonej wnikliwej analizy problemu, a w efekcie końcowym dostarczyć gotowy produkt, w postaci planu operacyjnego, jakim jest Plan Operacji (*ang. Operational Plan – OPLAN*).

Proces Planowania Operacyjnego – *OPP* składa się z pięciu etapów. Pierwszym etapem *OPP* jest zapoczątkowanie procesu planowania, który wszczyna Dyrektywa Inicjująca (*ang. Initiating Directive*) zawierająca takie podstawowe informacje jak:

- opis sytuacji wymagającej analizy;
- zadania od nadrzędnego szczebla dowodzenia;
- pożądany stan końcowy operacji (*ang. End State*) oraz środek ciężkości (*ang. Center of Gravity*);
- pozostałe informacje zawierające również założenia i intencje dowódcy.

Dyrektywa Inicjująca przyjmuje formę instrukcji, na podstawie której rozpoczyna się proces planowania. Po otrzymaniu dyrektywy zostaje powołana Grupa Planowania Operacyjnego (*ang. Joint Operation Planning Group – JOPG*).

Drugim krokiem *OPP* jest przeprowadzenie analizy operacyjnej, która ma na celu zebranie wszystkich informacji istotnych dla podjętego procesu planowania i opracowywanego planu operacyjnego, a także ich ocena w kontekście sprecyzowania misji wojsk Sojuszu. Jest to długi i dość złożony proces w wyniku, którego zostają określone i sprecyzowane żądania nadrzędnego dowódcy jak również przedstawione zostają warunki pozwalające wesprzeć całokształt operacji, w jak najbardziej efektywny sposób. Ten etap planowania kończy odprawa informacyjna dla dowódcy,

który zatwierdza lub odrzuca przyjęty kierunek pracy zespołu analizującego problem oraz przedstawia dodatkowe wytyczne do kolejnego etapu procesu planowania. Efektem pracy w tej fazie jest dokument „Wytyczne dowódcy do planowania” (*ang. Commander’s Planning Guidance*).

W etapie trzecim, głównym zadaniem jest opracowanie możliwych kierunków przebiegu operacji zarówno z punktu widzenia przeciwnika jak i własnego. Punktem wyjścia w tej fazie planowania jest praca wykonana w fazie 2, której efektem końcowym był dokument „Wytyczne dowódcy do planowania” oraz bardziej szczegółowe analizy kierunkowe. W trakcie etapu trzeciego generowana jest lista możliwych kierunków rozwoju sytuacji w postaci wariantów działania (*ang. Courses of Action - COAs*) a następnie przygotowuje się rekomendację najbardziej prawdopodobnego, który zostanie przedstawiony dowódcy podczas Odprawy Decyzyjnej (*ang. Decision Briefing*). Po akceptacji dowódcy zostają sporządzone następujące dokumenty:

- **ocena dowódcy** (*ang. Commander’s Estimate*) – zawiera tło i opis sytuacji opracowywanych w tej fazie oraz decyzję dowódcy;
- **lista niezbędnych sił** (*ang. Statement of Requirements - SOR*) – określająca wymagany skład sił do przeprowadzenia operacji, która następnie jest przedstawiana potencjalnym uczestnikom wydzielającym kontyngenty do składu sił sojuszniczych;
- **koncepcja operacji** (*ang. Concept of Operations – CONOPS*) – jednoznacznie określa intencję dowódcy w jaki sposób zamierza wykonać otrzymane zadanie. Dokument ten między innymi zawiera opis sytuacji, definiuje misję, przedstawia koncepcję przeprowadzenia operacji oraz określa wymagane siły i ich możliwości, a także opisuje koncepcję wsparcia, zabezpieczenia logistycznego oraz strukturę dowodzenia, kierowania i łączności.

Etap czwarty planowania ma za zadanie opracowanie szczegółowego planu, który będzie opisywał sposób przygotowania i przeprowadzenia operacji (*ang.*

*Operational Plan - OPLAN*), zawierającego wszystkie niezbędne instrukcje obejmujące obszary funkcjonalne analizowane w trakcie procesu planistycznego.

Głównym zadaniem sztabu w tym etapie jest dokonanie wszelkich, niezbędnych uzgodnień, w relacjach przełożony - podwładny oraz ze sztabami współdziałającymi, zgodnie z zamiarem wykonania zadania przez dowódcę. Realizuje się to w czasie odpraw koordynacyjnych, na których dokonuje się uzgodnień zapisów zawartych w części głównej planu i treści załączników do planu oraz koordynacji przedsięwzięć zabezpieczających wykonanie planu, realizowanych przez dowództwa współdziałające.

Ostatnim, piątym etapem procesu planowania jest przegląd planu oraz wprowadzenie uaktualnień wynikających ze zmiany sytuacji mającej wpływ na przeprowadzenie operacji lub uzyskania dodatkowych istotnych informacji i wytycznych. Jest to proces ciągły, w stosunku do wszystkich rodzajów wytworzonych planów. W przypadku stwierdzenia zasadniczych zmian, które nie pozwalają na dalszą jego weryfikację i uaktualnianie, rozpoczyna się proces ponownego opracowania planu.

Jedną z najważniejszych faz przygotowania operacji jest proces formowania sił, a następnie ich przemieszczenie w obszar operacyjnego przeznaczenia. W zależności od zadania i rodzaju planowanej operacji, proces formowania sił może obejmować kraje członkowskie NATO, jak również państwa partnerskie, które będą wchodzić w skład sojuszu na okres uczestnictwa w danej operacji pod dowództwem NATO. Cały proces formowania sił jak i okres ich przerzutu w rejon operacji będzie dostosowany do specyficznych warunków panujących w rejonie kryzysu, jak również do ram czasowych narzuconych przez decyzje wydane przez NAC. W procesie budowania sił, za który odpowiedzialny jest dowódca na szczeblu strategicznym, wyróżnia się kilka etapów.

Pierwszym krokiem jest wydanie przez NAC Dyrektywy Aktywującej Siły (*ang. NAC Force Activation Directive*), która jest podstawą dla dowódcy na poziomie strategicznym (*ang. Strategic Commander - SC*) do rozpoczęcia procesu. Moment wydania dyrektywy, poprzedzony jest zatwierdzeniem przez NAC CONOPS-u. W rzeczywistości, mając na uwadze jak najszybsze

zakończenie procesu planowania operacji, moment zatwierdzenia CONOPS-u zbiega się z momentem wydania Dyrektywy Aktywującej Siły.

Kolejnym krokiem jest poinformowanie przez SC, krajów biorących udział w operacji o uruchomieniu procedury aktywującej siły. Komunikat Aktywacyjny (*ang. SC Activation Warning - ACTWARN*) wydany w formie dokumentu, zawiera wstępne wymagania w stosunku do formowanych sił (*ang. Provisional SOR*). ACTWARN ponadto definiuje misję oraz określa kluczowe daty np. Konferencji Generacji Sił (*ang. Force Generation Conference*). W odpowiedzi na SOR, kraje powinny podać wstępną ofertę przedstawiającą siły narodowe wydzielone do składu formowanych sił sojuszniczych. Daje to wstępny obraz dowództwu strategicznemu, przed oficjalną Konferencją Generacji Sił, jakimi siłami może dysponować z poszczególnych krajów, w stosunku do posiadanych zasobów w strukturze sił Sojuszu. W rzeczywistości po wydaniu ACTWARN rozpoczynają się nieformalne negocjacje uzgadniające narodowy wkład do planowanych sił sojuszniczych. Uzgodnienia prowadzone będą pomiędzy dowództwem strategicznym, a krajami wydzielającymi narodowe kontyngenty (*ang. Troop Contribution Nations – TCNs*).

Konferencja Generacji Sił SC (*ang. SC Force Generation Conference*) jest kolejnym etapem budowania sił po otrzymaniu nieformalnych ofert z TCNs. Celem konferencji jest uszczegółowienie i sfinalizowanie SOR oraz sporządzenie szczegółowego, skoordynowanego planu przerzutu sił w rejon operacyjny (*ang. SC's Multi-national Detailed Deployment Plan - MNDDP*).

W dalszej kolejności dowództwo strategiczne poleca aktywować siły Sojuszu (*ang. SC Activation Request - ACTREQ*), w następstwie którego TCNs złożą oficjalne oferty wydzielonych sił narodowych (*ang. Reciprocal Force Preparation - FORCEPREP*) do składu sił Sojuszu zawartego w SOR. Oferta ta zawiera dodatkowe informacje między innymi takie jak dane geograficzne, zabezpieczenie logistyczne własnego kontyngentu, zasady użycia sił (*ang. Rules of Engagement - ROE*) oraz strukturę dowodzenia.

Następnym krokiem dowództwa strategicznego, jeśli NAC zatwierdził plan przemieszczenia sił wstępnych, będzie poinformowanie TCNs o planowanym

przerzucie sił do wyznaczonych rejonów wyczekiwania w Rejonie Operacji Połączonej (*ang. Joint Operations Area – JOA*). W tym celu sporządza się dokument - *SC Activation of Predeployment (ACTPRED)*, który jest również podstawą do uruchomienia środków finansowych z budżetu NATO do wsparcia tej fazy operacji.

Jeśli zachodzi taka potrzeba, to po otrzymaniu wszystkich FORCEPREP z TCNs, dowództwo strategiczne może przeprowadzić konferencję, która ma na celu przedstawienie i uzupełnienie istniejących niedoborów w strukturze sił Sojuszu.

Kolejnym etapem będzie wydanie przez NAC Dyrektywy Wykonawczej (*ang. Execution Directive*), zezwalającej na rozpoczęcie planowanej operacji. Etap ten zbieżny jest z momentem zatwierdzenia OPLAN-u, który przedstawiany jest Radzie Północnoatlantyckiej przez Komitet Wojskowy.

Po otrzymaniu Dyrektywy Wykonawczej, jest wydanie przez SC rozkazu do rozpoczęcia operacji (*ang. SC Activation Order – ACTORD*). Na jego podstawie TCNs rozpoczynają przerzut swoich wojsk do JOA zgodnie z MNDDP. Równocześnie następuje przekazanie posiadanych uprawnień i podległości służbowej (*ang. Transfer of Authority- TOA*) narodowych kontyngentów, umożliwiając dowódcy objęcie dowodzenia nad całością sił<sup>35</sup>.

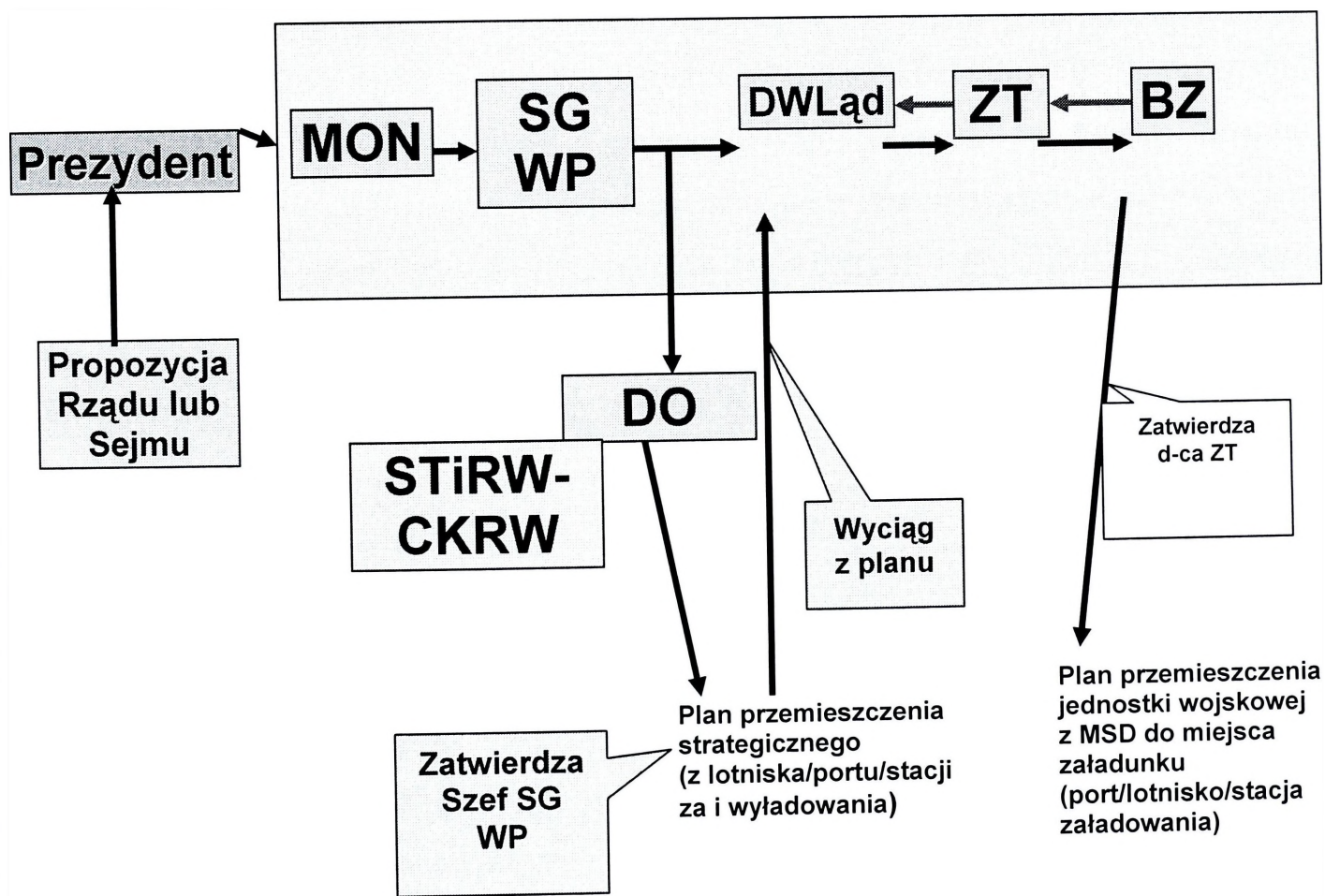
### **3.3. Planowanie operacyjne użycia SZ RP poza granicami kraju**

Bez względu na rodzaj misji/operacji, każde użycie wojsk poza granicami kraju wymaga Postanowienia Prezydenta RP o Użyciu Wojsk poza Granicami Kraju. Prezydent RP podejmuje taką decyzję na wniosek Rządu lub Sejmu. Wniosek ten jest wcześniej konsultowany w komisjach resortowych, na posiedzeniach których analizuje się zasadność takiego użycia, implikacje polityczne, możliwości SZ RP oraz koszty z tym związane. W przypadku podjęcia pozytywnej decyzji przez Prezydenta, Minister Obrony Narodowej wydaje Decyzję, w sprawie użycia Polskiego Kontyngentu Wojskowego na obszarze, który szczegółowo określa. Decyzja ta jest podstawą do opracowania Rozkazu Szefa Sztabu Generalnego WP, w sprawie użycia PKW na danym obszarze i rozpoczęcia szczegółowych prac planistyczno-uzgodnieniowych

---

<sup>35</sup> AJP-01(B), Sojusznicza Doktryna Połączona.

w Siłach Zbrojnych. Rozkaz Szefa SG WP, może być poprzedzony wytycznymi do planowania użycia PKW na danym obszarze. Wytyczne takie wydaje również dowódca DO, w ramach swoich kompetencji, które szczególnie dotyczą planowania przemieszczania oraz zabezpieczenia pobytu wojsk na tym obszarze. Wtedy to właśnie STiRW-CKRW przystępuje do wykonania planu przemieszczenia oraz wstępnie uzgadnia niezbędne środki transportowe do wykonania tego zadania<sup>36</sup>. Po sporządzeniu planu przemieszczania strategicznego oraz jego uzgodnieniu, dowódca DO przedstawia plan do zatwierdzenia przez szefa SG WP a następnie przesyła do zainteresowanych dowódców, którzy również tak jak dowódca WŁąd, dywizji czy brygady wydają swoje rozkazy w sprawie użycia PKW na danym obszarze (rys.3.)



Rys.3. PROCES PLANOWANIA UŻYCIA POLSKICH SZ POZA GRANICAMI KRAJU

Źródło: Opracowanie własne

<sup>36</sup> STiRW-CKRW, Diagram postępowania w przypadku przemieszczania wojsk poza granice kraju, opracowanie własne.

Każdy plan użycia PKW zawiera szczegółowe informacje na temat rejonu misji, zadań do wykonania, systemu łączności, dowodzenia, zabezpieczenia logistycznego, medycznego i transportowego, czasu trwania itp.

Jednym z kluczowych elementów planu jest sposób przemieszczania sił do/z rejonu misji, który opisany jest w kolejnym podrozdziale.

### **3.4. Planowanie przemieszczenia sił w rejon operacji**

W celu wygenerowania Wielonarodowego Szczegółowego Planu Przemieszczenia, Kraje Wysyłające (ang. Sending Nation – SN) przygotowują narodowe plany przemieszczenia na podstawie uzgodnień, zobowiązań i wytycznych dowódcy wielonarodowych sił a następnie uzgadniają go z naczelnymi organami transportu i ruchu wojsk sił koalicyjnych. W przypadku NATO jest to AMCC SHAPE, mające swoją siedzibę w Mons (Belgia), a w przypadku operacji w Iraku i Afganistanie Centra Przemieszczania Sił USA przy US EUCOM Sztutgard (Niemcy) i przy US CENTCOM Tampa (USA). Głównym dokumentem stanowiącym podstawę planowania jest SOR, generowany na szczeblu Dowództwa Strategicznego, który określa siły wymagane przez dowódcę do wykonania zadań.

W oparciu o SOR państwa w czasie Konferencji Generacji Sił, określają i oferują siły, jakie mogą wydzielić do określonej misji. W wyniku tych uzgodnień powstaje Sojusznicza Lista Dyspozycyjna (ang. Allied Disposition List – ADL), która zawiera zadeklarowane siły oraz określa wymagania operacyjne dowódcy poprzez wyszczególnienie terminu gotowości sił do działania (ang. Commander Required Date CRD), priorytetu ważności, portu wylądunku (ang. Port of Disembarkation - POD) i miejsca operacyjnego przeznaczenia (ang. Final Destination - FD) dla każdej jednostki. W oparciu o ADL Państwa Wysyłające opracowują swoje narodowe plany przemieszczenia (ang. Detailed Deployment Plan – DDP), uwzględniając wszelkie etapy czasowe pozyskiwania środków transportowych, przegrupowania, osiągnięcia rejonów docelowych oraz wybrane linie komunikacyjne (ang. Line of Communication - LOC), rodzaje transportu (ang. Mode of Transport - MOT), porty załadunku

i wyładunku (POE, POD), plany załadunku poszczególnych środków transportowych. Narodowe DDP są następnie łączone i dekonfliktowane na szczeblu sojuszniczym (w NATO AMCC SHAPE), w Wielonarodowy DDP (ang. Multinational Detailed Deployment Plan - MNDDP), w porozumieniu z Państwami Wysyłającymi i Państwem Gospodarzem<sup>37</sup> (załącznik 2).

Integralną częścią procesu planowania przemieszczenia jest Plan Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruch Wojsk na Teatrze Działań (ang. Reception, Staging and Onword Movement - RSOM), realizowany głównie tam gdzie jest to możliwe przez Państwo Gospodarza (HN), w porozumieniu z Państwami Wysyłającymi i dowódcą strategicznym, w celu maksymalizacji przepustowości portów wyładowniczych (POD), obszarów przyjęcia, zbiórki i formowania kolumn, uzupełnienia paliw, przeformowania do miejsc operacyjnego przeznaczenia, zgodnie z CRD<sup>38</sup>.

