

Grey Scale #13



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



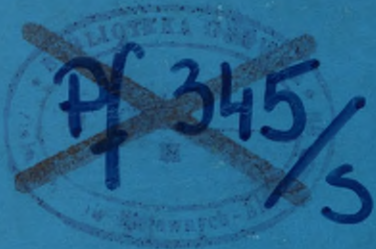
AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ



~~JAWNE~~
~~ZASTRZEŻONE~~

Z-242/S

~~POUENE~~



Egz. Nr 1

Płk dr hab. Romuald MAŃKOWSKI
Ppłk dr inż. Wojciech DRAŻCZYK

LOGISTYKA SIŁ POWIETRZNYCH W KOŃCU
PIERWSZEGO ETAPU TRANSFORMACJI
SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



60884

WARSZAWA

1995



WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ
KATEDRA LOGISTYKI WŁOP

JAWNE

140206 Anna KOLEK *Wli*
Podst. prot. przek. Nv uch 647
2 dn. 24.02.2006

~~ZASTRZEŻONE~~

~~POUFNE~~

Egz. nr ... 1

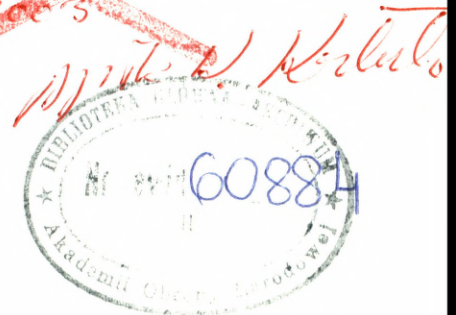


płk dr hab. Romuald MANKOWSKI
ppłk dr inż. Wojciech DRAZCZYK

LOGISTYKA SIŁ POWIETRZNYCH W KOŃCU PIERWSZEGO ETAPU
TRANSFORMACJI SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

(Studium operacyjne)

Wielkiy fikcyjny
~~na. ZASTRZEŻONE~~
~~29.01.2003~~



WSTĘP

Od 1989 roku, w polskich siłach zbrojnych, w tym i w siłach powietrznych, trwa nieustanna transformacja, nazywana niekiedy "restrukturyzacja".

Jest to wynikiem dokonanych zmian ustrojowych w naszym kraju, rozpadu Układu Warszawskiego oraz przyjęcia przez Polskę obronnej doktryny wojennej. Proces ten przebiega jednocześnie ze stopniową redukcją wielkości naszych sił zbrojnych, a także ich zmianami jakościowymi.

Transformacja ta ma na celu zarówno wypełnienie zobowiązań Polski w zakresie limitowania ilościowego posiadanych sił zbrojnych, jak i przybliżenie organizacyjno-strukturalne oraz jakościowe naszej armii do standardów NATO.

Celem końcowym tych przemian jest uzyskanie przez Polskę pełnego członkostwa w NATO, co może nastąpić w ciągu najbliższych 2 - 5 lat^{1/}.

Realizacja tego zamiaru wymaga wieloetapowej, intensywnej pracy koncepcyjno-organizacyjnej, popartej rzetelnymi badaniami naukowymi.

Rok 1994 zakończył pierwszy, niezmiernie istotny etap tych prac^{2/}. Niezbędnym więc wydaje się naukowe podsumowanie jego wyników, w odniesieniu oczywiście do stanu wyjściowego, a jednocześnie nakreślenie dalszych jego perspektyw.

Wydaje się nam, że jest to właśnie zadanie Katedry Logistyki Wydziału Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej (WLOP) Akademii Obrony Narodowej (AON).

Katedra nasza bowiem, współpracując ściśle z innymi katedrami i instytutami AON, a także ze sztabem Logistyki WLOP i Inspektoratem Logistyki Sztabu Generalnego, od wielu już lat, odgrywa rolę wiodącą w dostarczaniu decydom niezbędných podstaw naukowych.

^{1/} Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego NATO, listopad 1974 r.

^{2/} IWASZKIEWICZ R. - Informacja dla kierowniczej kadry pionu logistyki WLOP. DWLOP, Warszawa, październik 1994 r.

Rozpatrując liczne prace koncepcyjno-organizacyjne związane z restrukturyzacją WLOP może nasunąć się pytanie, czy nie wystarczy zapożyczyć już sprawdzone w innych krajach wzorce zamiast tworzyć nowe?

Odpowiedź brzmi "tak, oczywiście, ale.." To nasze "ale" oddaje generalną zasadę jaka przyświeca opracowywanym przez nas podstawom teoretycznym. Jest to bowiem podejście systemowe^{3/}, ze wszystkimi tego konsekwencjami.

Oto dlaczego unikamy wszelkich mechanicznych zapożyczeń i dlaczego nie możemy przyjmować całościowych rozwiązań, wzorując się na innych armiach. Okazuje się bowiem, że nie są one w pełni odpowiednie do wszechstronnych uwarunkowań systemowych, w jakich przygotowują się i w jakich mogą działać nasze siły zbrojne.

Jedną z istotniejszych dziedzin podlegająca transformacji jest logistyka^{4/}, bez której niewyobrażalne jest jakiegokolwiek działanie wojsk. Bardzo trafnie ujął jej miejsce i znaczenie Szef Inspektoratu Logistyki-Zastępca Szefa Sztabu Generalnego WP gen. dyw. Zbigniew ZALEWSKI mówiąc^{5/}:

"Logistyka to nie wszystko, ale wszystko bez logistyki jest niczym".

Jaka jest więc koncepcja transformacji logistyki polskich sił powietrznych? Jaki jest jej stan obecny i najważniejsze jej problemy? Jakie są w końcu perspektywy tego procesu?

Oto są pytania na które odpowiedzieć ma niniejsze opracowanie.

^{3/} KONIECZNY J. "Inżynieria systemów działania". Wydawnictwo Naukowo - Techniczne, Warszawa, 1983 r.

^{4/}

por. "Leksykon wiedzy wojskowej". MON, Warszawa 1978r;

"Dictionary of military and associated terms". Department of Defence (incorporating the NATO dictionaries), Washington 1987;

"Zasady funkcjonowania systemu logistycznego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Sztab Gen.WP, Warszawa 1994r.

^{5/} Roczna odprawa kierowniczej kadry WP. Drawsko, wrzesień, 1994 r.

1. ZASADNICZE ZAŁOŻENIA TEORII ORAZ PRAKTYKI BUDOWY I ZASAD
FUNKCJONOWANIA LOGISTYKI POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH,
OBOWIĄZUJĄCYCH W KOŃCU 1989 R.

W minionym okresie, problematyka logistyki wojskowej, w tym i zabezpieczenia logistycznego^{6/}, nie była jednoznacznie ujmowana całościowo ani w teorii, ani w praktyce. W teorii, w miejsce dzisiejszego "zabezpieczenia logistycznego", wyróżnialiśmy dwa, oddzielne rodzaje zabezpieczenia, nazywane: "zabezpieczeniem technicznym", a wcześniej "techniczno - specjalistycznym" (co było związane z przewidywanym użyciem broni jądrowej) oraz "zabezpieczenie tyłowe"^{7/}. Każdy z tych dwóch, głównych rodzajów zawierał szereg rodzajów szczegółowych, odpowiednich do treści poszczególnych zadań zabezpieczenia logistycznego (patrz rys. 1).