Możliwości przyjęcia i dalszego ruchu wojsk, a także dostępność środków transportowych są elementami kluczowymi i mogą wymusić poprawki do narodowych DDP. Dokładny plan oraz procedury dotyczące przerzutu wszystkich wojsk biorących udział w operacji do JOA zawarte są w aneksie „S” do OPLAN-u.

Integralnym elementem procesu przerzutu wojsk wchodzących w skład Sojuszu jest dokładnie opracowany i skoordynowany plan wsparcia państwa gospodarza, (ang. *Host Nation Support - HNS*) w oparciu, o który przybywające wojska Sojuszu do JOA będą wykorzystywać istniejącą infrastrukturę. Przygotowany i uzgodniony plan HNS, jest oparty na podpisanych porozumieniach (ang. *Status of Forces Agreement – SOFA, Memorandum of Understanding – MOU, Technical Agreement - TA*), pomiędzy Państwem Gospodarzem, a przedstawicielem Sił Sojuszniczych, reprezentującym przybywające wojska.

---

<sup>37</sup> AJP 4.4A, Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk, Rozdział III.

<sup>38</sup> Organizacja Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (RSOM) na Teatrze Działań przy Braku Wsparcia Państwa – Gospodarza (HNS), AON, Warszawa 2004, Rozdział III.

### **3.4.1. Sojuszniczy System Przemieszczania Wojsk (ADAMS)**

Niezwykle ważną kwestią w NATO, obok jasnych dla wszystkich procedur są narzędzia zapewniające bezkolizyjne i sprawne kierowanie przemieszczaniem wojsk. Jednym z nich jest omówiony niżej system (ADAMS). Sojuszniczy System Przemieszczania i Ruchu Wojsk (ang. Allied Deployment and Movement System - ADAMS) jest częścią Podsystemu Obszaru Funkcjonalnego Logistyki (LOGFAS), w ramach Zautomatyzowanego Systemu Dowodzenia i Kierowania NATO.

ADAMS jest wykorzystywany do szybkiego generowania planów przemieszczenia oraz sprawdzania ich wykonalności poprzez możliwość szybkiej weryfikacji i kalkulacji potrzebnych środków transportowych, uzgodnień międzynarodowych i możliwości szybkiej dystrybucji między państwami i dowództwami NATO. ADAMS składa się z kilku aplikacji programowych takich jak:

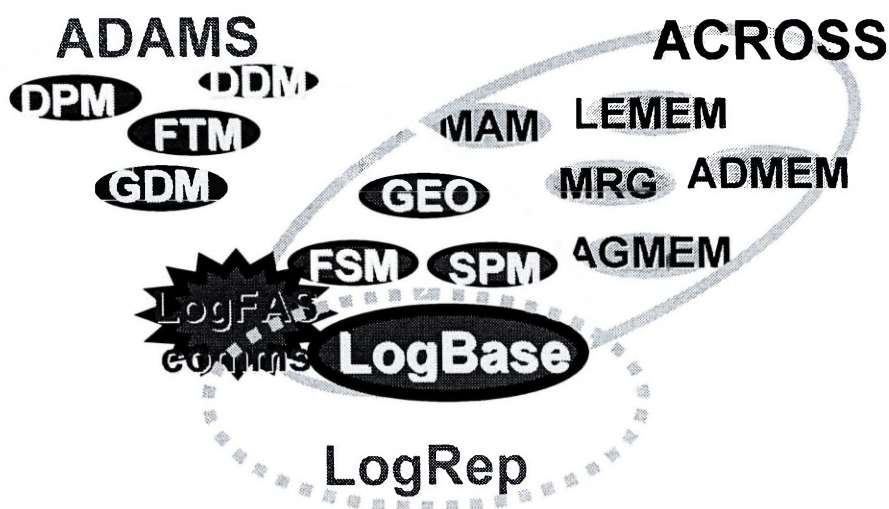
- Moduł Zobrazowania Geograficznego /GEOMENAGER/;
- Moduł Planowania Przemieszczenia /Deployment Planning Module/;
- Moduł Danych o Siłach Zbrojnych /Force Data Module/<sup>39</sup>.

Wszystkie one są połączone z podstawową bazą danych, zwaną LogBase, która przechowuje informacje o infrastrukturze transportowej, rodzajach środków transportowych, rodzajach sprzętu wojskowego, liniach komunikacyjnych itd. LogBase jest również bazą danych dwóch innych systemów LOGFAS, tj. Logistycznego Systemu Meldunkowego (LogRep) oraz Systemu Optymalizacji Zasobów (ACROSS). W bazie danych przechowywane są także podstawowe dokumenty dotyczące przemieszczania wojsk, takie jak SOR, ADL i DDP.

---

<sup>39</sup> ADAMS Tutorial, wersja 4.0, luty 2004r.

## ADAMS Software Modules /Moduły Systemu /



Rys. 4. BAZA DANYCH SYSTEMU LOGFAS

Źródło: *ADAMS Tutorial, wersja 4.0, luty 2004r.*

Szybkie planowanie umożliwia jeden z podstawowych modułów systemu, jakim jest Moduł Planowania Przemieszczenia (ang. Deployment Planning Module - DPM). Wygenerowane Narodowe Szczegółowe Plany Przemieszczenia (ang. Detailed Deployment Plan – DDP) są łączone w jeden Wielonarodowy Szczegółowy Plan Przemieszczenia (ang. Multinational Detailed Deployment Plan - MNDDP), który na szczeblu dowództwa strategicznego NATO jest analizowany, prezentowany i korygowany w czasie kolejnych konferencji planowania transportu i ruchu wojsk.

Tak jak planowanie operacyjne, także planowanie logistyczne oraz planowanie transportu i ruchu wojsk są procesami składającymi się z następujących po sobie etapów, wymagającymi bliskiej interakcji wśród wszystkich planujących i realizujących przemieszczenie.

Konferencja planowania ruchu wojsk ocenia wykonalność MNDDP, włączając w to ocenę przygotowania zadań w ramach RSOM na Teatrze. W przypadku koniecznych korekt, narodowi operatorzy systemu ADAMS przygotowują w oparciu o wytyczne dowództwa strategicznego kolejne wersje narodowych DDP aż do zaakceptowania ich jako element planu wielonarodowego. Narodowi administratorzy bazy danych są odpowiedzialni za poprawność i aktualność narodowych danych.

Aby spełnić cele integracji i interoperacyjności, główna baza danych ze współdzielonymi elementami (np. dane geograficzne) tworzona i utrzymywana jest na

szczeblu dowództwa strategicznego. Jednakże każde państwo może utrzymywać swoją własną narodową bazę danych.

Dane geograficzne dla obszaru przemieszczenia lub te, które są używane przez więcej niż jedno państwo, są utrzymywane i dystrybuowane centralnie przez menedżera danych dowództwa strategicznego.

Polski terminal systemu ADAMS zlokalizowany jest w Szefostwie Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk w Warszawie. Jest on wykorzystywany do planowania przemieszczeń jednostek SZ RP poza granice kraju, w ramach operacji sojuszniczych oraz generowania planów przemieszczenia jednostek wchodzących w skład Sił Odpowiedzi NATO. Sojusznicza i narodowa baza danych uaktualniana jest na bieżąco przez etatowych, certyfikowanych operatorów systemu.

### ***3.4.2. Zadania organów transportu i ruchu wojsk w zakresie planowania przemieszczania wojsk***

Przygotowanie przemieszczania wojsk w układzie sojuszniczym wymaga podjęcia wysiłku koordynacji wielu przedsięwzięć organizacyjnych, zarówno na szczeblu narodowym jak i Sojuszu. Struktura dowódcza NATO raczej zarządza niż kieruje transportem i ruchem wojsk. Zarządzanie to może, w zależności od sytuacji i szczebla dowodzenia, całkowicie lub częściowo obejmować następujące funkcje:

- inicjowanie planowania przemieszczenia wojsk przez organizowanie konferencji transportowych pod przewodnictwem właściwego dowódcy strategicznego;
- określanie priorytetów przemieszczania, zgodnie z wymaganiami operacyjnymi dowódcy NATO;
- koordynacja tworzenia Narodowych i Wielonarodowych Szczegółowych Planów Przemieszczania (DDP/MNDDP);
- dekonfliktacja Narodowych DDP we współpracy z państwami wysyłającymi (SN), wiodącymi (LN) i gospodarzami (HN);
- koordynacja wykorzystania zasobów transportowych i infrastruktury;

- monitorowanie ruchu wojsk, w celu określenia stanu aktualnego oraz, jeśli zajdzie potrzeba, podjęcia środków zaradczych we współpracy z poszczególnymi państwami<sup>40</sup>.

Na szczeblu dowództwa NATO w Brukseli, Sztab Międzynarodowy oraz Międzynarodowy Sztab Wojskowy wspomaga planowanie i realizację przemieszczania poprzez dostarczanie politycznych i wojskowych wytycznych i uzyskiwanie terminowych porozumień dotyczących tranzytu sił przez terytoria państw, kiedy jest to konieczne. Istniejący tam Komitet Planowania Cywilnego na Wypadek Zagrożeń (SCEPC) poprzez trzy Rady i Komitety Planowania ds. cywilnego transportu morskiego, powietrznego i lądowego doradza na temat dostępności i wykorzystania cywilnych środków transportu i odpowiedniej infrastruktury do wsparcia wojskowych i cywilnych zadań transportowych oraz wspomaga proces pozyskiwania cywilnych środków transportowych dla potrzeb obronnych.

Koordynatorem przygotowań i przemieszczeń sojuszniczych jest Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (ang. Allied Movement Coordination Centre – AMCC) przy ACO w Mons (Belgia), którego zadania sprowadzają się do funkcji opisanych powyżej.

Strukturę organizacyjną transportu i ruchu wojsk w NATO przedstawia załącznik 3.

Narodowe struktury transportu i ruchu wojsk pozyskują zasoby transportowe i planują, a także kierują ruchem sił narodowych i narodowych komponentów sił wielonarodowych z miejsca stacjonowania do miejsca operacyjnego przeznaczenia, według Sojuszniczej Listy Dyspozycyjnej (ADL). Organizacja jest różna, w zależności od państwa. Jednakże, każde z państw jest zobowiązane do aktywowania Narodowych Centrów Koordynacji Ruchu Wojsk - CKRW (ang. National Movement Coordination Centre – NMCC), które oprócz zadań związanych z monitorowaniem przemieszczania wojsk własnych mają za zadanie akceptować, koordynować i kontrolować ruch wojsk

---

<sup>40</sup> AJP 4.4A, Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk, Rozdział II

sojuszniczych na własnym terytorium, w ramach wsparcia operacji, zgodnie z wymaganiami Państw Wysyłających, jak również z wymogami operacyjnymi dowódcy sił wielonarodowych. Szczególnie istotną rolę odgrywają CKRW Państwa Gospodarza, na którego terytorium przemieszczają się wszystkie siły międzynarodowe. Organizacja CKRW jak również związanych z nim jednostek wykonawczych kierowania ruchem wojsk (ang. Movement Control - MC) i Regulacji Ruchu (ang. Traffic Control) jest określana przez dane państwo i dostosowana do aktualnych potrzeb. CKRW powinno zapewnić możliwość pracy oficerom łącznikowym Państw Wysyłających jak i Sojuszniczego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (AMCC), stosownie do potrzeb w fazie przygotowawczej do przemieszczenia jak i realizacyjnej. Narodowe CKRW jest najwyższą władzą w zakresie ruchu wojsk związanego z wszelkim przemieszczaniem sił (w powietrzu, na morzu i na lądzie) na jego suwerennym terytorium. Do jego głównych zadań należy:

- aprobowanie, koordynowanie i kierowanie wszelkimi przemieszczeniami sił na jego terytorium zgodnie z zatwierdzonym przez dowództwo strategiczne MNDDP;
- uzgadnianie i koordynowanie z państwami sąsiadującymi przekraczanie granic przez siły własne i sojusznicze;
- koordynowanie i/lub ułatwianie wykorzystania narodowych cywilnych i wojskowych zasobów transportu i ruchu wojsk udostępnianych na wniosek Państw Wysyłających (SN);
- monitorowanie przemieszczania wojsk własnych poza granicami kraju<sup>41</sup>.

W obecnej chwili największe problemy stwarza dla CKRW brak odpowiedniej możliwości monitorowania przemieszczania wojsk własnych poza granicami kraju. Pomimo rozwiązań tymczasowych duże trudności występują szczególnie w śledzeniu środków materiałowych i sprzętu wojskowego. STiRW-CKRW w chwili obecnej testuje własny program oparty na technice satelitarnej<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Tamże.

<sup>42</sup> Doświadczenia własne autorów.

### ***3.4.3. Organizacja przyjęcia, postoju i dalszego ruchu wojsk w rejonie misji***

Na podstawie najnowszych doświadczeń, można przyjąć, że System organizacji przyjęcia, postoju i dalszego ruchu wojsk (ang. Reception, Staging and Onward Movement - RSOM) jest kluczowym elementem końcowej fazy przemieszczania wojsk. Od organizacji tego systemu zależy jak szybko przybywające siły sojusznicze do teatru działań zostaną rozładowane, zintegrowane, zabezpieczone logistycznie i przemieszczone do rejonów odpowiedzialności<sup>43</sup>.

RSOM to szereg przedsięwzięć, które muszą być wykonane w porozumieniu z Państwem Gospodarzem, uwzględnione w porozumieniach ogólnych MOU i porozumieniach technicznych TA, by spełnić wymagania Państw Wysyłających i sojuszniczego dowódcy. Wymagania te pozwalają na opracowanie Połączonego Planu Wsparcia przez Państwo Gospodarza (ang. Joint Host Nation Support Plan - JHNSP) przedstawiającego możliwości danego państwa oraz potrzeby sił sojuszniczych, które przez to państwo nie mogą być spełnione.

Państwo Gospodarz spełnia funkcję decydująco – koordynującą w realizacji planów przyjęcia, przeformowania i dalszego ruchu wojsk oraz jest odpowiedzialne za dostarczenie wszelkiego dostępnego wsparcia, w tym również lokalnych środków transportowych<sup>44</sup>.

Wymagania Państw Wysyłających, co do wsparcia przez Państwo Gospodarza, w zakresie transportu i ruchu wojsk powinny być wyspecyfikowane z odpowiednim wyprzedzeniem. Wnioski i doświadczenia w tym zakresie wskazują, że niezwykle pomocnym jest Sojuszniczy System Przemieszczania i Ruchu Wojsk (ADAMS).

Państwa Wysyłające współpracują z Narodowym Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (NMCC) Państwa Gospodarza, które służy jako centralny punkt kontaktowy dla wszystkich Państw Wysyłających, w celu ułatwienia przemieszczania ich sił na terytorium Państwa Gospodarza. Procedury celne Państwa Gospodarza, ewentualne podatki, opłaty i zasady prawne obowiązujące na terytorium Państwa Gospodarza

---

<sup>43</sup> Organizacja Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (RSOM) na Teatrze Działań przy Braku Wsparcia Państwa – Gospodarza (HNS), AON, Warszawa 2004, s.14.

<sup>44</sup> AJP 4.4A, Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk, Rozdział XI

muszą być respektowane przez Państwa Wysyłające chyba, że odpowiednie umowy traktują tę problematykę inaczej<sup>45</sup>.

Aby zapewnić wymaganą sprawność systemu RSOM na teatrze działań w operacjach sojuszniczych, podjęto na forum NATO działania zmierzające do utworzenia specjalistycznych mobilnych jednostek RSOM, które zdolne były by zabezpieczyć w tym względzie potrzeby przemieszczanych wojsk. Okazuje się jednak, że nie zawsze jest możliwość korzystania z instytucji Państwa Gospodarza, lub nie posiada on zdolności do wsparcia przemieszczanych sił sojuszniczych. Dowódca zgrupowania operacyjnego musi wtedy przejąć całkowitą odpowiedzialność w zakresie RSOM i być samowystarczalnym. W takiej sytuacji, dowódca sojuszniczy odpowiedzialny za koordynację przemieszczania sił aktywuje Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (ang. Theatre Movement Coordination Centre - TMCC), które przejmuje rolę NMCC Państwa Gospodarza i kieruje przemieszczaniem na jego terytorium<sup>46</sup>.

Organizacja przyjęcia sił sojuszniczych na Teatrze obejmuje:

- ustanowienie struktury dowodzenia i kierowania (C2) dla Sił Połączonych i struktury łączności z dowództwami NATO oraz poprzez Dowódcę Strategicznego, z państwami wydzielającymi siły;
- utworzenie i ochrona linii komunikacyjnych (ang. LOCs – Lines of Communications);
- koordynacja rozwijania sił;
- rozbudowę (wzmocnienie/integrację) sił;
- przygotowanie i szkolenie sił na teatrze działań;
- ochronę i bezpieczeństwo przemieszczanych sił;
- organizację sieci współdziałania według potrzeb;
- prowadzenie wstępnych operacji według potrzeb<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> Tamże.

<sup>46</sup> AJP 4.4A, Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk, Rozdział III

<sup>47</sup> AJP – 3: *Operacje Połączone Sojuszu*.

Porty Wyładunkowe (POD) oraz Wysunięte Bazy Ześrodkowania (ang. *Forward Mounting Base* - FMB) są elementami systemu RSOM i są wyznaczane jeszcze przed rozwinięciem sił głównych. W celu zapewnienia właściwego poziomu przepustowości w portach POD lub bazach FMB zasadniczą sprawą jest rozwinięcie zawczasu zasobów logistycznych, umożliwiających szybkie przemieszczanie sił do rejonów odpowiedzialności.

Sprawność przemieszczania, a co za tym idzie sukces operacyjny może również zależeć od cywilnego i wojskowego wsparcia Sił Połączonych przez ludność lokalną zamieszkującą rejon działań. O ile to możliwe, koordynacja takiego wsparcia powinna być wcześniej zaplanowana, a jego poziom wynegocjowany zgodnie z planami opracowanymi zawczasu lub we wczesnym etapie planowania w sytuacji kryzysu.

Efektywność RSOM jest ściśle powiązana ze zdolnościami efektywnego transportu strategicznego. Zwiększenie zdolności morskiego i lotniczego transportu strategicznego może okazać się bezskuteczne, jeżeli nie będzie możliwości szybkiego wejścia sił do operacji poprzez ograniczenia przyjęcia postoju i dalszego ruchu wojsk przybyłych w rejon misji. Brak zdolności krajów do rozładunku sprzętu i ludzi przybywających w rejon teatru działań, może uniemożliwić wykonanie zadania postawionego Dowódcy Operacyjnemu<sup>48</sup>.

Przemieszczanie kontyngentów narodowych i/lub utworzonych formacji z Portów Wyładunkowych (PODs) do Rejonu Operacyjnego (OA) wymaga zdolności transportowych na teatrze działań, które ze swojej natury różnią się od zdolności transportu strategicznego. Wymagania co do środków transportu operacyjnego (tzn. wielkość, wymiary, ilość, możliwości operacyjne, zdolności obronne) wymuszają wykorzystania różnych typów zasobów. Tak jak w przypadku rozwinięcia strategicznego, rozwinięcie wewnątrz teatru działań ułatwia użycie narodowych zdolności transportowych, zazwyczaj przewidzianych dla kontyngentów narodowych, ale okazynie udostępnianych innym kontyngentom i/lub formacjom.

---

<sup>48</sup> Organizacja Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (RSOM) na Teatrze Działania przy Braku Wsparcia Państwa – Gospodarza (HNS), AON, Warszawa 2004, s. 8.

System RSOM ma złożony i dynamiczny charakter, wymaga specjalnych sił i środków oraz współpracy z sojusznikami oraz cywilnymi i wojskowymi instytucjami państwa, na terenie którego RSOM jest realizowany.

RSOM może być organizowany:

- na Teatrze Działań - przerzut bezpośrednio na teatr i integracja;
- w pobliżu Teatru Działań - przerzut do rejonu pośredniego, integracja i przerzut taktyczny do rejonu działań;
- w porcie załadowczym kraju sojuszniczego - przerzut wojsk do wyznaczonego portu załadowania na obszarze NATO, integracja i przerzut strategiczny do rejonu działań<sup>49</sup>.

Dokonane analizy wskazują, że bardzo ważnym elementem okazuje się integracja Wielonarodowych Zintegrowanych Jednostek Logistycznych (MILU)<sup>50</sup>. Problematyka ta jest obecnie przedmiotem zainteresowania specjalistów sojuszu i zakończenie tego projektu przewidywane jest w najbliższym czasie.

Dokonując oceny złożoności i wymogów, jakim powinien odpowiadać system RSOM pomocnym może okazać się analiza sił i środków SZ USA przeznaczanych do tego systemu<sup>51</sup>. Okazuje się, iż zaangażowanych jest tam 47 typów jednostek różnego rodzaju. Należą do nich m.in. jednostki kierowania ruchem wojsk, jednostki transportowe, medyczne, rozładunkowe, remontowe, łączności i wiele innych jednostek specjalistycznych.

Ze względu na wykonywane czynności przemieszczanych wojsk, można wyróżnić trzy fazy procesu RSOM<sup>52</sup>.

Faza pierwsza, **przyjęcie sił** w portach i na lotniskach oraz zabezpieczenie ich dalszego marszu - najtrudniejsza czynność, która wymaga kompleksowego wsparcia HNS.

---

<sup>49</sup> Tamże, s. 42.

<sup>50</sup> MILU – ang. *Multinational Integrated Logistics Unit*, Wielonarodowa Zintegrowana Jednostka Logistyczna.

<sup>51</sup> FM 100 -17-3; op. cit., załącznik E – jednostki organizacyjne RSOI.

<sup>52</sup> W proponowanej wersji AJP 3.13 – wprowadzono czwartą fazę – *integrację*, którą zdefiniowano jako proces łączenia różnych narodowych jednostek w połączone siły wielonarodowe pod dowództwem CJFC. Proces integracji należy zasadniczo do kompetencji operacyjnych organów dowodzenia.

Następna, **stacjonowanie** – w ramach której odbywa się przygotowanie do dalszego ruchu, czyli formowanie kolumn marszowych zgodnie z planem przemieszczania.

Ostatnia, **przemieszczanie** może odbywać się bezpośrednio z portów (stacji) przyjęcia lub z rejonu stacjonowania.

Priorytetowym zadaniem RSOM jest **kierowanie transportem i ruchem wojsk** obejmujące: planowanie dróg przemieszczania, układanie grafików przemieszczania (przewozu), regulację ruchu, pozyskiwanie środków transportowych, monitorowanie sytuacji transportowej i meldowanie.

Analiza dokumentów źródłowych pozwala na stwierdzenie, że problematyka mieszcząca się w kompetencjach RSOM została pogrupowana na dwa obszary:

1. W obszarze odpowiedzialności transportu i ruchu wojsk (TiRW) mieści się:

- aprobowanie i uzgadnianie planu przemieszczenia;
- wydzielenie Grup Kontroli Ruchu;
- wydzielenie sił do regulacji ruchu na drogach;
- udostępnienie infrastruktury (drogi, koleje, porty, lotniska);
- zapewnienie płynności i priorytetów w ruchu (przepisy, ograniczenia w ruchu publicznym);
- wsparcie w wojskowe lub cywilne środki transportu i sprzęt mechanizacji prac przeładunkowych (mpp).

2. Poza obszarem TiRW to:

- wsparcie logistyczne przyjęcia wojsk w punktach wejścia, na drogach marszu, w rejonach postoju, w tym: zabezpieczenie medyczne, techniczne oraz bytowe i materiałowe;
- zapewnienie bezpieczeństwa przemieszczanych sił<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> Organizacja Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (RSOM) na Teatrze Działań przy Braku Wsparcia Państwa – Gospodarza (HNS), AON, Warszawa 2004, s.66,67.

Doświadczenia i wnioski uzyskane na podstawie prowadzonych działań operacyjnych jednoznacznie wskazują, że potrzeby w zakresie RSOM przy operacjach wojskowych o dużym rozmachu są ogromne. W związku z tym, w Sojuszu NATO tworzone są koncepcje, określające rodzaje i wymogi, jakim muszą sprostać specjalistyczne jednostki zabezpieczające proces RSOM, zwłaszcza w fazie przemieszczania sił głównych. Do nich należą m.in. kompanie operacji przeładunkowych w portach morskich i lotniczych, zdolne do wykonania za/wyładunku personelu, kontenerów, sprzętu wojskowego i środków materiałowych. Potencjał kompanii musi zawierać również odpowiednie urządzenia i sprzęt specjalistyczny umożliwiający wykonanie zadań. Są tam też elementy kontroli transportu morskiego i lotniczego oraz elementy operacyjne (np. sekcje: operacyjne, portu lotniczego i utrzymania) dysponujące połowym wyposażeniem wspomagającym załadunek na samolot oraz pełną zdolność do przerzutu i transportu ładunków paletyzowanych i przemieszczenia personelu. Inną specjalistyczną jednostką jest kompania operacji kolejowych odpowiedzialna za przemieszczenie ładunków, pojazdów oraz personelu transportem kolejowym.

Polska jako liczący się członek NATO również uczestniczy w pracach tworzenia zdolności, w ramach systemu RSOM. Głównym koordynatorem zadań na szczeblu centralnym, w zakresie transportu i ruchu wojsk w ramach RSOM jest STiRW – CKRW, które odpowiada za koordynację przemieszczania jednostek SZ RP, sił Sojuszu na obszarze kraju oraz za funkcjonowanie Narodowego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (NMCC) w sytuacjach kryzysowych, jak również rozwinięcie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (TMCC). Ponadto zobowiązała się do utworzenia wymaganych jednostek RSOM tj.: trzech Zespołów Kontroli Ruchu Wojsk, jednej kompanii regulacji ruchu, na bazie której w przyszłości zostanie utworzony batalion oraz plutonu przeładunkowego, który następnie zostanie rozwinięty do etatu kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich.

Na podstawie powyższych rozważań można przyjąć, że priorytetowym organem w zakresie przemieszczania wojsk jest Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (TMCC). Zasadniczym celem jego funkcjonowania jest planowanie, kierowanie i koordynacja procesu RSOM na rzecz wszystkich jednostek sojuszniczych

przemieszczanych do teatru działań - od rejonów przyjęcia w portach, na lotniskach, stacjach kolejowych do rejonów operacyjnego przeznaczenia przy wykorzystaniu jednostek RSOM. Należy podkreślić, iż tworzy się je na wypadek braku Narodowego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (NMCC) Państwa Gospodarza.

Praktyka wskazuje, że skład TMCC każdorazowo powinien być uzależniony od wielkości przerzucanych wojsk, rodzaju użytych środków transportu strategicznego, możliwości wsparcia państwa gospodarza (HNS), stopnia rozwinięcia i dostępności infrastruktury transportowej, stanu bezpieczeństwa linii komunikacyjnych, pory roku i warunków atmosferycznych, itp. Pełna obsada etatowa liczy 40 żołnierzy, którzy wraz z wyposażeniem mogą na wniosek dowódcy NATO być przerzuceni w każdy rejon operacji sojuszniczych<sup>54</sup>.

W skład TMCC wchodzi: (patrz załącznik 4)

- kierownictwo;
- sekcja planowania i koordynacji;
- sekcja transportu lądowego;
- sekcja transportu powietrznego;
- sekcja transportu morskiego;
- sekcja zabezpieczenia logistycznego.

Podkreślić należy, że zgodnie z przyjętym zakresem odpowiedzialności – kierownictwo Centrum było by tworzone przez Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum koordynacji Ruchu Wojsk, natomiast sekcje transportu – stosownie do zakresu działania – przez organa transportu i ruchu wojsk dowództw RSZ, wsparte kadrą Wojskowych Komend Transportu.

Zgodnie z ustaleniami Sojuszu, minimalna autonomiczność pododdziału RSOM wyznaczonego do realizacji zadań funkcjonalnych powinna wynosić:

- żywność – 30 dni;
- mps – 14 dni;
- amunicja – 14 dni;

---

<sup>54</sup> STiRW-CKRW, Koncepcja Organizacji i Funkcjonowania Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze, Warszawa 2006.

- techniczne środki materiałowe – 14 dni;
- środki zaopatrzenia medycznego – 14 dni.

Jednostki RSOM są mobilnymi pododdziałami wykonawczymi systemu przyjęcia i przemieszczania wojsk na Teatrze. Na obszarze kraju funkcjonalnie podlegają pod Narodowe Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, natomiast na Teatrze pod Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (TMCC) lub pod organa transportu i ruchu wojsk dowództwa połączonych sił, gdy nie ma potrzeby tworzenia TMCC.

Na podstawie wniosków z działalności praktycznej można stwierdzić, że przygotowanie sił RSOM nie jest przedsięwzięciem jedynie organizacyjnym, lecz środkiem służącym osiągnięciu określonych możliwości „operacyjnych”. Przygotowanie wykonawców wymaga analizy aktualnego stanu posiadanych sił i środków, określenia potrzeb oraz zbilansowania posiadanych sił z potrzebami dla ustalenia kierunków i zakresu koniecznych przedsięwzięć organizacyjnych. Należy zaznaczyć, że działania w ramach systemu RSOM nie ustają po fazie przemieszczenia sił głównych, lecz są kontynuowane dalej i działają na potrzeby systemu zaopatrywania wojsk, rotacji personelu i sprzętu wojskowego oraz powrotu sił głównych po zakończeniu misji.

### ***3.5. Planowanie zaopatrywania wojsk***

Operacje prowadzone poza granicami jednoznacznie wskazują, że nie tylko sprawne przemieszczanie komponentów poszczególnych RSZ w rejon operacji, ale także ich bezkolizyjne zaopatrywanie jest gwarantem sukcesu. Zatem planowanie zaopatrywania wojsk przebywających poza granicami kraju jest ważnym elementem w zakresie stałego utrzymywania ich gotowości do wykonywania zadań. Proces ten nieuchronnie wiąże się także z wykorzystaniem środków transportu strategicznego.

System zaopatrywania zależy od rodzaju misji, możliwości pozyskiwania zaopatrzenia na rynku lokalnym, umów wielonarodowych w zakresie zaopatrywania i możliwości sprawnego i szybkiego pozyskiwania środków transportu.

W najbardziej korzystnych przypadkach zdarza się, że ilość organizowanych transportów zaopatrzenia z kraju jest minimalna. Jednakże doświadczenia z misji w Iraku i Afganistanie wskazują, że transport strategiczny wykorzystywany w pierwszej fazie operacji do przemieszczenia sił i środków jest również intensywnie wykorzystywany w systemie zaopatrywania wojsk.

Wielokrotnie zdarzało się, że STiRW-CKRW organizowało w trybie pilnym transporty z zaopatrzeniem, które było niezbędne dowódcom kolejnych kontyngentów. Z powodu ograniczonych możliwości transportowych nie zawsze był możliwy przerzut potrzebnych środków w określonym czasie.

Przypadki te niezbiecie dowodzą, iż brak odpowiednich, własnych środków transportowych dostępnych do natychmiastowego użycia stanowi ogromne utrudnienie w realizacji tego typu zadań. Jest natomiast rzeczą oczywistą, iż w przypadku decyzji o użyciu polskich SZ poza granicami kraju, planuje się poprzez odpowiednie porozumienia (dwu lub wielostronne) tworzenie systemu zaopatrywania wojsk.<sup>55</sup>

Za przygotowanie zbiorczej dokumentacji, zgodnej ze standardami obowiązującymi w armii USA oraz zgodnej z zasadami przewozu materiałów niebezpiecznych w transporcie powietrznym i morskim, odpowiada STiRW – CKRW. Ponadto STiRW – CKRW, w przypadku misji w republice Iraku, pełni rolę koordynatora przewozów zaopatrzenia dla wszystkich państw wchodzących w skład MND CS, co oznacza, że koordynuje przewozy drogą lądową środków zaopatrzenia tych państw do Bazy Lotniczej we Wrocławiu i w ich imieniu wysyła je transportem powietrznym w rejon misji.

Opisany powyżej system dotyczy specyficznej misji. Należy jednak stwierdzić, iż każda misja wymaga własnych rozwiązań, w zakresie zaopatrywania wojsk i zależy od wielkości zaangażowanych sił, ich specyfiki, czasu trwania i zabezpieczenia logistycznego na teatrze działań oraz sprawnie działającego systemu RSOM.

---

<sup>55</sup> W operacjach w Iraku i Afganistanie system ten opiera się głównie na wykorzystywaniu środków transportu USA. Szczególnie operacja iracka wymagała użycia od 1 do 4 samolotów transportowych typu C-17 miesięcznie. Strona polska i amerykańska uzgodniła, iż uruchomienie środków transportu strategicznego USA odbywało się w ciągu 21 dni w przypadku transportu powietrznego i w ciągu 45 dni w przypadku transportu morskiego od pisemnego przedstawienia potrzeb przewozowych. O ilości i rodzaju udostępnianych środków transportu oraz dokładnym czasie ich użyczenia decydowała strona amerykańska.

Stałymi elementami, bez względu na ww. czynniki, są procedury zapotrzebowania niezbędnych środków materiałowych. Bez wątpienia w procesie tym ważną rolę odgrywa narodowe NSE (ang. National Support Element), które w uzgodnieniu z dowódcą narodowym planuje wykorzystanie dostępnych środków, prowadzi gospodarkę materiałową w rejonie misji oraz zapotrzebowuje środki, które powinny być dostarczone z kraju. Zapotrzebowanie przesłane do kraju jest weryfikowane na poziomie Dowództwa Operacyjnego, inspektoratu Wsparcia oraz Rodzajów Sił Zbrojnych. Środki przeznaczone do wysyłki gromadzi Brygada Logistyczna, która dostarcza je do odpowiedniej Bazy Lotniczej lub portu morskiego wskazanego przez STiRW – CKRW, w celu ich przygotowania do wysyłki<sup>56</sup>. STiRW – CKRW posiada profesjonalny przeszkolony przez instruktorów SZ USA i PLL LOT zespół załadowczy, który odpowiedzialny jest za sprawdzenie, przygotowanie i załadunek środków materiałowych na środki transportowe. Utrzymanie tego zespołu (wymagana recertyfikacja co 2 lata) generuje określone koszty (ok. 40 tys. USD) na ich szkolenie. Jest to jednak konieczne ze względu na zaangażowanie Polski w różnego rodzaju operacjach i związanych z tym zadaniami transportowymi.

Reasumując, w chwili obecnej system pozyskiwania środków transportowych do realizacji przerzutu zaopatrzenia niewiele się różni od sposobu ich pozyskiwania do przerzutu sił głównych. W zależności od potrzeb wykorzystuje się własny wojskowy potencjał transportowy lub w przypadku przemieszczeń wielkogabarytowych realizowane są programy lub umowy opisane w poprzednich rozdziałach.

### ***Wnioski***

1. W ujęciu najbardziej syntetycznym misja SZ, polegać będzie na reagowaniu adekwatnym do kryzysu stanowiącego zagrożenie dla bezpieczeństwa Polski lub jej sojuszników. Jej celem będzie zminimalizowanie skutków kryzysu, niedopuszczenie do powstania bezpośredniego zagrożenia wojennego dla Polski lub jej sojuszników, a następnie przywrócenie stanu sprzed kryzysu. W tym przypadku istota reagowania związana będzie z jak najszybszym opanowaniem każdej sytuacji kryzysowej. Jej wypełnienie dla wojsk związane

---

<sup>56</sup> STiRW-CKRW, Procedury zaopatrywania PKW.

będzie z wykonaniem wielu zadań, najczęściej we współdziałaniu z innymi komponentami SZ (narodowych i sojuszniczych) oraz układu niemilitarnego w ramach konkretnej operacji.

2. Doświadczenia historyczne, a szczególnie wnioski z wojen i konfliktów lokalnych, czy też udziału wojsk w likwidacji skutków klęsk żywiołowych wskazują, jak ważną sferą operacyjnej działalności wojsk jest przemieszczanie jednostek w ramach operacji. Każde bowiem działanie poprzedzone być musi sprawnym przemieszczeniem jednostek do miejsca działania (przeznaczenia), a od sprawności tego przemieszczenia, w dużym stopniu zależy skuteczność ich działania.
3. Przemieszczanie jako zjawisko fizyczne jest nieodłączne i jednocześnie niezwykle istotne w całokształcie działań operacyjnych wojsk lądowych oraz może odbywać się w diametralnie różnych uwarunkowaniach. Zjawisko to zawsze będzie stanowić zarówno problem organizacyjny, jak i wykonawczy. Wiąże się ono bowiem z poniesieniem określonych kosztów, angażowaniem wielu elementów systemu obrony narodowej i wzmożonym wysiłkiem wykonawców.
4. Problem przemieszczania będzie inny w warunkach połączonej operacji reagowania kryzysowego, połączonej operacji pokojowej, czy też w połączonej operacji wojennej. Bowiem w dwóch pierwszych operacjach angażowane będą tylko wydzielone kontyngenty wojsk, a obszarem ich działania nie będzie terytorium kraju. Co ważniejsze, na nich nie będzie koncentrować się bezpośrednie destrukcyjne oddziaływanie przeciwnika. Przemieszczające się jednostki będą mogły liczyć na wszechstronne wsparcie i zabezpieczenie, nie tylko ze strony komponentów militarnych, ale także niemilitarnych elementów systemu bezpieczeństwa państwa. Można zatem postawić tezę, że w tych rodzajach operacji przemieszczanie sił nie będzie szczególnie skomplikowanym przedsięwzięciem na tle całokształtu ich działań operacyjnych. Natomiast prawdziwym wyzwaniem dla organizatorów i wykonawców (tak sojuszniczych, jak i narodowych) może być przemieszczanie jednostek wojsk lądowych, w poszczególnych fazach połączonej operacji poza granicami kraju.

5. Uczestnictwo przedstawicieli transportu i ruchu wojsk w procesie planowania operacyjnego OPP począwszy od wstępnej fazy jest niezbędnym warunkiem zapewniającym precyzyjne określenie potrzeb transportowych.
6. W celu właściwego wypełniania zobowiązań sojuszniczych, w zakresie transportu i ruchu wojsk, koniecznym jest prowadzenie ciągłego szkolenia doskonalącego dla personelu wchodzącego w skład tych jednostek, ze szczególnym uwzględnieniem TMCC.
7. W związku z zobowiązaniami Polski w zakresie RSOM, koniecznym jest zagwarantowanie odpowiednich środków finansowych na zakup niezbędnego sprzętu wraz z wyposażeniem.