Należy podkreślić, że w Katedrze Logistyki Wydziału WLOP, a wcześniej Katedrze Taktyki Tyłów WLiOPK, od wielu już lat, prezentowaliśmy pogląd o naturalnej nierozzerwalności ogółu problematyki zabezpieczenia logistycznego^{8/}.

Przekonanie to wynikało z wszechstronnych i wieloletnich badań teoretycznych, popartych pozytywnymi rozwiązaniami funkcjonującymi w praktyce (szczególnie w naszym lotnictwie oraz niektórych armii zachodnich).

Najogólniej rzecz biorąc, wskazywaliśmy na wzajemne uzupełnianie i przenikanie się zakresów poszczególnych, szczegółowych rodzajów wyróżnianych wówczas zabezpieczeń technicznego i tyłowego.

6/ "Zasady funkcjonowania ..." op.cit.

7/

"Instrukcja lotnictwa. Służba tyłów Wojsk Lotniczych". MON, Warszawa 1951r;

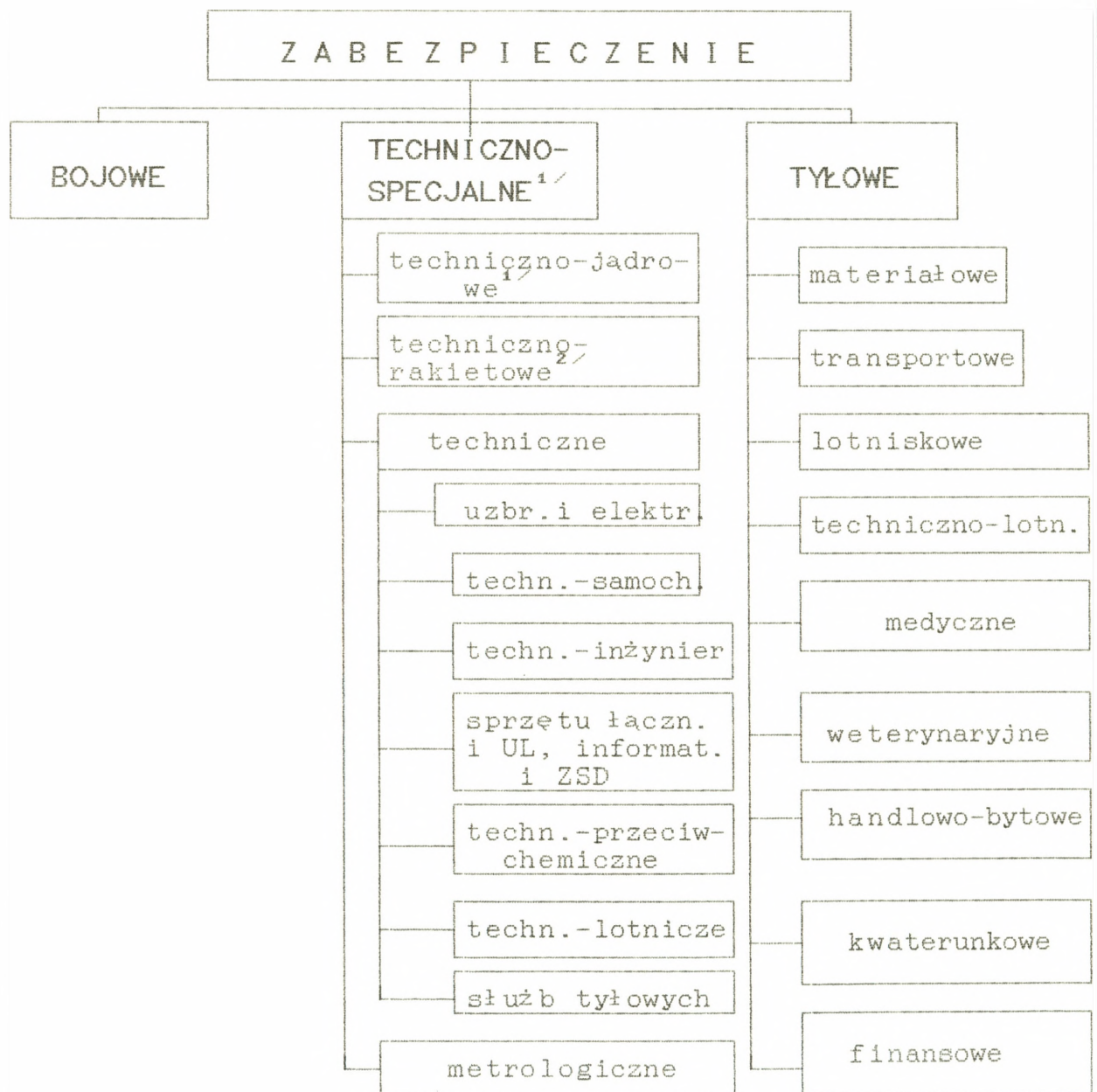
"Słownik podstawowych terminów wojskowych". MON, Warszawa 1977r;

"Regulamin walki wojsk lądowych Sił Zbrojnych PRL, część I (dywizja, pułk). MON, Warszawa 1985 r.

8/

m.in. DRAŻCZYK W. "Zabezpieczenie tyłowe lotnictwa w świetle regulaminu walki" oraz "Metodyka podziału i klasyfikacji zabezpieczenia"-artykuły. FWLiOPK nr 4 i 12 1987r.

NAZEWNICTWO I KLASYFIKACJA ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO
W LATACH 1980 - 90



1/ Tylko do 1985 r.

2/ Od 1985 r. włączone w zakres zabezpieczenia technicznego.

Dlatego też optowaliśmy za połączeniem obu tych rodzajów zabezpieczenia w jedno. Stało się to jednak dopiero w drugiej połowie lat 80-tych, kiedy to powszechniej zaczął funkcjonować termin "zabezpieczenie techniczne i tyłowe", a następnie, już o większym wydźwięku integracyjnym - "zabezpieczenie techniczno-tyłowe".

Niestety, w ślad za integracją teoretyczną zabezpieczenia logistycznego nie dokonano podobnej integracji w praktyce wojsk, choć, o czym później, na niektórych szczeblach organizacyjnych, lotnictwa właśnie, rozwiązania takie skutecznie funkcjonowały. W szczególności dotyczyło to struktur organizacyjnych organów kierowania logistyką^{9/} i zasad ich funkcjonowania (czyli tzw. "podsystemu kierowania logistyką"). System ten funkcjonował bowiem, według dwóch tzw. "modeli".

Pierwszy z nich dezintegrował kierowanie zabezpieczeniem logistycznym, sankcjonując dwa kierownicze stanowiska w tym zakresie, od szczebla oddziału (samodzielnego pododdziału) włącznie. Kierownicy ci byli na równorzędnych stanowiskach służbowych, obaj w rangach zastępców dowódcy.

Jednym z nich był "zastępca ds technicznych" i odpowiadał za zabezpieczenie techniczne, drugim natomiast był "kwatermistrz", odpowiedzialny za zabezpieczenie tyłowe.

Dowodzenie logistycznymi organami wykonawczymi, które występowały na wszystkich szczeblach organizacyjnych wojsk, realizowane było poprzez ich dowódców.

Model ten traktowany był jako model zasadniczy i obowiązywał na najwyższych szczeblach organizacyjnych MON, a także w wojskach lądowych i Marynarce Wojennej (MW).