#### **4. KIEROWANIA STRATEGICZNYM PRZEMIESZCZANIEM WOJSK I ŚRODKÓW MATERIAŁOWYCH**

Dokonując opisu funkcjonowania systemu przemieszczania jednostek wojskowych poza granicami kraju niezbędne jest dostrzeżenie różnorodnych relacji (sprzężenia) zachodzących pomiędzy systemem kierowania (STiRW – CKRW) a podsystemem wykonawczym oraz otoczeniem. Wspomniane relacje materializować się będą w obszarach typu: informacyjnego, decyzyjnego, współdziałania substytucji, normatywnego, wykonawczego oraz materialnego.

Przeprowadzone badania pozwalają wyodrębnić złożoną grę powiązań podsystemu kierowania z innymi podmiotami podporządkowanymi lub stanowiącymi element jego otoczenia. Nadrzędny jego charakter, wobec podsystemu wykonawczego systemu przemieszczania jednostek wojskowych, nakazuje postrzegać go jako podmiot o kluczowym znaczeniu dla sprawności całego systemu przemieszczania. Tutaj bowiem rozstrzygają się kwestie dotyczące celów, zadań, funkcji, środków i narzędzi realizacji misji przemieszczania jednostek wojskowych w ramach strategicznej koncepcji ich wykorzystania.

Jednoznaczne określenie systemu kierowania we współczesnych uwarunkowaniach jest znacznie utrudnione. Istnieją co prawda przesłanki ustawodawcze i doktrynalne, ale ostatecznych rozstrzygnięć w tym zakresie jednak jeszcze nie ma – daleko do stanu oczekiwanego. Wszelkie bowiem działania podejmowane w systemie obrony narodowej na poziomie organów centralnych wymagają jasnych i jednoznacznych reguł i procedur prawno organizacyjnych. Występujące w tym zakresie braki nie dotyczą tylko realnej sfery użycia sił zbrojnych jako elementu sfery obronności państwa, ale także współpracy cywilno-wojskowej, ochrony ludności i wielu innych zagadnień.

Dokonane analizy jednoznacznie wskazują, że przed bezpośrednią realizacją planów strategicznego przemieszczania wojsk i środków materiałowych, przemieszczające się jednostki powinny dokonać szeregu uzgodnień na szczeblu narodowym z STiRW-CKRW.

Przede wszystkim po otrzymaniu decyzji o przerzucie jednostki (pododdziału) transportem lotniczym, morskim lub kombinowanym dowódca jednostki uzgadnia, za pośrednictwem swoich przełożonych z STiRW – CKRW, szczegóły przemieszczenia oraz składa zapotrzebowanie na transport lotniczy lub (oraz) morski, podając następujące dane<sup>57</sup>:

- docelowy punkt przemieszczenia oraz najdogodniejsze z punktu widzenia jednostki lotniska (porty, stacje) załadunku i wyładunku;
- ilość personelu do przerzutu oraz ciężar wyposażenia osobistego żołnierzy;
- specyfikację (wymiary, ciężar, rodzaj i ilość opakowań) uzbrojenia i sprzętu wojskowego;
- specyfikację ładunków niebezpiecznych, w rozumieniu przepisów o przewozie ładunków niebezpiecznych i materiałów niebezpiecznych (DGR – Dangerous Goods Regulations).

Oficer ds. transportu jednostki wojskowej (lub wyznaczony przez dowódcę jednostki inny oficer) jest odpowiedzialny za przygotowanie wymaganej dokumentacji, przeszkolenie personelu, przygotowanie sprzętu i środków materiałowych (w tym załadunek na EUROpalety i kontenery) do przemieszczenia.

W tym celu nawiązuje kontakt z:

- STiRW – CKRW (w przypadku przemieszczania za granicę);
- organem transportu właściwego Rodzaju Sił Zbrojnych;
- Wojskową Komendą Transportu (WKTr), właściwą dla rejonu dyslokacji jednostki oraz miejsca załadunku;
- Strażą Graniczną oraz Izbą Celną (w przypadku przemieszczenia za granicę kraju).

Zapoznaje się on ze szczególnymi warunkami wykorzystania środków transportu i zgodnie z nimi przygotowuje wymaganą dokumentację:

- listę pasażerów;

---

<sup>57</sup> STiRW-CKRW, Instrukcja o Przewozach Wojsk oraz Uzbrojenia i Sprzętu Wojskowego Transportem Lotniczym, DD 4.4.2, Rozdział III, Warszawa 2006.

- deklarację ładunków niebezpiecznych;
- specyfikację ładunków, rodzaj i ilość opakowań lub sztuk sprzętu – pojazdów, wymiary po przygotowaniu do transportu oraz ich ciężar;
- deklarację celną (formularz 302 tylko w przypadku transportu poza UE);
- inne dokumenty w zależności od specyficznych wymagań przewoźnika<sup>58</sup>.

Oficer ds. transportu JW wraz z oficerem właściwej WKTr uczestniczy (na lotnisku, porcie lub stacji kolejowej) w procesie załadunku/rozładunku.

Dowódca przemieszczanej jednostki każdorazowo wyznacza dowódcę grupy - odpowiedzialnego za posiadanie wymaganych dokumentów osobistych przez transportowany personel (paszporty, wize, książeczka szczepień itd.) oraz przestrzeganie dyscypliny i porządku na pokładzie samolotu lub statku.

Przemieszczane jednostki, odpowiednie organa transportu i ruchu wojsk oraz właściwe służby państwowe otrzymują szczegółowy plan przemieszczenia strategicznego od STiRW-CKRW, które jest odpowiedzialne za zabezpieczenie wszelkich przedsięwzięć poza granicami kraju, dotyczącymi danego przemieszczenia<sup>59</sup>.

#### **4.1 System kierowania przemieszczaniem wojsk**

Systemy kierowania przemieszczaniem wojsk można podzielić na systemy:

- sojusznicze;
- koalicyjne;
- narodowe.

Obecnie próbuje się ujednoczyć systemy kierowania ruchem wojsk, szczególnie bazując na wzorcach NATO, ale jest to proces skomplikowany i dość długi.

Na podstawie analizy dostępnej literatury można stwierdzić, że prawie każdy kraj dąży do rozwijania własnego narodowego systemu i procedur. Dodatkowo sprawę

<sup>58</sup> Tamże.

<sup>59</sup> STiRW-CKRW, Procedura powiadamiania o przemieszczeniu.

komplikuje fakt, iż, tak naprawdę niewielu partnerów jest do końca zainteresowanych dzieleniem się swoimi doświadczeniami z innymi państwami, nie mówiąc o dostępności do drogich urządzeń obsługujących system.

Dobrym przykładem są różnice w systemach planowania i monitorowania transportu i ruchu wojsk pomiędzy NATO a USA. System ADAMS użytkowany przez wszystkie państwa NATO nie jest pomimo wielu prób zsynchronizowany z amerykańskim systemem JOPS i tak naprawdę pomimo tego, że oba są zdolne generować te same plany, to jednak nie współpracują ze sobą. Inny przykład dotyczący tego samego problemu stanowią System Monitorowania Przemieszczania NATO (ang. Effective Visible Execution - EVE) i amerykański System Przemieszczania Strategicznego (ang. Strategic Movement System – SMS).

Dlatego należy brać pod uwagę fakt, że koncepcja kierowania przemieszczaniem zależy od rodzaju misji, zaangażowanych państw i umów międzynarodowych w tym zakresie.

Przeprowadzone badania wskazują, że w układzie narodowym sprawa kierowania przemieszczaniem wojsk własnych i sojuszniczych na własnym terytorium poprzez Narodowe Centra Koordynacji Ruchu Wojsk (NMCC) z wykorzystaniem własnego wojskowego i cywilnego potencjału jest sprawą stosunkowo prostą. Natomiast, to monitorowanie i kierowanie przemieszczaniem wojsk własnych poza granicami może w wielu przypadkach nastroczać wiele problemów, zwłaszcza jeśli chodzi o transport sprzętu i zaopatrzenia.

Istotnym elementem całego systemu jest właściwa wymiana informacji dotyczących przemieszczanych wojsk a szczególnie:

- planów przemieszczenia, stanu bieżącego przemieszczenia i prognoz przemieszczenia;
- stanu infrastruktury i zasobów transportowych;
- meldunków;
- dwu-/wielostronną wymianę informacji;
- sytuacji na teatrze działań.

W operacjach pod auspicjami NATO Państwa Wysyłające, na wniosek Sojuszniczego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, informują AMCC o swoich Szczegółowych Planach Przemieszczania, które są dostarczane w formacie ADAMS (DDP) lub w meldunkach o przemieszczeniu (DEPLOYREP). W trakcie realizacji przemieszczeń swoich sił, Państwa Wysyłające, składają takie meldunki codziennie. Mają one dostarczyć AMCC informacji na temat:

- bieżącego stanu narodowego przemieszczenia, w odniesieniu do narodowego DDP (aktualizacja DDP);
- stanu narodowych zasobów transportu strategicznego;
- prognozy przemieszczeń ich sił.

Jeśli zaistnieją czynniki, które uniemożliwią terminowe przybycie i przemieszczanie sił na teatrze, informacja ta musi być przekazana natychmiast w specjalnym Doraźnym Meldunku Sytuacyjnym Ruchu Wojsk (MOVOC).

Państwa Gospodarze, poprzez swoje Narodowe Centra Koordynacji Ruchu Wojsk, składają również meldunki do AMCC. Mają one dostarczyć AMCC informacji na temat stanu zasobów transportu i ruchu wojsk oraz infrastruktury Państwa Gospodarza. Informacja ta przekazywana jest w Meldunku Oceny Ruchu Wojsk (MOVASSESSREP) z informacją uzupełniającą do systemu ADAMS (modułu GEO Manager), gdy zajdzie taka potrzeba. Jeśli zaistnieją czynniki, które będą hamować lub uniemożliwiać przyjęcie, przeformowanie i dalszy ruch wojsk NATO na terytorium Państw Gospodarzy (RSOM) informacja ta musi być przekazana natychmiast w specjalnym Doraźnym Meldunku Sytuacyjnym Ruchu Wojsk (MOVOC)<sup>60</sup>.

Należy dodać, że przy sprawnie funkcjonujących centrach koordynacji ruchu poszczególnych państw i na Teatrze, procedury określone w publikacjach Sojuszniczego Przemieszczania (ang. Allied Movement Publication – AMovP) mogą w zupełności wystarczyć do właściwego kierowania przemieszczaniem<sup>61</sup>. Składane są bowiem zapotrzebowania na środki transportowe „Zapotrzebowanie i odpowiedź na

---

<sup>60</sup> AJP 4.4A, Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk, Rozdział IX

<sup>61</sup> R. Wiśniewski, A. Lis, Zadania Mounting HQ na rzecz Wielonarodowego Korpusu Północny-Wschód na przykładzie ćwiczeń *Balic Express II 2004*, „Przegląd Wojsk Lądowych”, 2006, Nr 3.

transport lądowy” (ang. *Surface Transport Request and Reply*), jak określono w AMovP-3, wnioski o zatwierdzenie marszu drogowego na terytorium Państwa Gospodarza (wniosek i zgoda na marsz drogowy – Road Movement Bid and Credit) oraz informacje o przekraczaniu granicy przez każdy rodzaj transportu tzw. notyfikacja ruchu wojsk (ang. *Notification of Movements*), jak określono w publikacjach AMovP 2 i 3. Natomiast w krajach gdzie centra takie nie funkcjonują lub nie są włączone w system meldunkowy NATO sprawa się komplikuje i należy poszukiwać innych niezależnych rozwiązań w tym zakresie.

Siły Zbrojne RP bazując na zobowiązaniu utworzenia Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze, mają szanse usprawnienia systemu monitorowania i kierowania ruchem wojsk zarówno w układzie narodowym jak i sojuszniczym.

Właśnie to centrum, posiadając odpowiednich specjalistów i sprzęt łączności jest w stanie przekazywać informacje dotyczące przemieszczanych wojsk SZ RP bezpośrednio do polskiego Narodowego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Dodatkowo planuje się wprowadzenie nadajników satelitarnych, które przekazywałyby informacje o aktualnym położeniu przemieszczanych jednostek sprzętu. Alternatywnym rozwiązaniem może być wyposażenie NSE w środki łączności i procedury, które umożliwiłyby zbieranie informacji dotyczących przemieszczanych wojsk, sprzętu i środków zaopatrzenia.

W chwili obecnej przy przemieszczeniach na dużą skalę, STiRW-CKRW wysyła swoich przedstawicieli do portów wylądunkowych i centrów koordynacji ruchu wojsk poza granicami kraju, w celu koordynacji dalszego przemieszczania personelu i sprzętu oraz przekazywania aktualnych informacji o stanie realizacji planów przemieszczania<sup>62</sup>. Przedstawiciele STiRW-CKRW pracują w dowództwie US CENTCOM (Tampa) i Sił Zadaniowych USA, GATOR w Kuwejcie. Bardzo dobrze układa się współpraca z US EUCOM (Sztutgard), z którego pozyskiwane są informacje o przemieszczanych wojskach SZ RP oraz którego przedstawiciele wzmacniają polskie NMCC (CKRW) w czasie rotacji MND CS w Iraku.

Należy jednak stwierdzić, że w przypadku operacji *Iraqi Freedom* bez wsparcia SZ USA strona polska nie byłaby w stanie zorganizować przyjęcia, przeformowania

---

<sup>62</sup> Doświadczenia własne.

i dalszego przemieszczenia (RSOM) PKW z Kuwejtu do rejonów operacyjnego rozwinięcia w Iraku. W czasie przemieszczania przez terytorium Kuwejtu korzystano wyłącznie z systemów i infrastruktury SZ USA<sup>63</sup>.

#### **4.2. Zadania podmiotów kierowania ruchem wojsk**

Rozważania prowadzone w poprzednim podrozdziale jednoznacznie wskazują, że dla sprawności tworzonego systemu przemieszczania potrzebny jest sprawny podsystem kierowniczy jak i podsystem wykonawczy mający w swoim składzie bardzo wiele podmiotów.

Jako pierwsze przedstawione zostanie Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Organ ten nadzoruje i koordynuje ruch wojsk poprzez etatowe organy transportu w RSZ i OW oraz tworzone w razie potrzeby na tych szczeblach Zespoły (w RSZ) i Grupy (w OW) Kierowania Ruchem Wojsk. Na czas prowadzenia operacji przemieszczania sił głównych PKW, STiRW-CKRW aktywuje całodobową służbę w CKRW, które koordynuje realizację planu przemieszczania. Działanie Centrum mogą wspierać w zależności od potrzeb specjaliści transportowi innych państw. Na przykład podczas przemieszczania i rotacjach do Iraku, CKRW wspiera na miejscu amerykański Zespół Transportu.

CKRW na bieżąco koordynuje przemieszczanie stanu osobowego oraz sprzętu i kontenerów wydzielonych jednostek PKW do rejonów załadowania na lotniskach i w portach, a także proces wyładunku w rejonie misji. Załadunek na lotniskach i w porcie zabezpieczają: Grupy Kierowania Ruchem Wojsk tworzone na bazie Oddziałów Transportu i Ruchu Wojsk OW oraz Grupy Kontroli Ruchu tworzone na bazie Wojskowych Komend Transportu i komórek transportowych.

Współdziałanie organów transportu z Żandarmerią Wojskową, Policją, Strażą Graniczną, Izbami Celnymi, Państwową Strażą Pożarną oraz właściwymi jednostkami organizacyjnymi resortów Infrastruktury i Środowiska jest kluczowym elementem w zakresie zabezpieczenia przemieszczanych wojsk i odbywa się na wszystkich szczeblach organizacyjnych.

---

<sup>63</sup> Tamże.

W czasie realizacji przemieszczania, komórki (jednostki) organizacyjne Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej działają według niżej wymienionego modelowego podziału zadań i kompetencji oraz wzajemnych relacji<sup>64</sup>:

#### **Dowództwo Operacyjne:**

- monitoruje poprzez Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk wykonanie planu przemieszczenia na potrzeby PKW/PJW;
- stosownie do zmian sytuacji operacyjnej lub innych przyczyn może wprowadzać korekty do planu przewozów.

#### **Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk:**

- aktywuje narodowe Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (CKRW) w systemie służby całodobowej;
- pełni rolę narodowego punktu kontaktowego dla AMCC oraz NMCC innych państw;
- koordynuje przygotowanie personelu i ładunków, w tym materiałów niebezpiecznych, oraz niezbędnej dokumentacji przewozowej do transportu w relacjach międzynarodowych;
- koordynuje podstawienie środków transportowych do portów za/wyładunku.
- Koordynuje wykorzystanie środków transportowych celem terminowej i efektywnej realizacji przewozu;
- monitoruje przemieszczanie stanu osobowego oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego do/z portów, a także ich za/wyładunek na/z środki transportowe;

---

<sup>64</sup> STiRW-CKRW, Instrukcja o Przewozach Wojsk oraz Uzbrojenia i Sprzętu Wojskowego Transportem Lotniczym, DD 4.4.2, Rozdział III, Warszawa 2006r.

- wydziela (wg potrzeb) oficerów łącznikowych do AMCC oraz NMCC innych państw celem koordynacji za i wyładunku PKW, w portach poza granicami kraju;
- wprowadza do realizacji zarządzane przez DO korekty planu oraz wytyczne transportowe;
- składa meldunki do DO o realizacji planu przewozów.

#### **Dowództwa Rodzajów Sił Zbrojnych:**

- wprowadzają do realizacji w podległych jednostkach wojskowych oraz organach transportu i ruchu wojsk określone wytyczne transportowe, a także plany przemieszczenia;
- koordynują przemieszczanie na obszarze kraju podległych jednostek wojskowych do/z rejonów i portów za/wyładowania, oraz ich zakwaterowanie i żywienie w tym okresie;
- nadzorują zadania realizowane przez ZT.

#### **Dowództwa Okręgów Wojskowych:**

- prowadzą rekonesanse lotnisk za/wyładowania, rejonów wyczekiwania (zbiórek), punktów zabezpieczenia logistycznego oraz dokonują uzgodnień z administracją portów, w zakresie wykorzystania infrastruktury oraz świadczenia usług zabezpieczających proces za/wyładunku ze środków transportowych;
- organizują i przygotowują elementy wykonawcze okręgowego systemu kierowania ruchem wojsk, w tym Okręgowej Grupy Kierowania Ruchem Wojsk (OGKRW).

OGKRW przeznaczona jest do kierowania elementami okręgowego systemu transportu i ruchu wojsk na obszarze okręgu wojskowego, w ramach zabezpieczenia procesu przewozów. Jest tworzona doraźnie na okres realizacji zwiększonych zadań zabezpieczenia procesu za/wyładunku środków transportowych ze składu etatowego (OTiRW OW). W sprawach realizacji planu przemieszczenia podlega bezpośrednio

Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. Skład i zadania OGKRW uzależniony jest od skali realizowanych zadań. Struktura organizacyjna musi zapewnić funkcjonowanie OGKRW przez całą dobę.