Odmienne model kierowania logistyką dominował w innych, ówczesnych rodzajach naszych sił zbrojnych, tj. w Wojskach Lotniczych Frontu (WLF) i Wojskach Obrony Powietrznej Kraju (WOPK), stanowiących praktycznie "siły powietrzne".

^{9/} Kierowanie logistyką obejmuje zarówno zarządzanie procesem realizacji (planowanie, organizowanie i wykonawstwo) zabezpieczenia logistycznego, jak i dowodzenie logistycznymi organami wykonawczymi. Por. "Zasady funkcjonowania...op.cit.

Polegało to na integracji kierowania całością logistyki poprzez tylko jednego "zastępcę dowódcy ds. techniki i zaopatrzenia".

Generalnie rzecz biorąc, model ten, obowiązywał na wszystkich szczeblach organizacyjnych WLF i WOPK, od szczebla związku taktycznego (ZT) wzwyż^{10/}.

Zastępcy ci, dowodzili podległymi im logistycznymi organami wykonawczymi na ogólnych zasadach, tj. poprzez ich dowódców.

Należy podkreślić w tym momencie, że był to ewidentnie pozytywny przejaw integracji kierowania logistyką w minionym okresie, za którym opowiadała się m.in. nasza Katedra Logistyki WLOP AGN oraz już wtedy perspektywicznego nazewnictwa zakresu logistyki^{11/}.

Na szczeblu oddziału lotnictwa WLF i WOPK^{12/}, a także lotnictwa wojsk lądowych (lwl) i lotnictwa MW, kierowanie logistyką miało wielce specyficzny i skomplikowany charakter. Z jednej bowiem strony, było ono zdezintegrowane, co przejawiało się funkcjonowaniem dwóch kierowników w tym zakresie, będącymi w randze zastępców dowódcy oddziału. Natomiast z drugiej strony było w poważnym stopniu zintegrowane, gdyż jeden z nich, odpowiedzialny był za całość zabezpieczenia logistycznego, za wyjątkiem jedynie zabezpieczenia technicznego statków powietrznych^{13/}.

^{10/} Wyjątkami w tym zakresie były ZT Wojsk Rakietowych (WR) oraz Wojsk Radiotechnicznych (WRT) WOPK, a także Brygady Materiałowego Zabezpieczenia (BMZ) WLF. Wynikało to z ich analogicznego do wojsk lądowych przeznaczenia i struktur, a tym samym, z "nielotniczego" charakteru.

^{11/} por. zakres logistyki - str.20.

^{12/} W oddziałach "nielotniczych" (patrz przypis 8), kierowanie logistyką, ze zrozumiałych względów, realizowane było wg klasycznego modelu: "kwatermistrz" i "zastępca ds. technicznych".

^{13/} W oddziałach lotniczych WOPK i MW odpowiadał on również za zabezpieczenie techniczne pojazdów mechanicznych.

Szerzej o tej problematyce m.in. FILAR J. "Doskonalenie zabezpieczenia tyłowego ciągłości działań p/m OPK" - rozprawa doktorska. ASG WF, Warszawa 1987 r.

Można nawet stwierdzić, że forma integracji kierowaniem była w zasadzie generalną w oddziałach naszych sił powietrznych.

Wynikało to z faktu, że już w procesie osiągania wyższych stanów gotowości bojowej (OWSGB), całość "naziemnych" sił i środków oddziałów była dzielona na nieformalne, dwie części^{14/}, dowodzone z reguły przez oficerów logistyki.

Specyfika tego "submodelu" kierowania polegała również na nazewnictwie obu zastępców dowódcy oddziału lotniczego, odpowiedzialnych za zabezpieczenie logistyczne.

Jeden z nich, który odpowiedzialny był za zabezpieczenie techniczne statków powietrznych, pełnił funkcję "starszego inżyniera oddziału"^{15/}, natomiast drugi z nich, był "dowódcą batalionu zaopatrzenia" (bzaop).

Ta nietypowa nazwa funkcji drugiego z nich wynikała z równie nietypowego rozwiązania organizacyjnego w oddziałach lotniczych, w których zastępca ten pełnił jednocześnie funkcję dowódcy pododdziału.

Mało tego, ponieważ, w skład tego batalionu oddziału lotniczego, oprócz sił i środków przeznaczonych do wykonawstwa zadań zabezpieczenia logistycznego, za które odpowiadał ich dowódca, wchodziły także i te, które związane były z zadaniami drugiego logistyka^{16/}, a nawet z zadaniami szefa sztabu oddziału, tj. zakresu zabezpieczenia bojowego^{17/}.

Obszary dezintegracji i integracji kierowania logistyką w byłych siłach powietrznych (oraz LWL i LMW) wraz z nazewnictwem osób funkcyjnych przedstawiono na rys.2.

^{14/} Były to tzw. "Rzuty Zabezpieczenia Naziemnego" (RZN).

^{15/} W oddziałach lotniczych WOPK i MW był to "zastępca ds technicznych", co wynikało z jego jednoczesnej odpowiedzialności za zabezpieczenie techniczne pojazdów mechanicznych. Por. przypis 13.

^{16/} Chodzi tu o służbę zaopatrzenia lotniczego (ZLT) w WLF, a także kompanię transportową i "Punkt Kontroli Technicznej" w oddziałach lotniczych WOPK oraz MW.

^{17/} Np. kompania ochrony, czy pluton saperów.

Podsumowując byłe rozwiązania w zakresie kierowania logistyką w naszych siłach powietrznych należy stwierdzić, że w lotnictwie, były one wybitnie przyszłościowe, preferując model zintegrowany. Pewne niekonsekwencje w tym zakresie, występujące na szczeblach oddziałów lotniczych, nie mają zasadniczego wpływu, gdyż i tam dowódca batalionu zaopatrzenia kierował praktycznie całością logistyki, poza jedną, a w oddziałach LM WOPK i lotnictwa MW - dwoma tylko służbami^{18/}.

Sytuacja ta była wynikiem szeregu czynników, począwszy od historycznie ukształtowanego i nadal aktualnego w lotnictwie, priorytetu zabezpieczenia technicznego statków powietrznych. Nie można jednak dalej nie zauważać ciagle rosnącego znaczenia innych zagadnień logistyki, a przede wszystkim rangi posiadania kwalifikacji kompleksowego nia kierowania.

O ile bowiem, zintegrowany model kierowania logistyką był możliwy do realizacji na wyższych szczeblach dowodzenia^{19/}, to w przypadku oddziału, trudno było wyobrazić sobie szefa logistyki - absolwenta tylko jednej ze specjalistycznych, wyższych uczelni wojskowych, mimo to, że spełniał on kadrowy wymóg posiadania II stopnia wykształcenia.

Szef logistyki oddziału lotniczego (wyszkolony podstawowo w obojętnie jakiej specjalności tego zakresu) musi bowiem posiadać nie tylko wiedzę specjalistyczną ale przede wszystkim taktyczno-operacyjną aby umiejętnie kierować całością logistyki, zgodnie z zamiarem (decyzją) dowódcy oddziału ogólnowojskowego, jakim był w dotychczasowych strukturach, również oddział lotniczy.

Wiedzy tej, nie jest w stanie dostarczyć swoim absolwentom żadna uczelnia wojskowa, nie mówiąc już o cywilnej, poza typową uczelnią dowódczo-sztabową.