**Do zadań OGKRW należy:**

- przedstawianie CKRW wniosków i propozycji w zakresie zabezpieczenia przemieszczenia z/do MSD do/z portu transportem drogowych i kolejowych;
- kierowanie procesem zabezpieczenia i wsparcia transportowego wojsk realizujących przewóz oraz kierowanie funkcjonowaniem i realizacją zadań przez Grupy Kontroli Ruchu (GKR);
- współdziałanie z Grupą Operacyjną (łącznikową) jednostki wysyłającej (przyjmującej) lub Grupą Operacyjną (łącznikową) armii państw NATO;
- organizowanie oraz zabezpieczanie rejonu wyczekiwania stanu osobowego, a także gromadzenia uzbrojenia i sprzętu wojskowego do załadunku, w tym żywienie, zakwaterowanie, składowanie i ochronę;
- wprowadzanie do realizacji w podległych jednostkach wojskowych otrzymane priorytety przewozów oraz wytyczne transportowe;
- monitorowanie ruchu kolumn samochodowych przemieszczających się po wyznaczonych trasach z MSD do portów załadowania (wyładowania);
- uzgadnianie z właściwymi administratorami dróg oraz przewoźnikami kolejowymi planów przemieszczenia wojsk, uzbrojenia i sprzętu wojskowego do/z portów za/wyładowania;
- nadzorowanie i udzielanie przemieszczającym się wojskom wszechstronnej pomocy w zakresie spełnienia wymogów formalno-prawnych związanych z przekroczeniem granicy państwa;
- nadzorowanie systemu prac przeładunkowych sprzętu i wyposażenia na i ze środków transportowych;
- Składanie meldunków do CKRW oraz Dowództwa Wojsk Lądowych o sytuacji transportowej;
- Współdziałanie z:

- a) oddziałami Żandarmerii Wojskowej i siłami Policji, w zakresie zabezpieczenia bezkolizyjnego i terminowego ruchu kolumn samochodowych po wyznaczonych trasach oraz ochrony rejonów ładunkowych;
- b) dowódcą Bazy Lotniczej, kierownictwem portu lotniczego/morskiego, w zakresie realizacji czynności za/wyładowczych oraz przestrzegania warunków bezpieczeństwa;
- c) oddziałami Urzędu Celnego i Straży Granicznej, w zakresie procedur przekraczania granicy państwa;
- d) administratorami dróg, w zakresie wytypowania przemarszu wojsk.

W zależności od potrzeb OGKRW mogą być wzmacniane specjalistami ds. logistyki, HNS, ŻW, itp. Powyższe zadania dowództwo OW realizuje na obszarze odpowiedzialności terytorialnej.

### **Wojskowa Komenda Transportu:**

Dowódca OW na bazie podległych WKTr aktywuje Grupy Kontroli Ruchu (GKR) w portach za/wyładowania ujętych w planach przewozów. GKR powinny osiągnąć gotowość do działania w systemie służby całodobowej, na dobę przed planowanym przybyciem uzbrojenia i sprzętu wojskowego do portu (rejonu wyczekiwania).

GKR jest elementem wykonawczym okręgowego systemu kierowania ruchem wojsk, przeznaczonym do koordynacji przedsięwzięć realizowanych w ramach za/wyładunku przez jednostkę wojskową, Straż Graniczną, służbę celną, ŻW, administrację portu. W czasie realizowania zadań GKR podlega szefowi OGKRW.

Do zadań Grupy Kontroli Ruchu należy:

- monitorowanie ruchu środków transportowych i gotowości ich do za/wyładunku;
- organizowanie i kierowanie terminowym za/wyładunkiem stanu osobowego oraz sprzętu (wyposażenia);

- posiadanie informacji o rejonach wyznaczonych do czasowego przechowywania sprzętu oraz rejonach do przebywania żołnierzy na terenie portu;
- kierowanie, w uzgodnieniu z dyrekcją portu przyjęciem, składowaniem oraz za/wyładowaniem materiałów niebezpiecznych na środki transportu;
- przedstawianie do OGKRW wniosków i propozycji, w zakresie zabezpieczenia za/wyładunku wojsk własnych i obcych;
- prowadzenie ewidencji uzbrojenia i sprzętu wojskowego zgromadzonego w porcie, a także załadowanego na środki transportowe;
- ostateczne sprawdzenie przygotowania uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz kontenerów do załadunku na środki transportowe, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości nakazanie ich usunięcia;
- przyjmowanie od jednostek wojskowych dokumentów przewozowych i sprawdzanie poprawności ich wykonania, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości wprowadzanie stosownych korekt;
- opracowanie wspólnie z przewoźnikiem planu i systemu załadunku (wyładunku) żołnierzy i sprzętu oraz przekazanie wymaganych dokumentów przewozowych;
- współdziałanie z portem w zakresie procedur:
  - a) bezpieczeństwa;
  - b) odprawy bagażu;
  - c) odprawy paszportowej;
  - d) odprawy cargo (bagażu wydzielonego).
- przeprowadzenie instruktażu dla dowódców jednostek i pododdziałów w zakresie zapoznania ich z planem, organizacją za/wyładunku na/z środków transportowych;
- wprowadzenie do realizacji określonych przez dowództwo OW priorytetów przewozów oraz wytycznych transportowych;
- organizowanie pracy przydzielonym zespołom ładunkowym we współdziałaniu z sekcją TiRW;
- koordynowanie przedsięwzięć związanych z:

- a) przemieszczaniem wojsk do wyznaczonych rejonów w porcie;
- b) przygotowaniem rejonów zgrupowania ludzi oraz sprzętu wojskowego;
- c) przeprowadzeniem odprawy celnej i granicznej;
- zorganizowanie ruchu pojazdów w rejonie ładunkowym we współdziałaniu z sekcją TiRW;
- składanie meldunków z realizacji planów przemieszczenia wojsk do OGKRW oraz innych komórek zgodnie z decyzjami przełożonych;
- dostarczanie – wg potrzeb – do OGKRW informacji i danych w zakresie infrastruktury transportowej portu;
- organizowanie i uzgadnianie z właściwymi terytorialnie organami celnymi i straży granicznej terminów i sposobu przeprowadzenia odpraw celnych i granicznych, a następnie przekazanie informacji o podjętych ustaleniach zainteresowanym jednostkom wojskowym;
- koordynowanie odprawy celnej i granicznej oraz ostateczne uzgodnienie poprawności wykonania dokumentów, a także odpowiadanie za terminowe ich przedstawienie organom celnym, granicznym i przewoźnikowi;
- Współdziałanie z:
  - d) dowódcami przemieszczanych jednostek;
  - e) administracją portu (dowódcą Bazy Lotniczej);
  - f) sekcją TiRW /Zespołem Ładunkowym;
  - g) oddziałami ŻW i siłami Policji w zakresie zabezpieczenia bezkolizyjnego ruchu kolumn po wyznaczonych trasach i ochrony rejonu załadunku oraz służbami portu w zakresie bezpiecznej i terminowej realizacji prac za i wyładowniczych;
  - h) Oddziałem Urzędu Celnego i Straży Granicznej, w zakresie spełniania procedur podczas przekraczania granicy państwa;
  - i) Strażą Pożarną, w zakresie ochrony przeciwpożarowej i ratownictwa technicznego;
- przekazanie do kancelarii WKTr kopii dokumentów celnych, granicznych i przewozowych dla każdego załadowanego środka transportu, celem przechowania przez okres 5 lat.

### **Baza Lotnicza:**

Zadania załadowczo-wyładowcze realizuje sekcja Transportu i Ruchu Wojsk (sekcja TiRW) dyslokowana w 3 Bazie Lotniczej Wrocław, która stanowi mobilny komponent przeznaczony do zabezpieczenia transportu lotniczego Sił Zbrojnych RP zarówno w MSD jak i na terenie innych Baz Lotniczych.

Baza Lotnicza wyznaczona jako lotnisko za/wyładunku:

- zabezpiecza przyjęcie stanu osobowego, UiSW i środków zaopatrzenia materiałowego oraz ich ochronę i przechowanie na okres konieczny dla zgromadzenia i właściwego przygotowania do realizacji przewozu, także w stosunku do stanu osobowego, UiSW oraz środków zaopatrzenia należących do sił zbrojnych innych państw, jeśli osobne postanowienia nie stanowią inaczej;
- wyznacza i zabezpiecza strefy załadunku i rozładunku;
- udziela wsparcia sekcji Transportu i Ruchu Wojsk oraz zespołom ładunkowym wydzielanym przez inne jednostki.

Sekcja Transportu i Ruchu Wojsk jest etatową komórką przeznaczoną do zabezpieczenia całości operacji związanych z bezpośrednim załadunkiem i wyładunkiem stanu osobowego wraz z bagażem, uzbrojenia i sprzętu wojskowego, środków zabezpieczenia materiałowego i innych rodzajów ładunku na/z statku powietrznego, w tym obsługi specjalistycznego sprzętu i wyposażenia przeładunkowego oraz systemów zautomatyzowanego planowania załadunku, zgodnie z obowiązującymi przy przewozie transportem lotniczym przepisami międzynarodowymi i narodowymi, wymogami techniczno-eksploatacyjnymi transportowych statków powietrznych oraz wymogami przewoźnika.

Personel sekcji TiRW odpowiada za merytoryczny nadzór nad wszystkimi operacjami za i wyładunkowymi w wyznaczonych strefach przeładunkowych oraz bezpośrednim sąsiedztwie statku powietrznego.

W ramach realizacji zadań za i wyładunkowych sekcja TiRW może być wzmocniona dodatkowym personelem, który będzie realizował zadania pod jej bezpośrednim nadzorem.

### **Zadania sekcji Transportu i Ruchu Wojsk:**

- utrzymanie w ciągłej gotowości ludzi i sprzętu przeładunkowego;
- uczestniczenie w spotkaniu planistycznym, które organizuje jednostka wojskowa mająca za zadanie przemieszczenie sił i środków;
- sprawdzenie typu, ilości, wymiarów i oznakowania ładunku oraz niezbędnej dokumentacji w tym materiałów niebezpiecznych według przepisów IATA i/lub innych (np. AJFMAN 24-204), wymaganych przez przewoźnika;
- wykonywanie przeglądu ładunku i wyposażenia pod względem stanu technicznego i czystości;
- podzielenie i przygotowanie ładunków do załadunku, w zależności od typu statku powietrznego oraz nadzór i pomoc w przygotowaniu dokumentacji zbiorczej na poszczególne wyloty;
- przygotowanie dodatkowej dokumentacji załadunkowej, wymaganej dla danego typu samolotu lub przez przewoźnika (np. plan załadunku w systemie AALPS, itp.);
- ustalanie sił i środków potrzebnych do za/wyładunku statku powietrznego.
- sprawdzenie przygotowania ładunków niebezpiecznych i ładunków wymagających szczególnych zabezpieczeń;
- organizowanie i nadzór nad wszystkimi operacjami przeładunkowymi w wyznaczonej strefie załadunku / rozładunku oraz w bezpośrednim sąsiedztwie statku powietrznego.

Za właściwe i terminowe przygotowanie stanu osobowego, oznakowanie sprzętu i wyposażenia oraz opracowanie dokumentacji celno-przewozowej odpowiedzialne jest dowództwo i sztab przemieszczanej jednostki.

Jednostka wojskowa odbierająca w uzgodnieniu z jednostką wysyłającą organizuje odbiór stanu osobowego, UiSW oraz zaopatrzenia z portów wyładunku.

### 4.3. Kierowanie w sytuacjach szczególnych

Kierowanie przemieszczaniem w sytuacjach szczególnych obejmuje przede wszystkim MEDEVAC, STRATEVAC oraz transport zwłok. W zależności od rodzaju misji uzgadnia się odpowiednie procedury postępowania oraz obowiązki, w zakresie podejmowania i transportu rannych oraz przewozu zwłok.

Medyczna ewakuacja MEDEVAC odbywa się bezpośrednio na Teatrze Działań do odpowiednio przygotowanych placówek medycznych, gdzie zostaje podjęta decyzja o ewentualnym przemieszczeniu rannych i chorych do kraju i jego terminie. Jeśli decyzja taka zapadnie wówczas przemieszczenie do kraju organizuje w ramach STRATEVAC Państwo Wysyłające. W przypadku SZ RP głównym koordynatorem tych działań jest Dyżurna Służba Operacyjna Sił Zbrojnych RP przy współdziałaniu STiRW-CKRW.

W zależności od podpisanych porozumień dla danej misji, DSO SZ RP podejmuje działania w celu uruchomienia odpowiednich procedur. Dla operacji *Iraqi Freedom* za transport chorych i rannych w systemie STRATEVAC z Iraku do Bazy Lotniczej SP USA w Ramstain (Niemcy), odpowiedzialna jest strona amerykańska. Strona polska uruchamia dyżurujące w systemie ewakuacji medycznej samoloty 13 eskadry lotnictwa transportowego w Krakowie, które wraz z odpowiednim personelem medycznym (Lotniczy Zespół Medyczny – LZN z 10 BLog Opole) podejmują rannych i chorych w Ramstain i przewożą do kraju. Miejsce docelowe wskazuje DSO SZ RP po uzgodnieniu z Zarządem Wojskowej Służby Zdrowia<sup>65</sup>.

Podobnie wygląda system transportu zwłok z tym, że procedury ich przewozu transportem powietrznym oraz przekraczania granicy wymagają uzyskania odpowiednich dokumentów i zaświadczeń oraz obecności Konsula RP przy plombowaniu trumny.

W sytuacjach szczególnych podejmowane są decyzje o wysłaniu w rejon misji samolotów transportowych RP, w celu natychmiastowego podjęcia chorych lub rannych oraz przewozu zwłok. Wymaga to jednak uzyskania międzynarodowych pozwoleń na przelot, co w niektórych przypadkach może trwać do kilku dni. Dlatego

---

<sup>65</sup> DSO SZ RP, Procedury postępowania w wypadku zaistnienia sytuacji szczególnych.

mając to na uwadze należy bacznie zwrócić uwagę na system STRATEVAC obowiązujący w danych misjach.

### ***Wnioski***

1. W podsumowaniu rozważań zawartych w tym rozdziale można stwierdzić, że w pożądanym modelu systemu przemieszczania jednostek wojskowych daje się wyróżnić względnie odosobnione zbiory elementów, które realizują te same, podobne lub powiązane ze sobą funkcje służące wypełnianiu misji i osiaganiu celów przemieszczania jednostek wojskowych na terytorium kraju.

2. Istota tych szczegółowych podsystemów, w całym systemie przemieszczania polega na tym, że nie mogą one przedstawiać sobą charakteru branżowego. Powinny one zbierać wokół realizowanej funkcji jak najwięcej narzędzi zdolnych do współdziałania i substytucji. Takie podejście pozwoli stworzyć podsystemy ad hoc, zdolne do realizacji określonej funkcji w warunkach najbardziej nieprzewidywalnych zakłóceń. Najważniejszym wyznacznikiem ich skuteczności i funkcjonalności jest zapewnienie komponentom zbrojnym narodowym, jak i sojuszniczym zdolności do reakcji w dowolnym punkcie zapalnym globu w jak najkrótszym czasie, a więc ich mobilność.

3. Patrząc na zjawisko mobilności oczami naszych sojuszników z NATO musimy dostrzegać, że zgodnie z obowiązującą tam ideą mobilność to pojęcie szersze niż przemieszczanie i transport. Dotyczy ona, bowiem także szeroko pojętej problematyki infrastruktury, obiektów oraz przerzutów wojsk drogą morską i powietrzną, dowodzenia i kierowania w procesie przemieszczania, jak również sprzętu niezbędnego do marszu, rozmieszczania i rozwinięcia sił.

4. Zebrane i opracowane doświadczenia oraz wnioski pozwalają na przyjęcie tezy, że w sytuacji, gdy środki transportu nie są w najwyższym stopniu gotowości do użycia oraz przedsięwzięcia adaptujące obiekty infrastruktury transportowej i komunikacyjnej (morskiej i lotniczej) są nie dość

efektywne, może pojawić się blokada, która wpłynie na cały system przemieszczania wojsk i zakłóci możliwość zapewnieniu terminowego wsparcia dla dowódcy szczebla operacyjnego i taktycznego. Teza ta nabiera dodatkowego znaczenia w zderzeniu z koniecznością elastycznego doboru sił NATO, w wyniku trudnych do precyzyjnego określenia potencjalnych zagrożeń, co z kolei ogranicza możliwość wcześniejszego, dokładnego zaplanowania tras i środków niezbędnych do przemieszczania potencjalnego zgrupowania zadaniowego.

5. Analiza filozofii podejścia sojuszniczego do problematyki przemieszczania wojsk pozwala dostrzegać, iż ograniczone możliwości transportu wojskowego wymuszają konieczność podejmowania wspólnych wysiłków na rzecz zabezpieczenia operacji wojskowych NATO między wojskowymi i cywilnymi organami planistycznymi. Wymaga to jednak identyfikacji potrzeb i skali operacyjnego przemieszczania wojsk przez planistów – wojskowego i cywilnych.

6. Dla zapewnienia płynności i efektywności przemieszczeń jednostek wojskowych i transportu wojskowego, wszystkie elementy systemu przemieszczania NATO odpowiedzialne są za przestrzeganie m.in. następujących zasad:

- **Koordinacja i kooperacja** zasadza się na szczegółowych uzgodnieniach i współpracy NATO z krajowymi agencjami wojskowymi i cywilnymi poszczególnych państw członkowskich lub spoza sojuszu, które w jakikolwiek sposób partycypują w przemieszczaniu jednostek natowskich.
- **Wydajność** zawiera w swej idei optymalne wykorzystywanie wojskowych i cywilnych zasobów i to w odniesieniu do zasobów transportu lądowego, powietrznego, morskiego i śródlądowego.
- **Elastyczność** polega na takim planowaniu przemieszczenia, aby ich realizacja pozwoliła reagować w terminowy sposób na dynamiczne zmiany sytuacji strategicznej i operacyjno-taktycznej.
- **Kompatybilność** transportu musi zapewniać, aby potencjalne jednostki wojskowe i zgrupowania sił w ramach zadań operacyjnych sojuszu posiadały

wyposażenie zapewniające im możliwość korzystania z urządzeń i zasobów transportowych oddanych do ich dyspozycji.

- **Przejrzystość** polega na ciągłej wymianie informacji o przemieszczeniach i o transporcie między wojskowymi władzami i cywilnymi władzami państwa członkowskiego oraz władzami NATO dla skutecznego zabezpieczenia przemieszczenia jednostek i zadań transportowych.
- **Prymat operacyjny** musi uwzględniać, aby planowanie przemieszczenia i transportu oraz ich wykonanie zapewniały zabezpieczenie wszelkich potrzeb umożliwiających wykonanie zadania bojowego.
- **Prostota** to nic innego, jak dążenie do tego, aby plany i procedury były wykonywane tak prosto, jak to tylko możliwe.
- **Standaryzacja** jest wstępnym warunkiem pomyślności przemieszczania i transportu. Odnosi się do systemów, danych i oprogramowania, co do procedur, wyposażenia i sprzętu.

Bardzo ważny, obok stosowania wyżej omówionych zasad, jest również nienaruszalny kanon klarownego rozłożenia odpowiedzialności i zadań w rozważanym obszarze między wykonawców sojusznicznych i narodowych. Należy także dodać, że zdolność do przestrzegania tych zasad powinna być podstawą budowania narodowego systemu przemieszczania i to także w układzie cywilno-wojskowym.

## 5. KIERUNKI DOSKONALENIA PROCESU PRZYGOTOWANIA I KIEROWANIA PRZEMIESZCZANIEM PKW POZA GRANICAMI PAŃSTWA

Generalnym przesłaniem w budowaniu systemu musi być zachowanie ciągłości i niezmienności dowodzenia (kierowania) przemieszczaniem jednostek wojskowych we wszystkich stanach funkcjonowania państwa, w istniejących uwarunkowaniach naszego kraju jak i misjach poza granicami kraju. Konsekwencją tej zasady jest przyjęcie takich form organizacyjnych i funkcjonalnych całego systemu przemieszczania, dzięki którym byłaby zachowana kompatybilność z funkcjonującym systemem sojuszniczym (NATO), a ponadto stabilna postać organizacyjna i funkcjonalna obydwu podsystemów przemieszczania, tj.: systemu kierowania, jak i podsystemu wykonawczego, zawierającego cały zbiór podmiotów wykonawczych.