^{18/} Patrz przypis 13, 14 i 15.

^{19/} Byli to z reguły absolwenci podyplomowych taktyczno - operacyjnych lub taktyczno - logistycznych kursów, organizowanych przez krajowe i zagraniczne akademie dowódczo-sztabowe.

Problem ten stara się rozwiązać Katedra Logistyki Wydziału WLOP AON, prowadząc od wielu już lat, studia dyplomowe dla przyszłych logistyków szczebla taktycznego lotnictwa. Niestety, jak do tej pory, tylko śladowa liczba studentów stacjonarnych kursów w AON, o specjalności "Logistyka WLOP" (dawniej: "Zabezpieczenie WLiOPK"), wywodzi się ze służby inżyniersko-lotniczej. Właśnie w tym fakcie, upatruje się dotychczasową, praktyczną niemożliwość dokonania pełnej integracji systemu kierowania logistyką na szczeblu oddziału lotnictwa, przy jednoczesnym preferowaniu specjalistów tej służby^{20/}.

Przechodząc do problemów wykonawczych, jako pierwszą, główną cechę byłego systemu logistycznego sił powietrznych można wymienić jego funkcjonowanie na rzecz dwóch, oddzielnych systemów operacyjnych. Było to konsekwencją, o czym wspomniano wcześniej, podziału naszych sił powietrznych na dwa odrębne rodzaje sił zbrojnych, tj. WLF i WOPK^{21/}.

WLF przeznaczone były głównie do działań na froncie zewnętrznym, czyli poza granicami kraju i przygotowywane do manewrowych działań zaczepnych na kierunku zachodnim.

W skład WLF wchodziło praktycznie całe lotnictwo, za wyjątkiem LM WOPK oraz LMW.

Oprócz lotnictwa, WLF stanowiły niezbędne jednostki zabezpieczenia, w tym i logistyczne.

Podstawowym środkiem transportu, wykorzystywanym przez system logistyczny WLF, był transport samochodowy.

W szczególnych sytuacjach bojowych przewidywano wykorzystanie również i innych rodzajów transportu, głównie lotniczego. Jednakże ze względu na ich niewielką ilość i ograniczone możliwości

^{20/} Szerzej o tej problematyce wypowiedział się m.in. Kierownik Katedry Logistyki Wydziału WLOP AON. Patrz: Mańkowski R., materiały z sympozjum nt.: "Na drodze do integracji wojskowej myśli ekonomicznej". AON, Warszawa, listopad 1994r.

^{21/} "Podsystemy" logistyki LMW oraz LWL ograniczały się jedynie do szczebla taktycznego, a w zakresie specjalistycznym, uzależnione były od systemów logistycznych WLF i WOPK.

załadunkowe (gabaryty), a przede wszystkim inne, operacyjne potrzeby wykorzystania transportu lotniczego podczas operacji frontu, nie miał on większego zastosowania praktycznego dla systemu logistycznego WLF^{22/}.

WOPK natomiast, składały się, jak już wspomniałem, z pozostałej części lotnictwa, tj. LM WOPK oraz WR i WRT. Ich zadaniem głównym była obrona powietrzna kraju. W szczególnych sytuacjach operacyjnych, przewidywano co prawda, wsparcie WLF częścią jednostek lotniczych WOPK ale nie było to zasadą w ich działaniach bojowych.

Były to więc wojska o charakterze stacjonarnym, czy też stacjonarno-manewrowym, przede wszystkim ze względu na możliwości manewru ich lotnictwa myśliwskiego.

System logistyczny WOPK posiadał podobny charakter, a ich ewentualny manewr, nie był w zasadzie przewidywany poza teren Polski.

System ten wykorzystywał w różnym stopniu zarówno transport samochodowy, jak i kolejowy oraz wodny (śródlądowy). Można nawet postawić tezę, że zasadniczym środkiem był transport kolejowo - samochodowy^{23/}.

Z tych też powodów zasadnym było przygotowanie również dwóch oddzielnych systemów logistycznych.

Dla WLF - wysokomanewrowy i w zasadzie samowystarczalny na okres operacji frontu i dla WOPK - małomanewrowy, funkcjonujący wyłącznie na terenie kraju.

Kolejną, zasadniczą cechą systemu logistycznego polskich sił powietrznych przed 1989 rokiem było etatowe umiejscowienie pododdziałów i służb logistycznych w oddziałach i związkach taktycznych (taktyczno-operacyjnych), a także operacyjnych WLF oraz WOPK.

^{22/} Szczegółowo o tej problematyce:

MAŃKOWSKI R. "Wykorzystanie lotnictwa transportowego do zabezpieczenia działań bojowych wojsk w operacjach" - rozprawa habilitacyjna. ASG, Warszawa 1989 r.

^{23/} Patrz: MASTALERZ M. "System zaopatrywania materiałowego KOPK - rozprawa doktorska. ASG WP, Warszawa 1987 r.

Jakie były zasadnicze założenia funkcjonowania tak skonstruowanych systemów logistycznych polskich sił powietrznych tego okresu?

Tak usytuowana logistyka, mająca zabezpieczać dwie części sił powietrznych o tak przecież różnym przeznaczeniu, wypracowała odrębne zasady funkcjonowania, maksymalnie dostosowując się do zasad taktyki i sztuki operacyjnej obu rodzajów sił zbrojnych.

W pierwszej kolejności, przedstawione będą pokrótce zasady budowy i funkcjonowania systemu logistycznego WLF, które stanowiły zasadniczą część naszych sił powietrznych.

Jak już wspomniano, organa logistyczne, zarówno kierowania jak i wykonawcze, wchodziły w składy poszczególnych jednostek WLF, na wszystkich szczeblach dowodzenia.

Szczególnie specyficzna sytuacja, o czym była już mowa, występowała w oddziałach lotniczych, gdzie całość potencjału zabezpieczającego organizowana była podczas OWSGB w dwa RZN^{24/}. Jeden z tych rzutów, realizować miał całościowe zabezpieczenie oddziału lotniczego z aktualnie wykorzystywanego lotniska lub lotnisk.

Drugi rzut natomiast, po przemieszczeniu się z reguły transportem kołowym, przygotowywał kolejne lotnisko lub lotniska, przewidziane do wykorzystania przez zabezpieczany oddział.

Potencjał obu rzutów poszczególnych oddziałów lotniczych był w zasadzie analogiczny. Umożliwiało to realizację pełnego zakresu zabezpieczenia ale tylko statków powietrznych tego rodzaju, a nawet typu, w które wyposażony był "własny" oddział lotniczy.

Prawdopodobnie, z tego to właśnie względu, potencjał zabezpieczenia oddziałów lotnictwa stanowił jego organiczną część.

Utrzymywane w każdym z RZN normatywne zapasy materiałowe, pozwalały na zabezpieczenie 1 - 2 wylotów oddziałów lotniczych w różnych wariantach uzbrojenia.

^{24/} Niewielka część tych sił i środków, pozostawała na lotnisku (lotniskach) bazowania i zapasowym jako Komenda Lotniska Stałego (KLS).

Uzupełnianie zużytego potencjału logistycznego, przewidywane było ze szczebla operacyjnego WLF, z pominięciem szczebla ZT.

Ważną zasadą w tym zakresie, był wymóg gromadzenia niezbędnych zapasów przez każdy z RZN na kolejną dobę działań, co pozwalało traktować normatywne ich zapasy jako odwód.