Istniejące aktualnie rozwiązania prawnoorganizacyjne regulują podstawy funkcjonowania systemu przemieszczania jednostek w różnych stanach funkcjonowania państwa. Są to jednak rozwiązania, które nie do końca uwzględniają bardzo dynamiczne tempa zmian zagrożeń, a przez to konieczność częstego wykorzystania naszych sił zbrojnych, w operacjach poza granicami kraju.

Autorzy opracowania naukowego na temat „Kierowanie obroną państwa i zarządzanie w sytuacjach kryzysowych” uważają, iż *„normalny model kierowania obroną państwa i zarządzania w sytuacji kryzysowej sprawia na pierwszy rzut oka wrażenie klarownego, właśnie ze względu na swój statyczny charakter. Jednakże regulacji prawnej umykają (lub są trudne do ujęcia) zjawiska dynamiczne, a proces narastania zagrożenia, wystąpienia konfliktu zbrojnego, klęski lub katastrofy, a następnie zwalczania ich skutków jest zjawiskiem o dynamice trudnej do przewidzenia. Jeśli łatwo jest sprecyzować kompetencje określonego organu, to dynamika procesów żywiołowych powoduje, że przypisanie kompetencji sztywnym strukturom nie wystarcza do rozwiązania problemu”*<sup>66</sup>.

Teza ta co prawda odnosiła się do całego systemu obrony narodowej i została przedstawiona w stosunku do istniejącej wówczas rzeczywistości, jednak jest nadal

---

<sup>66</sup> Kierowanie obroną państwa i zarządzanie w sytuacjach kryzysowych, R. Wróblewski (kier. nauk.), AON, Warszawa 1999, s. 121.

aktualna i to w stosunku do wszystkich jej szczegółowych podsystemów wykonawczych, w tym i systemu przemieszczania. Jeśli bowiem posiłkować się podkreślaną wcześniej prawidłowością mówiącą o tym, że ze zbioru tych samych podmiotów budują się różne podsystemy funkcjonalne, to oczywiste jest, że niekompetencja któregoś z nich, może zagrażać dowolnemu podsystemowi obrony narodowej, w tym także systemowi przemieszczania wojsk.

Pożądany kształt systemu przemieszczania wojsk jest trudny do osiągnięcia również z tego powodu, iż musi uwzględniać nie tylko uwarunkowania występujące w naszym kraju, ale także ustalenia i rozwiązania przyjmowane w tym zakresie, w Sojuszu NATO. Nie zwalnia to nas jednak od poszukiwania optymalnych rozwiązań, w zakresie kierowania obroną narodową w ogóle, a w tym także w sferze przemieszczania narodowych i sojuszniczych jednostek wojskowych poza granicami naszego kraju.

W związku z powyższym, w niniejszym rozdziale zostaną przedstawione rezultaty badań dotyczące rozwiązania problemu wyrażonego w postaci następującego pytania badawczego: *Jak powinien być zbudowany pożądany model systemu przemieszczania jednostek wojskowych przy uwzględnieniu determinantów sojuszniczych i narodowych?*

### ***5.1. Identyfikacja podstawowych wyznaczników systemu przemieszczania wojsk***

Wyniki przeprowadzonej analizy literatury teorii problemu pozwalają na stwierdzenie, iż system przemieszczania wojsk (analogicznie jak wszystkie organizacje) jest jednocześnie tworem sztucznym i naturalnym. Owa sztuczność jest następstwem faktu, iż to ludzie świadomie go konstruują dla mniej lub bardziej określonych celów i misji. Natomiast o tym, że ta organizacja jest systemem naturalnym przesądza to, że składa się ona z pojedynczych uczestników i grup społecznych dążących do zaspokajania własnych potrzeb oraz realizacji własnych celów. W wyniku procesu wzajemnych różnorodnych oddziaływań tworzą oni inną organizację, inny system niż ten, który racjonalnie zaprojektowano.

Na podkreślenie zasługuje jeszcze jeden niezwykle istotny fakt, a mianowicie, że przemieszczanie wojsk jest systemem otwartym, ponieważ w sposób ciągły prowadzi on wymianę energii, materii i informacji ze swoim otoczeniem. Przez otoczenie należy natomiast rozumieć wszystko to, co wywiera wpływ na omawiany system, lub może wywierać wpływ w przyszłości. System przemieszczania wojsk (jak każdy inny) funkcjonuje w tzw. otoczeniu ogólnym, identycznym dla wszystkich podmiotów prawa państwowego w danym regionie, w określonym czasie oraz w otoczeniu wewnętrznym (zadaniowym)<sup>67</sup>.

Na podstawie powyższego można zatem przyjąć, że struktura organizacyjna przemieszczania jednostek sił zbrojnych powinna być konsekwencją:

- przewidywanej dla niej misji do spełnienia;
- stojących przed nią celów oraz zadań przewidywanych do realizacji.

Ponadto powinna spełniać trzy podstawowe wymogi:

- zapewniać realizację wygenerowanych celów;
- zachowywać trwałość w stopniu zapewniającym jej funkcjonowanie w najbardziej niekorzystnych uwarunkowaniach;
- umożliwiać jej samoprzystosowywanie się do zmiennych warunków zewnętrznych.

Wymienione terminy, tj.: misja, cel, zadanie bywają bardzo często w języku potocznym traktowane zamiennie, jednak z punktu widzenia badanej problematyki przemieszczania jednostek wojsk lądowych konieczne jest ich rozróżnianie. Dzięki temu możliwe będzie wskazanie w czasie i przestrzeni osiągalnych i nieosiągalnych, a jednak koniecznych działań (stanów, zachowań rezultatów działań) organizacji – przemieszczanie wojsk.

Rozróżnienie znaczenia tych terminów nie przysparza większych problemów, a analiza ich ujęć słownikowych, jak i teorii problemu pozwala przyjąć następujące znaczenia:

---

<sup>67</sup> *Por. Zarządzanie. Teoria i Praktyka, wyd. cyt., s. 701.*

– *misja* – to przedmiot aspiracji, trwałych dążeń organizacji (systemu), posłannictwo zaspokajanie określonych potrzeb określonych grup społecznych, dążenie do czegoś w sposób trwały i nieprzerwany, to przyczyna powstania i istnienia organizacji oraz sposób postrzegania jej przez otoczenie<sup>68</sup>;

– *cel* – to przyszły pożądaný rezultat (wynik) działania; naznaczony określony wynik działania w czasie i przestrzeni<sup>69</sup>;

– *zadanie* – to rzecz do wykonania, kwestia do wykonania ujęta instrumentalnie w kontekście realizowanego celu; to inaczej skonkretyzowany operacyjnie fragment osiąganego celu działania<sup>70</sup>.

Klamrą spinającą funkcjonowanie badanego systemu są jego funkcje, zatem wyjaśnienia wymaga również ten termin. Dla potrzeb badawczych systemu przemieszczania za punkt wyjścia przyjęto interpretacje L. Krzyżanowskiego: „[...] zbiór (zakres) potencjalnych (możliwych), zwykle powtarzalnych i sformalizowanych proceduralnie działań, wyodrębnionych ze względu na ich zawartość treściową (rodzaj) oraz na ich zrelatywizowanie do określonego celu lub jego części (zadania)”<sup>71</sup>.

Traktując przemieszczanie jednostek sił zbrojnych jako system z przypisywanymi mu misjami, celami, zadaniami i funkcjami dostrzeżemy wiele jego poziomów. Na pierwszym poziomie misje, cele zadania i funkcje formułowane są w otoczeniu systemu przez jego twórcę. Na kolejnych niższych poziomach istnieje konieczność ponownego formułowania misji, celów, zadań i funkcji, aż do najniższego poziomu abstrakcji.

Patrząc na system przemieszczania jednostek wojskowych poza granicami kraju nietrudno jest dostrzec reguły współzależności misji, zadań, celów i funkcji. Jednak, gdy zagłębimy się do jego wnętrza, istnieje konieczność ponownej hierarchizacji

---

<sup>68</sup> Zob. J. Penc, *Decyzje w zarządzaniu*, Wydawnictwo Profesjonalnej Szkoły Biznesu, Kraków 1997 s. 57; L. Krzyżanowski, *Podstawy nauk o organizacji i zarządzaniu*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 1994.

<sup>69</sup> Zob. *Komputerowy słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 1997; T. Kotarbiński, *Traktat...*, wyd. cyt., s. 41.

<sup>70</sup> L. Krzyżanowski, *Podstawy nauk ...*, wyd. cyt., s. 179–181.

<sup>71</sup> *Tamże*, s. 185.

pojęć, ponieważ poszczególne jego elementy realizują również określone misje, cele, zadania i funkcje, a w ich ramach następne, aż do samego końca.

Wyniki przeprowadzonych analiz pozwalają przyjąć, że *misja przemieszczania jednostek wojskowych polega na zabezpieczeniu żywotnych interesów państwa, poprzez sprawne zgromadzenie odpowiedniego potencjału sił zbrojnych w obszarze operacyjnego przeznaczenia, zapewniającego realizację celów polityki państwa w obliczu różnorodnych (wewnętrznych i zewnętrznych) wyzwań i zagrożeń.*

Z powyższej tezy wynika, że misja przemieszczania jednostek wojskowych dotyczy dwóch podmiotów, a mianowicie państwa jako organizacji nadrzędnej oraz sił zbrojnych, a więc wyspecjalizowanej części społeczeństwa zdolnej do zorganizowanego działania, w ramach reakcji na różnorodne wyzwania i zagrożenia.

Uwypuklona wyżej prawidłowość pociąga za sobą bardzo wymierne konsekwencje, które wyrażają się głównie tym, że sprawne działanie sił zbrojnych (w tym ich przemieszczanie) nie zależy tylko od nich samych, ale jest konsekwencją funkcjonowania całego zbioru podmiotów państwa, mających swój udział w utrzymaniu jego bezpieczeństwa. Poruszając się tym tokiem rozumowania, można przyjąć, że *misja stojąca przed systemem przemieszczania jednostek wojskowych generuje jej społeczny, ale również wielopodmiotowy charakter na poziomie państwowym i sojuszniczym.*

W pracy tej niejednokrotnie już podkreślano, że z teoretycznego punktu widzenia u podstaw funkcjonowania systemu przemieszczania wojsk leży zgromadzenie potencjału militarnego, adekwatnego do zaistniałej sytuacji kryzysowej i pozwalającego na prowadzenie skutecznej operacji wojskowej pozwalającej na przywrócenie stanu sprzed kryzysu.

W konsekwencji, więc można przyjąć, że cele operacji wojskowej są szersze niż cele przemieszczania wojsk, a więc te drugie niejako są im podporządkowane, jednak przesądzają o pomyślności operacji, szczególnie w jej krytycznych momentach.

W literaturze przedmiotu można spotkać wiele opisów i typologii celów, w zależności od przyjętych kryteriów. Uogólniając, można je wyróżniać ze względu na:

- przydatność działania – główne i uboczne;

- rodzaj podmiotu określającego cele – immanentne<sup>72</sup>, transcendentne<sup>73</sup>, własne i zadane;
- hierarchię działania – pośrednie i końcowe;
- zakres i sposób realizacji – indywidualne (jednopodmiotowe), partykularne (wielopodmiotowe), ilościowe i wartościowe (jakościowe);
- stopień złożoności w działaniu – współrzędne (zgodne, kumulatywne) i konkurencyjne (sprzeczne, alternatywne);
- okres realizacji działań – długookresowe (strategiczne) i krótkookresowe (operacyjne);
- możliwość realizacji działań – realne i nierealne;
- sposób planowania działań – główne i pośrednie.

Powyższy podział jest istotny w aspekcie zapewnienia sprawnej organizacji wszelkich działań. Jeszcze bardziej istotne jest jednak dokonanie hierarchizacji celów przez wyodrębnienie celu głównego, który jest podstawowym impulsem do podjęcia danego rodzaju działania, a w odniesieniu do całości zorganizowanej jest początkiem jej istnienia. Z przyjętej wcześniej definicji celu wynika, że określa on co, kto, i kiedy ma osiągnąć, a zatem wyznacza skutek działania, podmiot oraz czas realizacji.

Realność celów określa się poprzez porównanie warunków, sił i środków niezbędnych do ich realizacji z tymi zasobami, jakie znajdują się w naszej dyspozycji. Jeśli w określonych warunkach zasobów jest mniej, to nawet najlepszy cel jest nierealny do osiągnięcia. Z tego wynika, że wyznaczanie celów systemu przemieszczania wojsk powinno być procesem cyklicznym, ponieważ muszą być połączone z analizą aktualnej sytuacji bezpieczeństwa państwa. Dlatego trudno jest je jednoznacznie określić, można jednak przyjąć, że mogą do nich należeć następujące pożądane rezultaty działania:

---

<sup>72</sup> *Immanentny – tkwiący wewnątrz czegoś, niewychodzący poza dany przedmiot, niewynikający z działania czynnika zewnętrznego; właściwy czemuś z natury. Komputerowy słownik języka polskiego i wyrazów obcych, PWN, 1998.*

<sup>73</sup> *Transcendentny – istniejący na zewnątrz podmiotu; wykraczający poza zasięg doświadczenia i poznania ludzkiego. Tamże.*

1. O charakterze ogólnym: *zapewnienie szerokiego udziału różnorodnych komponentów obrony narodowej w zabezpieczeniu swobodnego operowania siłami zbrojnymi, w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa narodowego lub światowego; zwiększenie zdolności operacyjnych sił zbrojnych poprzez powierzenie innym podmiotom prawa państwowego zadań na rzecz operacyjnych jednostek wojskowych; stworzenie warunków prawnych i organizacyjnych do połączenia wysiłków wojskowych, gospodarczych i cywilnych, w celu uzyskania swobody operowania jednostkami operacyjnymi na dowolnym kierunku w stopniu adekwatnym do zaistniałej sytuacji kryzysowej.*

2. O charakterze szczegółowym: *wdrażanie przepisów prawnych i procedur na rzecz uzyskania wysokiej sprawności przemieszczania jednostek operacyjnych, osiągnięcie docelowego kształtu komponentów funkcjonalnych przemieszczania wojsk; wdrażanie procedur współpracy cywilno-wojskowej według standardów NATO, norm i tradycji narodowych.*

Wyszczególnione wyżej misje i cele obrony narodowej mogą być osiągnane za pomocą określonego zbioru środków i narzędzi ich realizacji. Można zatem przyjąć, że będą one realizować zadania jako zoperacjonalizowane cele działania. Przypisywanie zadań dla systemu przemieszczania wojsk już w etapie jego projektowania jest bardzo trudne, zatem w tym etapie najbardziej istotne będzie określenie funkcji, jakie powinny być realizowane przez ten system.

Wyniki analizy badań wskazują, że funkcję systemu przemieszczania wojsk definiować można jako *zbiór typowych powtarzalnych i sformalizowanych działań tego systemu, który ze względu na rodzaj podejmowanych przedsięwzięć pozwala się wyodrębnić spośród innych systemów obrony narodowej.*

Nadrzędny charakter wobec funkcji przemieszczania jednostek wojskowych mają funkcje obrony narodowej<sup>74</sup>, z nich bowiem wypływają funkcje systemu przemieszczania wojsk, zbudowanego po to, aby realizować funkcje obrony narodowej.

---

<sup>74</sup> Podstawową funkcją obrony narodowej jest zapewnienie przetrwania państwa i narodu wobec wyzwań i zagrożeń o charakterze międzynarodowym; zapewnienie integralności terytorialnej i nienaruszalności granic państwa; zapewnienie niezależności politycznej. Zob. W. Kitler, *Obrona narodowa III RP*, wyd. cyt., s. 246.

Podkreślano już niejednokrotnie, iż przemieszczanie jednostek operacyjnych sił zbrojnych, służy najbardziej racjonalnemu i efektywnemu wykorzystaniu potencjału zbrojnego jako jednej z najistotniejszych części całego potencjału obrony narodowej. Z powyższego wynika zatem, iż funkcje przemieszczania wojsk będą wynikały z funkcji obrony narodowej w zakresie bezpośredniego użycia sił zbrojnych, obejmując, m.in.:

- w ramach funkcji wewnętrznych obrony narodowej – zapewnienie ciągłości realizacji operacji wojskowych poprzez swobodę ruchu jednostek wojskowych do obszarów (rejonów) ich operacyjnego przeznaczenia; zapewnienie właściwego wykorzystania zasobów systemu obrony narodowej do celów przemieszczania wojsk;
- w ramach funkcji zewnętrznych – umożliwienie realizacji zobowiązań sojuszniczych NATO, poprzez zapewnienie swobody ruchu jednostek sił sojuszniczych wyznaczonych do prowadzenia ewentualnej operacji na naszym terytorium.

Wyszczególnione wyżej misje, cele i funkcje przemieszczania narodowych i sojuszniczych jednostek operacyjnych sił zbrojnych, będą realizowane w określonych uwarunkowaniach i okolicznościach przez specjalne do tego przeznaczone i przygotowane narzędzia korzystające z dobrodziejstw istniejących przepisów prawa państwowego oraz określonego zbioru reguł i procedur postępowania.

Analogicznie jak w innych szczegółowych podsystemach obrony narodowej, zasadniczą rolę w systemie przemieszczania wojsk będzie pełnił nadrzędny podsystem kierowania, który należy definiować jako: *wewnętrznie skoordynowany zbiór naczelných organów władz wojskowych i administracji publicznej, wewnątrz którego materializowane są funkcje decyzyjne oraz informacyjne w stosunku do całego systemu, jak i jego otoczenia.*

Podsystem ten z racji swojej struktury dysponuje całym arsenałem środków i narzędzi zapewniających realizację misji, celów i funkcji określonych przez ciała ustawodawcze. Podsystem kierowania działa na tej zasadzie, że misje, cele

i funkcje przeobraża w dyrektywy i decyzje administracyjne, dzięki którym można rozdzielać zadania (rozkazywać, powierzać, zlecać, nakazywać) dla organów rządowych, wojskowych, samorządowych, przedsiębiorców i sektora porządkowego, w takim zakresie, w jakim stanowią odpowiednie ustawy.

Biorąc pod uwagę fakt, że system przemieszczania wojsk jest częścią nadrzędnego systemu obrony narodowej, w którym istnieją trwałe podziały ról między różnych wykonawców, należy przyjąć, że zjawisko to występuje również w nim samym. Zatem konstrukcja systemu przemieszczania może mieć najbardziej klasyczną postać, a więc posiadać dwa podstawowe człony: kierowania i wykonawczy (militarny i pozamilitarny). Podział ten może spełniać swoją rolę zarówno w kontekście przygotowania i prowadzenia strategicznej połączonej operacji obronnej, jak i w przypadku pojawienia się zagrożeń innych niż wojenne. Ze względu na znaczenie systemu przemieszczania dla swobody użycia sił zbrojnych musi on spełniać wymogi sprawnej organizacji. Owa sprawność polegać będzie na umiejętności dostosowywania się jej części do współpracy i substytucji wraz z odrzuceniem odrębności w funkcjonowaniu, sprawnych relacji z otoczeniem i gotowości tworzenia modułów funkcjonalnych w reagowaniu na wszelkie zakłócenia.