Uzupełnieniem logistycznego potencjału taktycznego były jedynie dwa, techniczne pododdziały, wchodzące organicznie w skład ZT^{25/} oraz, przydzielany (z reguły) ze szczebla operacyjnego, poddział medyczny^{26/}.

W wypadkach szczególnych, przewidywano dodatkowe wspieranie organicznego potencjału logistycznego ZT (ze szczebla operacyjnego) również innymi pododdziałami specjalistycznymi (lub ich częściami) lecz nie było to regułą, i nie zmieniało faktu wyraźnych braków w tym zakresie na tym szczeblu organizacyjnym.

Szczególnie dotkliwym jednak był całkowity brak jakiegokolwiek bazy zaopatrzeniowej na tym szczeblu, co w zasadniczy sposób rzutowało na możliwość zachowania żywotności i samodzielność prowadzenia działań bojowych przez ZT lotnictwa^{27/}.

Najważniejszym jednak elementem wykonawczym systemu logistycznego ówczesnych WLF były dwie Brygady Materiałowego Zapobieżenia (BMZ) WLF, operacyjnego podporządkowania^{28/}.

Brygady te, mimo, że w nazwie były "materiałowymi", faktycznie posiadały potencjał pozwalający na realizację także innych

^{25/} Chodzi tu o Polowy Warsztat Lotniczy (PWL) oraz Ruchomy Warsztat Remontu Samochodów (RWRS). Można tu wspomnieć również o organach logistycznych pododdziału łączności ZT. Jednakże, nie były to imponujące siły i środki oraz przeznaczone do bezpośredniego zabezpieczania rozwijanych przez ZT jego stanowisk dowodzenia.

^{26/} Był to tzw. "medyczny batalion wzmocnienia" - mbw.

^{27/} Szerzej o tym problemie: DUDA W. "Doskonalenie podsystemu zabezpieczenia technicznego i tyłowego dywizji lotnictwa myśliwsko - bombowego" - rozprawa doktorska. ASG WP, Warszawa 1989r.

^{28/} Problematykę tę, omówiono szerzej w: DRAZCZYK W. "Zabezpieczenie materiałowe WLF przez BMZ podczas przeciwnatarcia frontu" - rozprawa doktorska. ASG WP, Warszawa 1988r.

rodzajów zabezpieczenia logistycznego. W połączeniu z innymi, specjalistycznymi organami operacyjnymi^{29/} był to wystarczający potencjał do realizacji prawie ogółu zadań zabezpieczenia logistycznego WLF poza granicami kraju^{30/}.

Oprócz tego, brano pod uwagę możliwości wykorzystania tzw. "zasobów miejscowych" oraz "zdobyczy wojennych".

Zakładano również zasilanie systemu logistycznego WLF z terenu kraju od 3-5 dnia operacji zaczepnej. Do tego czasu WLF miały być zabezpieczane wydzielonym potencjałem w tzw. rejonie wyjściowym (RW) do operacji na terenie byłej NRD oraz własnym potencjałem taktycznym. Zużywany potencjał taktyczny miał być odtwarzany co dobę, przez BMZ WLF.

Reasumując podstawowe założenia logistyki zasadniczej części naszych sił powietrznych, jaka były WLF, należy podkreślić główne konsekwencje takiej wizji ich działań bojowych i zabezpieczania:

1. Funkcjonowanie wysoko mobilnego "polowego" systemu logistycznego, odrębnego w zasadzie od pozostałej części lotnictwa.
2. Kierowanie logistyką w sposób zintegrowany, mimo faktu występowania w oddziałach lotniczych dwóch zastępców dowódcy, odpowiedzialnych za logistykę.
3. Urzutowanie potencjału logistycznego na wszystkich szczeblach organizacyjnych WLF, jako ich części organiczne, mimo wyraźnej jego szczupłości na szczeblu ZT.
4. Rozmieszczenie potencjału logistycznego, w tym sieci lotniskowej, głównie w zachodniej i północnej części kraju.
5. Utrzymywanie określonego potencjału w rejonie wyjściowym do operacji zaczepnej frontu.

^{29/} Były to m.in. bataliony budowy lotnisk (bbl), medyczne pododdziały hospitalizacyjne i transportowe, zapasowe bzaop i inne.

^{30/} Uzupełnieniem omawianego, "polowego" systemu logistycznego WLF, były także stacjonarne organa na terenie kraju - Szpitale Lotnicze i Wojskowe Zakłady Lotnicze oraz Bazy Szpitalne Frontu, będące również organami "polowego" systemu logistycznego wojsk lądowych.

W rozdziale tym celowo nie omówiono szerzej zasad budowy i funkcjonowania systemu logistycznego drugiej części naszych ówczesnych sił powietrznych, jakimi były WOPK.

Jak już wspomniano, był to system bardziej stacjonarny, który najogólniej mówiąc, stał się podwaliną do opracowania i budowy nowego, obecnie konstruowanego, systemu.

2. GŁÓWNE ZMIANY W LOGISTYCE POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH. WYNIKAJĄCE Z NOWYCH ZAŁOŻEŃ DOKTRYNALNYCH.

Generalnym uwarunkowaniem budowy nowej logistyki naszych sił powietrznych było, jak już wspomniano, przyjęcie przez Polskę nowej doktryny wojennej o charakterze obronnym.

Tym samym, rezygnuje się generalnie, z prowadzenia działań bojowych poza terytorium kraju.

Konsekwencją tego faktu dla sił powietrznych była konieczność gruntownej ich reorganizacji, dotycząca, przede wszystkim, zakwestionowania celowości funkcjonowania WLF, jako odrębnego rodzaju sił zbrojnych.

Jako pierwszą, zasadniczą decyzję, która została podjęta w tym zakresie, było połączenie obu części sił powietrznych.

W ten sposób, w miejsce dotychczasowych WLF i WOPK powstał, wzorem innych armii, jeden rodzaj sił zbrojnych, czyli siły powietrzne.

Do dnia dzisiejszego, polskie siły powietrzne noszą nazwę "Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej" (WLOP). Jednakże, coraz

powszechniej, w fachowych publikacjach różnego rodzaju, a także w wypowiedziach decydentów, pojawia się termin "siły powietrzne".

Zmiana nazwy WLOP na Siły Powietrzne ma nastąpić w czerwcu 1995 r. Świadczy to, z jednej strony, o determinacji w budowie nowoczesnych, polskich sił powietrznych, zbliżonych strukturalno - organizacyjnie do standardów zachodnich. Natomiast z drugiej, odzwierciedla przejściowy etap tego procesu, który wymaga przecież długiego czasu dla przeprowadzenia tak gruntownych zmian.

Docelowy kształt naszych sił powietrznych to dwa Korpusy Obrony Powietrznej (KOP), oraz manewrowy korpus lotniczy (KL), głównie o charakterze uderzeniowym^{31/}.

^{31/} Zmieniana jest także wizja lwi. Jednoznacznie pśb przechodzą w etatowe podporządkowanie dowództwu OW. Powstaje też Dywizja Kawalerii Powietrznej centralnego już podporządkowania, również nowo formowanemu dowództwu wojsk lądowych. Także lotnictwo MW centralizuje swoje struktury, tworząc z samodzielnych dotychczas oddziałów i pododdziałów, związek taktyczny (brygadę lotnictwa MW).