## **5.2. *Kierunki doskonalenia systemu strategicznego przemieszczania wojsk***

Niejednokrotnie podkreślano już w tej pracy, że zdobyte doświadczenia przetrzutu sił, w szczególności w ramach MND CS i SON wskazują, że obecnie i w najbliższej przyszłości powodzenie operacji wielonarodowych jest ściśle zdeterminowane sprawnością systemu transportu i ruchu wojsk. Zasoby transportu i ruchu wojsk stanowią kluczowy element zabezpieczenia mobilności wojsk i są nieodzowne w ramach zaspokajania wymagań przemieszczeń, zarówno w skali strategicznej jak i operacyjnej. Im większy zasięg i rozmiar operacji, tym większe będą potrzeby środków transportowych. Kolejnym elementem wpływającym na możliwości wykonania przetrzutu strategicznego wojsk są ograniczone możliwości przyjęcia wojsk w rejonie operacji – ilość i dostępność lotnisk i portów wyładowania oraz

infrastruktury lądowej umożliwiającej rozładunek i przewóz sił do rejonów operacyjnego rozwinięcia oraz sprawność systemu RSOM.

Przemieszczenie PKW do Iraku potwierdziło celowość sformowania w Siłach Zbrojnych RP Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk oraz potrzebę zróżnicowania struktury etatowej poszczególnych WKTr, dostosowując ją do zakresu realizowanych zadań. Trudności organizowania procesu przyjęcia sił PKW w Kuwejcie oraz przemieszczenia do Iraku wskazują na potrzebę sformowania TMCC oraz jednostek RSOM dla zapewnienia przyjęcia i przemieszczenia wojsk w rejonie operacji.

Zagwarantowanie siłom zbrojnym wymaganej przez Sojusz mobilności oznacza konieczność uzyskania dostępu do środków transportu strategicznego powietrznego i morskiego. Sprawność zaopatrywania sił MND CS, w ramach „mostu powietrznego” wskazuje z kolei na konieczność specjalistycznego przygotowania personelu oraz wyposażenia wytypowanych do załadunku lotnisk w niezbędny sprzęt do prac ładunkowych. Istnieje również potrzeba szybkiego wdrożenia systemu monitorowania przemieszczanych sił i środków w celu sprawnego ich kierowania oraz reagowania na ewentualne zakłócenia.

Dokonana analiza obecnych uwarunkowań wskazuje, że usprawnienie systemu przemieszczania wojsk powinno rozpatrywać się w trzech podstawowych kategoriach:

- dostępności środków transportu strategicznego;
- przygotowania jednostek do działań w ramach RSOM;
- wprowadzenie systemu monitorowania przemieszczania.

W odniesieniu do kwestii dostępności środków transportu strategicznego należy stwierdzić, iż jedynym rozwiązaniem tego problemu jest w perspektywie kilkuletniej zakup przez SZ RP własnych środków tego transportu, który gwarantowałby jego natychmiastową dostępność i niezależność od innych przewoźników.

Biorąc pod uwagę możliwe realizowane w przyszłości misje oraz rodzaje środków transportowych flota powietrzna i morska SZ RP powinna posiadać:

- ok. 10-12 samolotów CASA 295 M (aktualnie eksploatowane w SP RP);
- 5-7 samolotów C-130;

- 3 samoloty wielkogabarytowe typu C-17 lub wejście w program budowy europejskiego samolotu transportowego AIRBUS-400 (brak);
- 1 statek typu Ro-Ro .

Posiadanie takiego potencjału transportowego zaspokoiłoby bieżące potrzeby sił zbrojnych w realizacji zadań ekspedycyjnych a posiadane programy i porozumienia międzynarodowe były by ewentualnie wykorzystywane w razie potrzeby.

W zakresie przygotowania jednostek do działań w ramach RSOM, niedawno utworzone Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (TMCC) jest tylko pierwszym etapem w zakresie rozwiązania tego problemu. Sprzęt, który zostanie zakupiony wymaga profesjonalnej obsługi, co wiąże się ze szkoleniem operatorów oraz zdobywaniem doświadczeń w operacjach NATO.

Należy się również skupić na szybkim utworzeniu szczególnie mobilnych pododdziałów przeładunkowych zdolnych do za i wyładunku personelu, sprzętu oraz uzbrojenia w portach lotniczych i morskich. Mogły by być one wykorzystywane zarówno w ramach HNS, w kraju jak i w ramach RSOM na Teatrze Działań. Powstawanie tego typu jednostek jest procesem długotrwałym, zwłaszcza, gdy weźmie się pod uwagę potrzebę zakupu odpowiedniego sprzętu i szkolenia specjalistów szczególnie w standardach NATO.

Brak jest również w Polsce profesjonalnie przygotowanego wojskowego terminalu lotniczego i morskiego, który mógłby obsługiwać wojskowy ruch pasażerski i cargo zgodnie ze standardami międzynarodowymi. Dobrym przykładem działania takiego terminalu jest wojskowy terminal lotniczy Sił Powietrznych Niemiec w Kolonii.

W zakresie systemu monitorowania przemieszczenia niezbędne są środki finansowe na eksploatację tego systemu oraz procedury szybkiego odzyskiwania nadajników satelitarnych dołączonych do przemieszczających się wojsk i transportów zaopatrzenia. Wydaje się jednak konieczne aby system był wdrożony do SZ RP w najbliższym czasie co usprawni procedurę kierowania ruchem wojsk.

Propozycje usprawnienia systemu kierowania ruchem wojsk choć bardzo kosztowne, muszą w najbliższej przyszłości być wzięte pod uwagę. Nie jest bowiem

możliwe bez jego usprawnienia wykonywanie zadań strategicznego przemieszczania wojsk. I nie jest to tylko problem SZ RP. W imieniu państwa polskiego zobowiązanie do zwiększania potencjału w zakresie transportu i ruchu wojsk podjął Prezydent RP.

## ZAKOŃCZENIE

We współczesnym świecie występuje wiele antagonizmów i konfliktów, które widoczne są zarówno w sferze politycznej, ekonomicznej jak i kulturowej. Trzeba przyznać, iż politycy na całym świecie szukają optymalnych sposobów i narzędzi rozwiązywania sytuacji konfliktowych. Mimo tych poszukiwań okazuje się, że najbardziej efektywnym instrumentem zaprowadzania oraz utrzymywania pokoju na świecie są międzynarodowe mobilne siły zbrojne. Uczestnictwo krajów w misjach innych niż wojenne jest bardzo istotnym czynnikiem w sferze utrzymywania pokoju na świecie, ale jest ono również jedną z najbardziej skomplikowanych form współpracy międzynarodowej.

Uczestnictwo to wymaga utrzymywania mobilnych zdolnych do natychmiastowego przerzutu, specjalistycznych jednostek wojskowych, które są w stanie wykonywać swoje zadania na odległych teatrach działań.

Analiza sytuacji międzynarodowej oraz prognozy zagrożeń wskazują, że tendencja ta będzie obowiązywać w dającej się przewidzieć przyszłości. W związku z tym mobilność komponentów zbrojnych, a więc ich zabezpieczenie transportowe musi odpowiadać potrzebom i być w stanie realizować swoje zadania w jak najkrótszym czasie.

Wyniki badań zaprezentowane w niniejszej pracy pokazują, że polski potencjał transportu strategicznego jest dalece niewystarczający. Aktualnie z konieczności stosowane rozwiązania w zakresie ich pozyskiwania należy traktować jako doraźne i dążyć do kompleksowego rozwiązania poprzez zwiększenie własnych możliwości w tym zakresie. Wiąże się to z dokonaniem zakupów środków transportowych, które w swojej naturze są bardzo drogie, niemniej jednak posiadanie takiej floty uwiarygodnia nasze wywiązywanie się z zobowiązań sojuszniczych jak i może przynieść wymierne korzyści ekonomiczne przy udostępnianiu jej innym państwom. Polska, w dłuższej perspektywie nie może sobie pozwolić na drogie opłaty ponoszone za komercyjny transport powietrzny, gdzie całkowita wartość przewożonego sprzętu jest równa cenie usługi przewozowej.

Środki transportu strategicznego nie tylko przeznaczone są do przetransportowania kontyngentów do rejonu misji ale także wykorzystywane są do przemieszczania wojsk na różnego rodzaju międzynarodowe ćwiczenia. Jest to element konieczny w procesie szkolenia, zmierzający do doskonalenia umiejętności współdziałania w środowisku międzynarodowym, w celu uzyskania pełnej interoperacyjności wojsk sojuszu.

Należy pamiętać, że poza operacjami klasycznie wojskowymi Polska uczestniczy w operacjach humanitarnych, pomocowych i ochronnych, które w swoim charakterze są wynikiem zagrożeń niesymetrycznych. W związku z tym rozwiązania proceduralne w zakresie przetransportowania wojsk muszą być każdorazowo dopasowane do ich specyfiki, ale nie mogą wybiegać poza przyjęte standardy międzynarodowe.

Kierowanie strategicznym przemieszczaniem wojsk i środków materiałowych musi opierać się o zorganizowane centra koordynacji transportu i ruchu wojsk, wyposażone w nowoczesny sprzęt łączności i informatyki, zdolny do monitorowania i przekazywania informacji dotyczących przemieszczanych jednostek. Wzorcowym przykładem jest organizacja RSOM wojsk SZ USA w Kuwejcie, zapewniająca właściwe kierowanie przemieszczaniem wojsk i zaopatrzenia a także ewakuację medyczną i transport zwłok. Wzorce te należy wykorzystywać budując strukturę polskiego TMCC.

Bez wprowadzania zmian, w zakresie usprawnienia systemu transportu i ruchu wojsk w SZ RP, opisanych powyżej, realizacja zadań w zakresie terminowego przemieszczania strategicznego może okazać się niemożliwa.

Uzyskanie naukowo uzasadnionych odpowiedzi na przedstawione wcześniej pytania badawcze, pozwoliło rozwiązać dostrzeżone problemy lub wskazać sposoby ich rozwiązania. Wymagało to jednak zastosowania i przeprowadzenia odpowiedniej procedury badawczej.

Autorzy zdają sobie sprawę, że materiał zawarty w pracy tylko w niewielkiej części rozwiązuje problematykę zawartą w temacie pracy. Spowodowane to zostało przyjętymi ograniczeniami jak też ograniczoną możliwością dostępu do materiałów źródłowych dotyczących tej problematyki.

## **BIBLIOGRAFIA**

1. ADAMS Tutorial, wersja 4.0, luty 2004.
2. AJP-01(B), Sojusznicza Doktryna Połączona (Allied Joint Doctrine), Bruksela, 2001.
3. AJP 3, Operacje Połączone Sojuszu (Allied Joint Operations), Bruksela 2002.
4. AJP 3.13, NATO's Strategic Deployment and Reception, Staging, Onward Movement and Integration (RSOI) Doctrine, Bruksela 2004.
5. AJP-3.4, Non-Article 5 Crises Response Operations.
6. AJP 4.4A, Sojusznicza Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk (Allied Joint Movement and Transportation Doctrine).
7. R. Chrobak., *Determinanty zmian w sposobach przemieszczania i rozmieszczania wojsk*, AON, Warszawa 2004.
8. DD 4.4.2 - Instrukcja o Przewozach Wojsk oraz Uzbrojenia i Sprzętu Wojskowego Transportem Lotniczym, STiRW-CKRW, Warszawa 2006.
9. DSO SZ RP, Procedury postępowania w wypadku zaistnienia sytuacji szczególnych.
10. T. Fitzgerald, NATO Review, lato 2004.
11. P.Górski., *Zastosowanie modelowania systemowego do opisu wybranych elementów systemu obronnego państwa*, AON, 1998.
12. FM 100-17-3: Reception, Staging, Onward Movement, And Integration, HQ Dep. of The Army, Washington D.C. 1999.
13. E. Hickins, Transforming Strategic Mobility, US EUCOM, 2002.
14. A. Kalicki, Polski NRF w Pakistanie, „Raport Wojsko, Technika, Obronność”, 2006, nr 5.
15. *Kierowanie obroną państwa i zarządzanie w sytuacjach kryzysowych*, (kier. nauk.), R. Wróblewski, AON, Warszawa 1999.
16. S. Koziej, Dywizje to już za mało, Tygodnik Powszechny, 2002, nr 38.

17. K. Kubiak, A Szulczewski, *Porty Morskie w Aspekcie Przeładunków Wojskowych*, AON, Warszawa 2005.
18. K. Kubiak, *Transport Wojsk i Ładunków Wojskowych Drogą Morską Przy Użyciu Statków Handlowych*, AON, Warszawa 2003.
19. Krzyżanowski L., *Podstawy nauk o organizacji i zarządzaniu*, PWN, Warszawa 1994.
20. W. Lamentowicz, *Państwo współczesne*, WSiP, Warszawa 1996.
21. Z. Martyniak., *Metody organizacji i zarządzania*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków 1999.
22. MC 133/3, *System Planowania Operacyjnego (Operation Planning System)*, Bruksela 2000.
23. MC 336/2, *Zasady i polityka NATO w zakresie transportu i ruchu wojsk (NATO Principles and Policies form Movement and Transportation)*, HQ NATO, Bruxelles 2002.
24. NATO Handbook, Bruksela 2001.
25. The NATO Response Force – NRF, strona internetowa SHAPE, [www.nato.int](http://www.nato.int).
26. The NATO Response Force – NRF, strona internetowa NATO HQ, [www.nato.int](http://www.nato.int), shape.
27. B. Nogalski., *Kierowanie zmianą w organizacji*, [w:] *Zarządzanie organizacjami*, TNOiK, Toruń 2001.
28. Prague Summit Declaration Issued by the Heads of State and Government participating in the meeting of the North Atlantic Council in Prague on 21 November 2002.
29. Robertson L., *Przekształcanie NATO*, „Przegląd NATO”, wiosna 2003.
30. H. Szafran, T. Parzych, J. Marczak, W. Bogdański, K. Gąsiore, *Organizacja Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (RSOM) na Teatrze Działań przy Braku Wsparcia Państwa – Gospodarza (HNS)*, AON, Warszawa 2004.
31. STiRW-CKRW, *Informacja o stanie realizacji Praskiego Zobowiązania PL-DS3*, luty 2006.

32. STiRW-CKRW, Sprawozdanie z realizacji zadań transportowych za 2004.
33. STiRW-CKRW, Procedury zaopatrywania PKW.
34. STiRW-CKRW, Koncepcja Organizacji i Funkcjonowania Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze, Warszawa 2006.
35. Strona internetowa US TRANCOM, [www.transcom.us](http://www.transcom.us).
36. R. Wiśniewski, A. Lis, Zadania Mounting HQ na rzecz Wielonarodowego Korpusu Północny-Wschód na przykładzie ćwiczeń *Balic Express II 2004*, „Przegląd Wojsk Lądowych”, 2006, nr 3.

## **ZAŁĄCZNIKI**

**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**

---

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH  
KATEDRA SZTUKI OPERACYJNEJ I TAKTYKI

**WYWIAD EKSPERCKI**

Przyjęcie przez Polskę zobowiązania do realizacji zadań w ramach operacji reagowania kryzysowego poza granicami kraju wymaga spełnienia szeregu warunków, zapewniających swobodę manewrową wojsk w operacjach poza granicami kraju, w których uczestniczą różne komponenty układu militarnego i niemilitarnego. Niezbędne okazuje się, więc zbudowanie spójnego systemu strategicznego przemieszczania narodowych komponentów zbrojnych.

Zespołom naukowo-badawczym stawiane są zadania rozwiązania podstawowych problemów z tym związanych i dotyczących możliwości militarnego angażowania Rzeczypospolitej Polskiej, w jakościowo nowych warunkach międzynarodowych i wewnątrzpaństwowych. U podłoża tych badań leżą zasadnicze aktualne i prognozowane - uwarunkowania działań operacyjnych, w tym użycia i manewru różnorodnych komponentów narodowych sił zbrojnych jak i wojsk sojuszniczych, w ramach operacji reagowania kryzysowego poza terytorium RP. Operacja militarna w swej strukturze zawiera nie tylko bezpośrednie angażowanie wojsk w działania operacyjne, ale również manewr na różnych szczeblach dowodzenia.

Z manewrem ściśle wiążą się przemieszczania jednostek różnymi sposobami na różne odległości. Dotyczy to wszystkich sił sojuszniczych czy też koalicyjnych, które w ramach realizowanej koncepcji operacyjnej będą napływać w obszar operacyjnego przeznaczenia.

Oczywistym jawi się fakt, iż dla zapewnienia terminowego napływu sił, zgodnie z planem operacji kompetentnych sztabów NATO, manewry na obszarze Teatru Działań muszą przybrać formę swoistego systemu. System ten nie ma stałego charakteru, bowiem każdy z jego podsystemów (plany operacyjne, system wsparcia i zabezpieczenia logistycznego, infrastruktura operacyjna obszaru działań) wynika z ogromnej ilości uwarunkowań.

Dwa z wyżej wymienionych tj.: system wsparcia i zabezpieczenia logistycznego infrastruktura operacyjna obszaru działań, głównie pod kątem sprawności manewru zawiera się w obszarze zainteresowania autorów.

Badaniami zostały objęte zagadnienia dotyczące manewru (a ściślej przemieszczania strategicznego jako jego funkcji) wojsk poza obszarem RP.

W związku z powyższym Uprzejmie Proszę Panów o wyrażenie swoich opinii dotyczących następujących kwestii – problemów wyrażonych w postaci pytań:

1. Jakie dostrzega Pan zmiany, w koncepcji operacyjnego wykorzystania wojsk operacyjnych do operacji poza granicami kraju i jakie uwarunkowania determinują możliwości ich sprawnego przemieszczania?
2. Jaki zdaniem Pana jest cel i znaczenie przygotowania procesu strategicznego przemieszczania wojsk RP?
3. Jakie obowiązują w NATO jak i w naszym kraju zasady i wymagania w dziedzinie kierowania przemieszczaniem strategicznym wojsk?
4. Jakimi według Pana instrumentami powinno dysponować Państwo Gospodarz aby maksymalnie usprawnić proces manewru wojskami operacjami poza terytorium kraju?

DZIĘKUJĘ

SPRAWOZDANIE Z BADANIA OPINI EKSPERTÓW DOTYCZĄCEGO  
PROBLEMATYKI PRZEMIESZCZANIA WOJSK DO OPERACJI  
POZA GRANICAMI KRAJU

**I. Temat badań:** Możliwości przygotowania i kierowania przemieszczaniem wojsk poza granicami kraju.

**II. Metody badawcze:** Metoda ocen ekspertów.

**III. Cel badań:** Uzyskanie opinii doświadczonych oficerów o najważniejszych problemach związanych z manewrem wojsk narodowych, zaangażowanych w operację poza terytorium kraju.

**IV. Czas badań:** kwiecień 07 - listopad 07.

**V. Opis przebiegu badań:**

Badanie przeprowadzono metodą ocen ekspertów i objęto nim 9-ciu oficerów reprezentujących :

STiRW-CKRW

- Starszy specjalista oddziału planowania

Akademia dowodzenia Bundeswehry:

- Wykładowca dowodzenia wojskami lądowymi
- Wykładowca wojsk inżynieryjnych

Dwa wydziały Akademii Obrony Narodowej.

- Z wydziału wojsk lądowych:

- Profesor AON;
- Profesor AON;
- Profesor AON;
- Adiunkt KSZO;
- Adiunkt KSZO;
- Adiunkt KdiŁącz;
- Adiunkt KTO;

- Z Wydziału Strategiczno Obronnego:

- Adiunkt KOTiOC;

Badania prowadzone były w oparciu o kwestionariusz zawierający cztery pytania wymagające wyrażenia osobistych poglądów ekspertów.