Mimo to, że wszystko wskazuje na przyjęcie granicy pomiędzy obydwooma KOP w układzie: "wschód - zachód" ("W-Z"), to wydaje się możliwym jej zmiana, gdyż jest to decyzja o wielkim znaczeniu operacyjnym, również w wymiarze logistyki^{32/}.

W każdym bądź razie, jakie by nie były ostateczne rozwiązania terytorialne, potencjał operacyjny każdego z KOP, które możnaby nazwać "północnym" i "południowym", stanowić będzie sumę potencjałów dwóch, dotychczasowych KOPK, pamiętając oczywiście o prowadzonych w tym zakresie zmianach ilościowo-jakościowych.

Rozmieszczenie terytorialne trzeciego korpusu naszych sił powietrznych, jakim jest KL, nie jest i praktycznie nie może być bliżej określone, co wynika z jego wybitnie manewrowego charakteru i będzie uzależnione od potrzeb jego wykorzystania na przyszłym, ewentualnym polu walki^{33/}.

Siły powietrzne, wzorem byłych WOPK, składają się nadal z trzech rodzajów wojsk, tj. Wojsk Lotniczych (WL), WR i WRT.

Potencjał operacyjny WL, stanowić będą w niedługim czasie przede wszystkim, cztery brygady lotnictwa taktycznego o charakterze uderzeniowym oraz rozpoznawczym, prawdopodobnie w nowej, eskadrowej strukturze organizacyjnej.

Brygady te, stanowią zasadniczą siłę KL, w skład którego wchodzi także inne, samodzielne, specjalistycznego przeznaczenia oddziały (pododdziały), poza lotnictwem myśliwskim oraz śmigłowcami transportowymi^{34/}.

^{32/} Wynika to, z jednej strony, z, w miarę jednoznacznej, geopolitycznej oceny kierunków zagrożeń agresją militarną i odpowiedniego do niej "urzućowania" obu KOP - jako I i II rzut (odwód) obrony powietrznej Polski. Natomiast z drugiej, z faktu nierównomiernego potencjału korpusów OPK byłych WOPK (kiedy to, ze zrozumiałych względów, o wiele silniejsze były korpusy "zachodnie"), a także, z faktu naturalnego podziału kraju, wzdłuż tak poważnej przeszkody wodnej, jaką jest Wisła. Uwarunkowania te, wraz z szerszą motywacją innego rozwiązania omówiono szerzej w kolejnym rozdziale opracowania.

^{33/} Jego aktualne rozmieszczenie w zachodniej części Polski, należy traktować jako rozwiązanie doraźne, które podyktowane jest przede wszystkim ograniczonymi możliwościami sieci lotniskowej kraju.

^{34/} Całość lotnictwa myśliwskiego wchodzi w skład poszczególnych KOP, a śmigłowce transportowe - w skład dywizji kawalerii

WR sił powietrznych, to brygady raketowe, o strukturze pułkowej lub dywizjonowej (w zależności od typu i ilości zestawów raketowych), wchodzące w skład KOP.

Również WRT, już o strukturze pułkowej, są elementem obu KOP.

Czwartym komponentem sił powietrznych jest samodzielny i jednolity system logistyczny, przeznaczony do zabezpieczania nie tylko sił powietrznych (WLOP), ale także częściowo lwi oraz lotnictwa MW. System ten, jak już wspomniano, w poważnej mierze wykorzystuje zasady budowy i funkcjonowania systemu logistycznego byłych WOPK, zachowując jednocześnie pewne rozwiązania, stosowane w WLF.

Tak więc, w teoretycznych podstawach logistyki wojskowej, usankcjonowano jedność jej treści oraz jej miejsce i znaczenie w działaniach bojowych.

Po pierwsze, w regulaminowych ustaleniach funkcjonują już jednoznacznie określone terminy "logistyka", "logistyka wojskowa" i "zabezpieczenie logistyczne"^{35/}.

Po drugie, zabezpieczenie to, po "zabezpieczeniu bojowym" ale przed "uzupełnianiem wojsk", uznano jako "podstawowy warunek skuteczności działań wojsk"^{36/}.

Po trzecie, "zabezpieczenie logistyczne" traktuje się jako jeden z podstawowych czynników "zasady zachowania zdolności bojowej wojsk"^{37/}.

I w końcu po czwarte, coraz powszechniejszą staje się świadomość "konieczności kierowania logistyką według uznanych zasad sztuki wojennej"^{38/}.

powietrznej wojsk lądowych. Szczegółowo o składzie KL: MICHALAK W. "Działania bojowe KL"-część I (podstawy użycia KL), rozdział 2. AON, Warszawa 1993r oraz publikacje uaktualniające.

^{35/} Regulamin działań taktycznych wojsk lądowych - część I (ZT. oddział). SG WP, Warszawa 1994

^{36/} Regulamin działań taktycznych...op.cit, pkt.15, str.11.

^{37/} Jest to jedna z głównych zasad sztuki wojennej. Por. "Regulamin działań taktycznych...op.cit, pkt. 16-22, str. 11-15.

^{38/} M.in. Mańkowski R. "Logistyka WLOP w świetle współczesnych zasad sztuki operacyjnej". AON, Warszawa, 1994r.

Aktualnie, generalnie rzecz ujmując, zabezpieczenie logistyczne to "zasilanie" wojsk oraz "świadczenie niezbędnych im usług".

Obejmuje ono:

1. Zaopatrywanie.
2. Zabezpieczenie techniczne.
3. Zabezpieczenie medyczne.
4. Inne przedsięwzięcia (zabezpieczenie techniczno - lotniskowe; zaspokajanie potrzeb bytowych jeńców wojennych oraz grzebanie poległych i zmarłych żołnierzy)^{39/}.

Można stwierdzić, że pogląd ten jest wielce zbliżony do prezentowanego przez m.in. Katedrę Logistyki WLOP AON (por. przypis 8 oraz pokrywa się generalnie z definicjami NATO^{40/}.

W praktyce logistyki, nie tylko WLOP, ale w skali całych sił zbrojnych, wprowadzono również szereg zmian, dotyczących organizacji i zasad funkcjonowania, zarówno podsystemu kierowania, jak i wykonawczego.

Przyjęto więc zasadę jednoosobowego kierowania logistyka na wszystkich szczeblach organizacyjnych wojska.

W przypadku oddziałów i ZT lotnictwa, decyzje w tym zakresie są jeszcze radykalniejsze, gdyż, z ich struktur organizacyjnych wyłączone będą zarówno organa kierowania logistyka, jak i organa wykonawcze.

Decyzja ta ma pełne uzasadnienie funkcjonalne, gdyż w ten sposób, dowództwa oddziałów i ZT lotnictwa zostają "odciążone" od problematyki logistycznej, mogą skupić się na ich zasadniczych, "powietrznych" zadaniach bojowych.

Podobne rozwiązanie skutecznie funkcjonowało w lotnictwie czasu II Wojny Światowej, a nawet w okresie późniejszym, kiedy to oddziały lotnicze, a nawet ich ZT, zabezpieczane były przez samo-

^{39/} Regulamin działań taktycznych...op.cit, pkt.281-292, str.87-90.

^{40/} por. "Dictionary of military and associated terms ..." op. cit.

dzielne organa logistyczne^{41/}.