**W oparciu o uzyskane opinie można sformułować następujące generalne wnioski:**

**Ad. 1.**

Cele stawiane przed Siłami Zbrojnymi RP wskazują, że w dającej się przewidzieć przyszłości zadania operacyjne sił zbrojnych będą realizowane w ramach operacji reagowania kryzysowego poza terytorium kraju. To z kolei generować będzie potrzebę dokonywania przemieszczeń strategicznych na większą skalę niż obecnie. Wymagać to będzie znacznej ilości środków transportowych, zarówno powietrznych jak i morskich.

Aktualne sposoby pozyskiwania środków transportu strategicznego należy traktować jako rozwiązanie doraźne. Należy w dalszym ciągu poszukiwać rozwiązań, które obniżałyby koszty ich pozyskiwania. Przy założeniu stałego zaangażowania Sił Zbrojnych Polski w misje poza granicami, posiadanie niezbędnej liczby własnych środków transportu strategicznego (powietrznego, morskiego) stanie się z biegiem czasu koniecznością.

Obecny stan rzeczy ogranicza swobodę operacyjną SZ RP, bowiem uzależnia je od możliwości przewozowych firm międzynarodowych, ponadto koszty ponoszone na wycarterowanie odpowiednich środków transportowych systematycznie rosną i niejednokrotnie przewyższają wartość przewożonego mienia i sprzętu.

**Ad.2.**

Doświadczenia historyczne, a szczególnie wnioski z wojen i konfliktów lokalnych, czy też udziału wojsk w likwidacji skutków klęsk żywiołowych wskazują, jak ważną sferą operacyjnej działalności wojsk jest przemieszczanie jednostek w ramach operacji. Każde bowiem działanie poprzedzone być musi sprawnym przemieszczeniem jednostek do miejsca działania (przeznaczenia), a od sprawności tego przemieszczenia w dużym stopniu zależy skuteczność ich działania.

Przemieszczanie jako zjawisko fizyczne jest nieodłączne i jednocześnie niezwykle istotne w całokształcie działań operacyjnych wojsk, oraz może odbywać się w diametralnie różnych uwarunkowaniach. Zjawisko to zawsze będzie stanowić

zarówno problem organizacyjny, jak i wykonawczy. Wiąże się ono bowiem z poniesieniem określonych kosztów, angażowaniem wielu elementów systemu obrony narodowej i wzmożonym wysiłkiem wykonawców.

W celu właściwego wypełniania zobowiązań sojuszniczych, w zakresie transportu i ruchu wojsk, koniecznym jest prowadzenie ciągłego szkolenia doskonalącego dla personelu wchodzącego w skład tych jednostek, ze szczególnym uwzględnieniem TMCC.

W związku z zobowiązaniami Polski w zakresie RSOM, koniecznym jest zagwarantowanie odpowiednich środków finansowych na zakup niezbędnego sprzętu wraz z wyposażeniem.

### Ad.3.

Zgodnie z obowiązującą w NATO ideą, mobilność to pojęcie szersze niż przemieszczanie i transport. Dotyczy ona bowiem także szeroko pojętej problematyki infrastruktury, obiektów oraz przerzutów wojsk drogą morską i powietrzną, dowodzenia i kierowania w procesie przemieszczania, jak również sprzętu niezbędnego do marszu, rozmieszczania i rozwinięcia sił.

Należy dostrzegać prawidłowość, polegającą na tym, że gdy środki transportu nie są w najwyższym stopniu gotowości do użycia oraz przedsięwzięcia adaptujące obiekty infrastruktury transportowej i komunikacyjnej (morskiej i lotniczej) są nie dość efektywne, może pojawić się blokada, która wpłynie na cały system przemieszczania wojsk i zakłóci możliwość zapewnienia terminowego wsparcia dla dowódcy szczebla operacyjnego i taktycznego. Teza ta nabiera dodatkowego znaczenia w zderzeniu z koniecznością elastycznego doboru sił NATO, w wyniku trudnych do precyzyjnego określenia potencjalnych zagrożeń, co z kolei ogranicza możliwość wcześniejszego, dokładnego zaplanowania tras i środków niezbędnych do przemieszczania potencjalnego zgrupowania zadaniowego.

Podejścia sojusznicze do problematyki przemieszczania wojsk pozwala dostrzegać, iż ograniczone możliwości transportu wojskowego wymuszają konieczność podejmowania wspólnych wysiłków na rzecz zabezpieczenia operacji wojskowych NATO między wojskowymi i cywilnymi organami planistycznymi. Wymaga to jednak identyfikacji potrzeb i skali operacyjnego przemieszczania wojsk przez planistów – wojskowego i cywilnych.

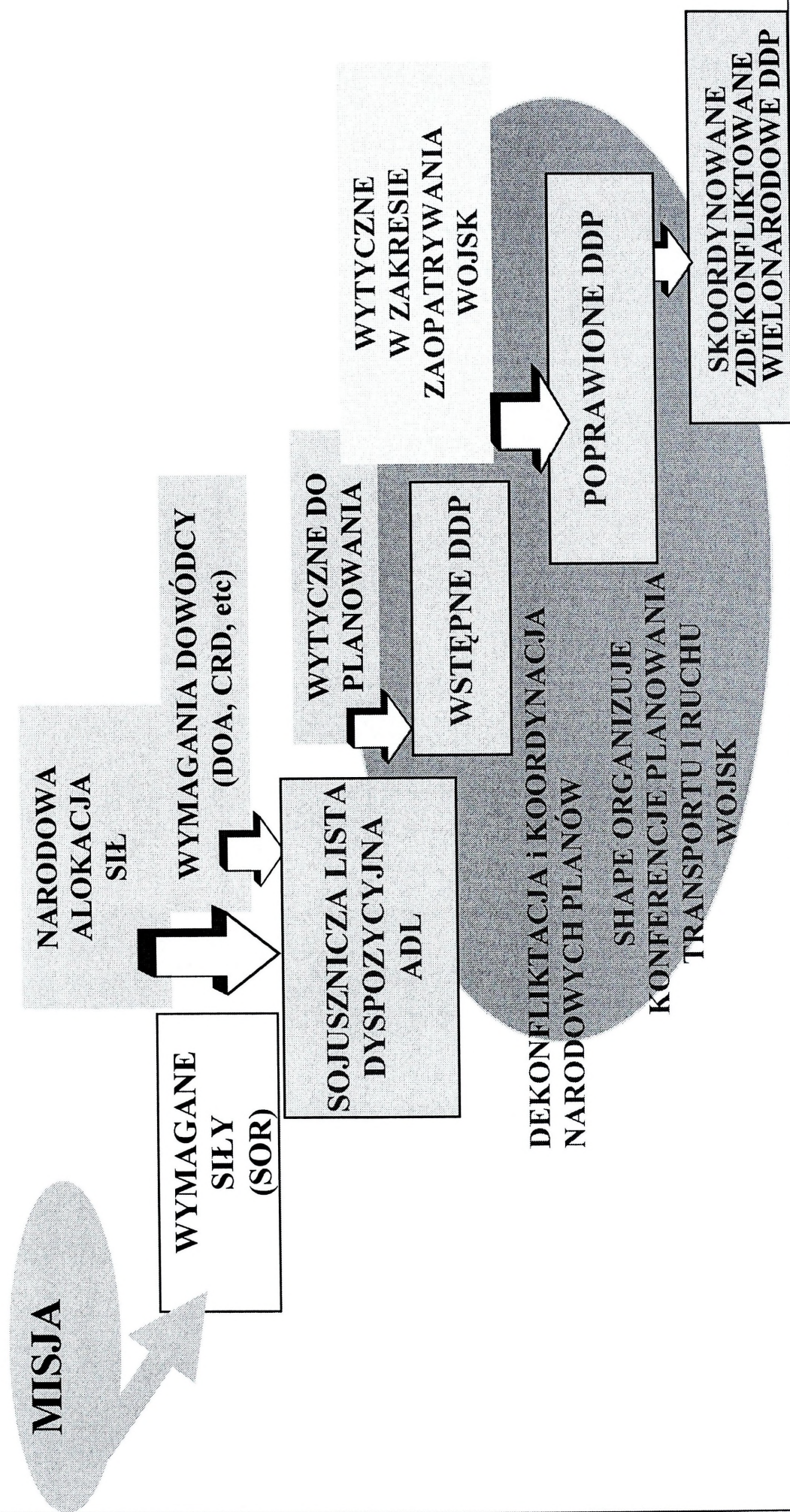
### Ad.4

Transport strategiczny nie tylko wiąże się z przerzutem wojsk do rejonu misji ale także wykorzystywany jest do przemieszczania wojsk na różnego rodzaju międzynarodowe ćwiczenia. Jest to element konieczny w procesie szkolenia

zmierający do doskonalenia umiejętności współdziałania w środowisku międzynarodowym w celu uzyskania pełnej interoperacyjności wojsk sojuszu.

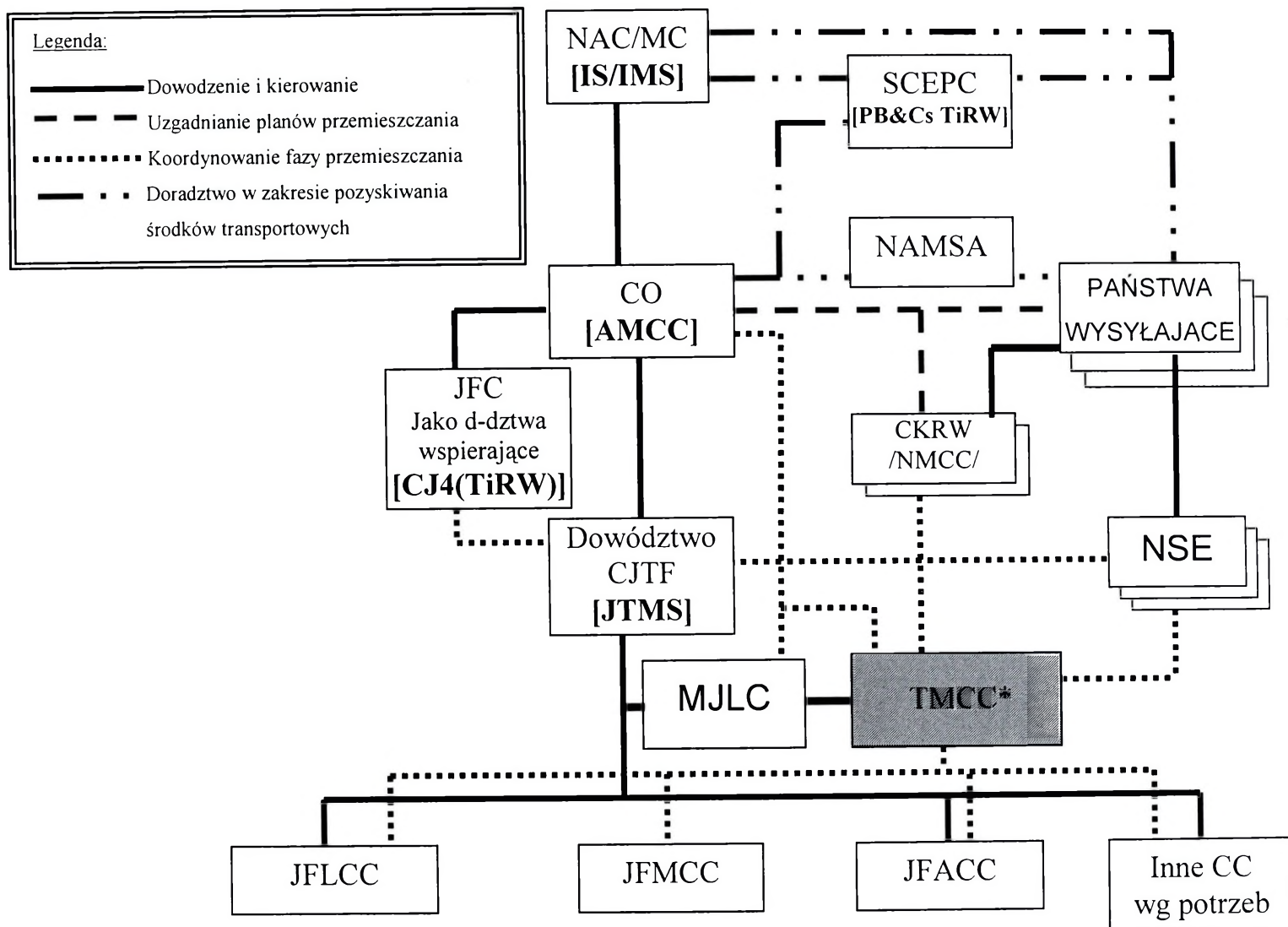
Kierowanie strategicznym przemieszczaniem wojsk i środków materiałowych musi opierać się o zorganizowane centra koordynacji transportu i ruchu wojsk, wyposażone w nowoczesny sprzęt łączności i informatyki, zdolny do monitorowania i przekazywania informacji dotyczących przemieszczanych jednostek. Wzorcowym przykładem jest organizacja RSOM wojsk SZ USA w Kuwejcie, zapewniająca właściwe kierowanie przemieszczaniem wojsk i zaopatrzenia a także ewakuacją medyczną i transportem zwłok. Wzorce te należy wykorzystywać, budując strukturę polskiego TMCC.

## ETAPY PLANOWANIA PRZEMIESZCZENIA



Źródło: slajd roboczy z międzynarodowej konferencji ds. transportu i ruchu wojsk, Bruksela 2003, materiał w posiadaniu autora.

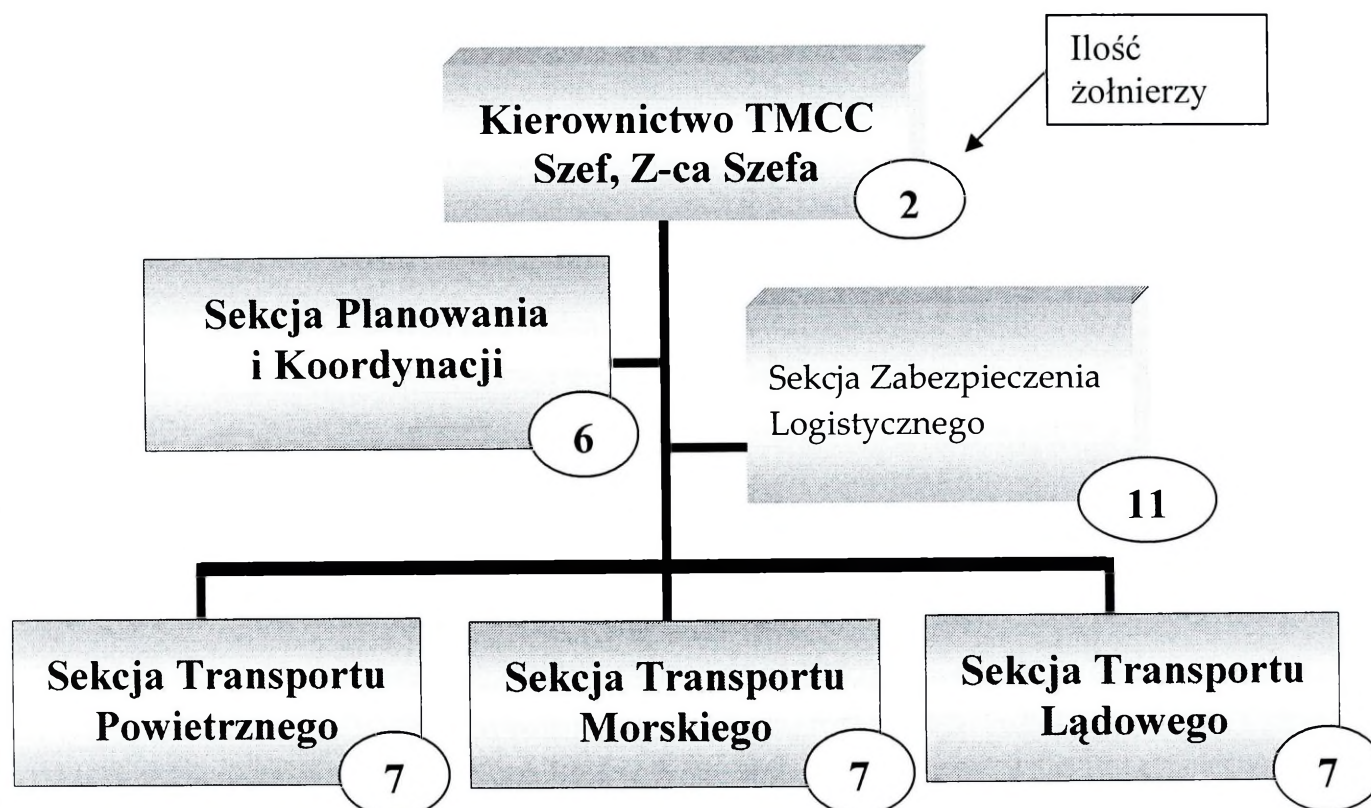
## ORGANIZACJA TRANSPORTU I RUCHU WOJSK NATO



\* - TMCC przejmuje rolę CKRW na Teatrze w przypadku braku możliwości powołania takiego centrum przez Państwo Gospodarza

Źródło: AJP 4.4A, Sojusznicza Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk (Allied Joint Movement and Transportation Doctrine).

**STRUKTURA ORGANIZACYJNA**  
**CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK NA TEATRZE (TMCC)**



*Ogólne zadania TMCC:*

- koordynowanie realizacji planów przemieszczania wojsk w układzie sojusznicznym we współpracy z AMCC SHAPE;
- planowanie i koordynowanie przyjęcia oraz przemieszczania wojsk i zaopatrzenia na Teatrze;
- śledzenie aktualnych planów przemieszczania w systemie ADAMS, a w szczególności zmian generowanych przez AMCC SHAPE;
- ścisła współpraca z narodowymi NSE oraz jednostkami realizującymi RSOM&I

- w celu płynnego przekazywania informacji w zakresie przyjęcia i przemieszczania wojsk;
- monitorowanie sytuacji transportowej na sieci komunikacyjnej w rejonie odpowiedzialności misji;
  - nadzór nad organizacją przemieszczenia sił i środków pomiędzy portami za/wyładowczymi, a rejonami operacyjnego przeznaczenia;
  - ścisła współpraca z NSE oraz zespołami za/wyładowczymi portów za/wyładowczych w zakresie przekazywania informacji dotyczących przepływu zaopatrzenia dla jednostek biorących udział w misji;
  - ocena stanu możliwości wykorzystania infrastruktury transportowej na teatrze do realizacji zadań na rzecz sił zbrojnych;
  - określanie potrzeb w zakresie sieci komunikacyjnej w rejonie misji w celu podniesienia efektywności jej wykorzystania;
  - przekazywanie raportów dotyczących sytuacji transportowej rejonu misji do AMCC, MJLC, NSE oraz NMCC krajów wysyłających;
  - współpraca z cywilnymi organami władzy pozarządowej w zakresie koordynacji wspólnego wykorzystywania istniejącej sieci transportowej w rejonie odpowiedzialności;
  - współpraca z administracją lokalną w zakresie ewentualnego pozyskiwania środków transportowych oraz koordynowania prac związanych z zabezpieczeniem sieci komunikacyjnej;
  - opracowywanie planów (DDP) dla sił wycofujących się z Teatru oraz ich uzgadnianie;
  - reagowanie na zakłócenia na sieci transportowej poprzez współpracę z organami regulacji ruchu sił sojuszniczych.

Źródło: opracowanie D. Janasz.



S/7129

C24 355 07