Funkcje te pełnić mają "szefowie logistyki - zastępcy dowódców", co sankcjonuje powszechne stosowanie "zintegrowanego" modelu kierowania logistyką, preferowanego właśnie przez nasze siły powietrzne.

Kierowanie logistyką realizowane będzie w następujących pionach funkcjonalnych (podsystemach):^{42/}

- kierowania;
- zaopatrywania;
- eksploatacji;
- medyczny,

a na szczeblu operacyjnym (t.j. również korpusu - KL i KOP)

ponadto, przez:

- komunikacyjny;
- infrastruktury.

Przy okazji, należy stwierdzić, że stwarza to wielce korzystną sy-

41/

Chodzi tu o Rejony Bazowania Lotnictwa (RBL) - funkcjonujące do lat 1945/46, które zabezpieczały działania nawet 2-3 ZT lotnictwa, przeformowane następnie w Brygady Lotniczo-Techniczne (BLT), składające się m.in. z batalionów obsługi lotnisk (bol), przemianowane następnie na bataliony lotniczo-techniczne (blt), a przeznaczone do zabezpieczania poszczególnych oddziałów lotniczych. Ta samodzielność logistyki lotniczej została zlikwidowana w końcu lat 60tych.

42/ Coraz powszechniejszym, wyrażanym min. przez Sztab Gen.WP, jest pogląd o konieczności stosowania bardziej adekwatnych nazw tych pionów do zakresów ich kompetencji.

Tak więc, zamiast pionu "zaopatrywania" występować będzie najprawdopodobniej pion "materiałowy", zajmujący się tylko "środkami materiałowymi", a pion "eksploatacji" zmieni nazwę na "techniczny", przejmując część zadań zaopatrywania, związanych z "uzbrojeniem" i "sprzętem wojskowym" oraz środkami bojowymi. Patrz: Zasady funkcjonowania ..." op.cit, str. 51 oraz "Regulamin działań taktycznych ..." op.cit, pkt 284, str.88.

tuację dla WLOP, które mają długoletnią praktykę w stosowaniu modelu jednoosobowego kierowania zabezpieczeniem logistycznym oraz dobre, teoretyczne podstawy jego stosowania.

Poważne zmiany nastąpiły również w zasadach budowy i funkcjonowania systemu logistycznego, traktowanego już całościowo w skali sił zbrojnych. Zmiany te, dotyczą również i sił powietrznych, których logistyka musi być wkomponowana w nowy system.

Zachowuje się, obowiązującą m.in. w byłych WOPK, zasadę tzw. "rejonizacji" systemu logistycznego.

Zasadniczą zmianą w tym zakresie jest priorytet ścisłego "dopasowania" terytorialnego dotychczasowych systemów (podsystemów) logistycznych do ogólnego systemu logistycznego obszaru kraju.

Zasada ta wynika z jednoznacznych ustaleń Sztabu Generalnego w tym zakresie i dotyczy całości sił zbrojnych^{43/}.

To generalne ujednoczenie organizacyjne systemu logistycznego, w skali całego wojska, sankcjonuje "autonomiczne rejony logistyczne" (RL), funkcjonujące w ramach stref odpowiedzialności OW i które są centralnie kierowane przez szefów logistyki OW^{44/}.

Tak przyjęta zasada organizacji systemu logistycznego pozwala przede wszystkim na terytorialne "dopasowanie" do systemu operacyjnego wojsk lądowych. W ten to sposób, każdy RL OW odpowiedzialny jest głównie za zabezpieczenie logistyczne "swojego" związku operacyjno-taktycznego wojsk lądowych, a także wszystkich innych wojsk z jego obszaru.

Zasada ta dotyczy także sił powietrznych, których "północny" KOP, generalnie rzecz biorąc, stanowi jednocześnie terytoria dwóch, "północnych" OW, a "południowy" KOP - dwóch, "południowych" OW. W zakresie "ogólnowojskowego" zaopatrywania materiałowego oraz również "ogólnowojskowego" zabezpieczenia technicznego i medycznego każdy z RL, podzielony jest na mniejsze, specjalistyczne "obszary odpowiedzialności", którymi są Rejonowe Bazy Materiałowe (RBM) oraz Rejonowe Warsztaty Techniczne (RWT) i Rejonowe Obszary Medyczne (ROMed).

^{43/} "Zasady funkcjonowania..." op.cit, pkt.2.1, str.9.

^{44/} "Zasady funkcjonowania..." op.cit, pkt.2.3, str.13.

Oporócz tego, dopuszcza się "zachowanie niezbędnych elementów innych rodzajów sił zbrojnych do realizacji specyficznych dostaw i usług" ale "funkcjonują one w ramach rejonów logistycznych OW"^{45/}. W odniesieniu do wysoko specjalistycznych, często pojedynczych w skali sił zbrojnych jednostek logistycznych sił powietrznych^{46/} "funkcjonowanie w ramach OW" nie oznacza automatycznego ich "przekazania" RL OW. Wynika to, z jednej strony, z ich całkowitej bądź niewielkiej przydatności w realizacji zadań "ogólnowojskowych", a z drugiej, z priorytetu ich zadań specjalistycznych w skali SP. w tym lotnictwa innych rodzajów sił zbrojnych.

Z tego punktu widzenia, niemożliwym jest więc podporządkowanie tych jednostek poszczególnym OW.

Tak więc, siły powietrzne zachowają własne, wyspecjalizowane organa logistyczne, których wykorzystanie uzależnione będzie od szefa logistyki sił powietrznych.

Nie łamie to zasady ich "funkcjonowania w ramach RL OW", gdyż od szefa logistyki OW uzależnione będzie wykorzystanie przez nie infrastruktury logistycznej, w tym przede wszystkim możliwość ich manewru. Dlatego też, w docelowym modelu tak widzianego, ze szczebla Sztabu Generalnego WP, zintegrowanego systemu logistycznego nie przewiduje się występowania samodzielnych "rejonów logistycznych" poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, w tym i sił powietrznych. RL OW będą jednocześnie RL wszystkich rodzajów sił zbrojnych, które będą jednak dysponowały własnymi, specjalistycznymi jednostkami i urządzeniami logistycznymi.

Organa te, będą pełniły funkcje źródeł specjalistycznego zasilania, specjalistycznych odwołów szefów logistyki innych niż lądowe rodzajów sił zbrojnych oraz specjalistycznych organów o wyższym standardzie usług w skali całych sił zbrojnych^{47/}.

^{45/} "Zasady funkcjonowania...op.cit, pkt.2.3, str.14.

^{46/} Chodzi tu o Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej - WIML, Wojskowe Zakłady Lotnicze - WZL, czy Wojskowe Zakłady Elektroniczne- WZE SP.

^{47/} W bezpośredniej podległości szefa logistyki sił powietrznych pozostaną m.in. również szkoły, centra i ośrodki szkoleniowe, przygotowujące specjalistów dla sił powietrznych oraz lotnictwa innych rodzajów sił zbrojnych.

W obszarze odpowiedzialności każdego z RL OW, dla potrzeb sił powietrznych, a także lotnictwa innych rodzajów sił zbrojnych, występują 3-4 bazy lotnicze, obejmujące z zasady 2-4 lotniska bazowania i zapasowe, w tym drogowe odcinki lotniskowe (dol). Bazy te, posiadac będą charakter "interfunkcyjności logistycznej". Oznacza to możliwość zabezpieczania wszystkich rodzajów i typów statków powietrznych, w które wyposażone są siły powietrzne i lotnictwo innych rodzajów sił zbrojnych. Generalnie rzecz biorąc, bazy te, rozmieszczone będą równomiernie na terenie kraju, na pożądanej, taktyczno-operacyjnej głębokości od granicy państwowej.

Oprócz baz lotniczych, każdy z rejonów posiadać ma inne logistyczne elementy wykonawcze, stacjonarne lub manewrowe o charakterze "ogólnowojskowym". Pełnić one będą funkcje źródeł zasilania baz lotniczych, bądź też organów o wyższym standardzie zabezpieczenia w tym zakresie.

Wymóg takiego "dopasowania" terytorialnego oraz centralnego kierowania logistyką w obrębie RL, wynika ze słusznego uznania OW, za jedynego dysponenta infrastruktury logistycznej obszaru kraju, z której korzystać będą również inne rodzaje sił zbrojnych, w tym i siły powietrzne. Mało tego, bowiem, system logistyczny sił powietrznych będzie uzupełniany oraz częściowo zasilany przez logistyczne organa wykonawcze poszczególnych RL, w zakresie tzw. "ogólnowojskowym".

Z drugiej strony, jednostki czy urządzenia logistyczne sił powietrznych mogą, a w określonych sytuacjach operacyjno-taktycznych nawet powinny realizować "ogólnowojskowe" przedsięwzięcia logistyczne na rzecz innych rodzajów sił zbrojnych, rozmieszczonych (działających) w ich pobliżu.

Tak więc, na szczeblu RL OW następuje konieczna koordynacja kierowaniem ogółu systemów (podsystemów) logistycznych, w tym i systemu sił powietrznych.

Schemat skoordynowanego kierowania logistyką sił powietrznych w skali sił zbrojnych przedstawiono blokowo na rys.3.

Kolejną, charakterystyczną cechą nowego systemu logistycznego jest uznanie pierwszeństwa wykorzystywania "stacjonarnego potencjału logistycznego wojska oraz układu pozamilitarnego (wydzielanego przez gospodarkę narodową), a dopiero następnie "ruchome" (polowe) siły i środki logistyczne wojska."^{48/}.

Zakłada się również pozyskiwanie środków bojowych i materiałowych z zasobów miejscowych, zdobyczy wojennych i ewakuacji materiałowej^{49/}.

Na szczeblach taktycznych, co dotyczy również baz lotniczych, podstawowym rodzajem transportu jest transport samochodowy. Na szczeblach operacyjnych mogą być również wykorzystane inne środki transportu jak transport kolejowy i rurociągowy, a także wodny (śródlądowy i morski) oraz powietrzny.

Utrzymana jest zasada dowozu zaopatrzenia transportem szczebla nadrzędnego. Dotyczy to jednak tylko wojsk wykonujących główne zadania i jest traktowana jako uzupełnienie transportu własnego odbiorców^{5/}.

We wszystkich innych przypadkach, należy zakładać konieczność dowozu tzw. sposobem "na siebie", czyli transportem odbiorców.

Dla baz lotniczych, dowóz zaopatrzenia własnym transportem wydaje się być regułą w tej sytuacji, gdyż OW skupi główny wysiłek na zaopatrywaniu przede wszystkim pierwszorzutowych ZT wojsk lądowych oraz wspierającego go lotnictwa wojsk lądowych.

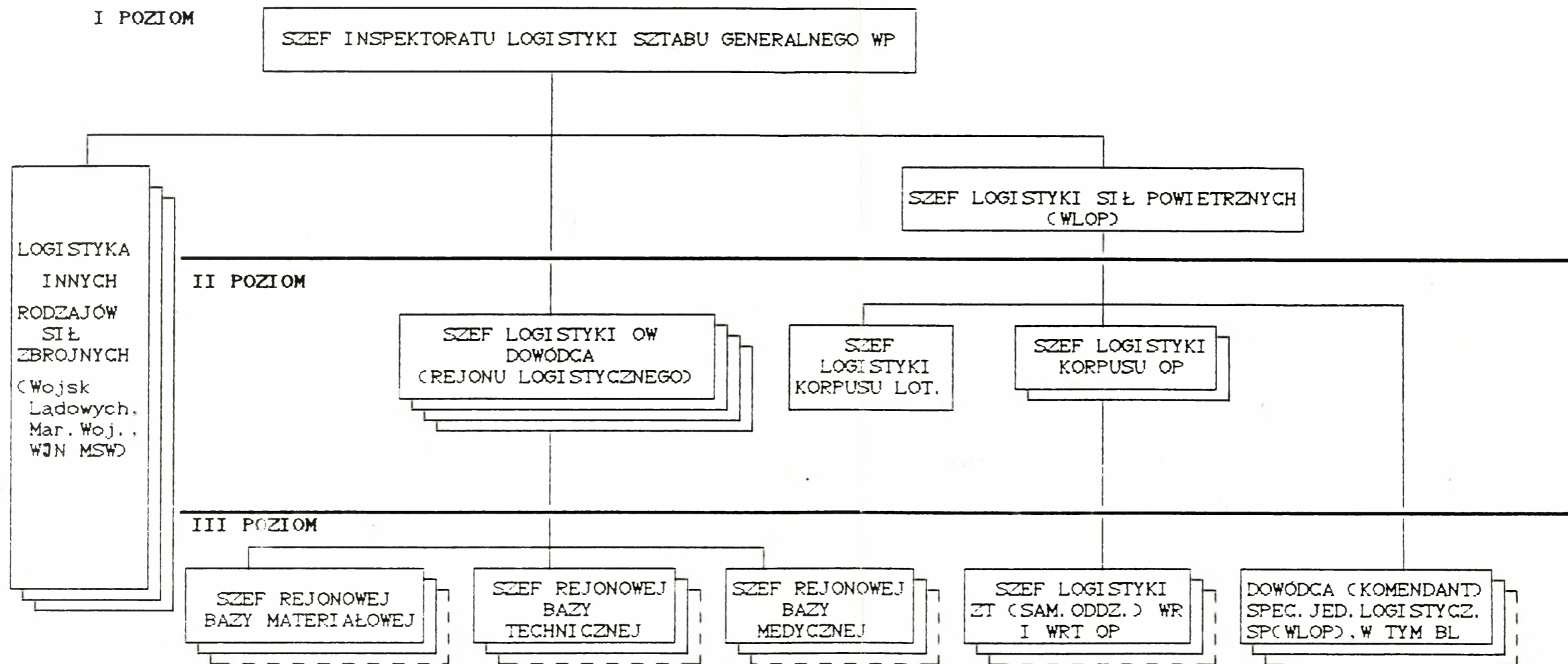
^{48/} "Regulamin działań taktycznych...op.cit, pkt.281, str.87.

^{49/} "Zasady funkcjonowania..."op.cit, pkt 3.1.3, str.18.

^{5/}

"Zasady funkcjonowania..."op.cit,pkt 3.1.2 str.17 i pkt 3.1.3 str.18, a także "Regulamin działań taktycznych..."op.cit,pkt 285 str.88.

IDEOWY SCHEMAT BLOKOWY SKOORDYNOWANEGO KIEROWANIA LOGISTYKA SIŁ POWIETRZNYCH
W KEDNOLITYM SYSTEMIE LOGISTYCZNYM SZ RP



I POZIOM:

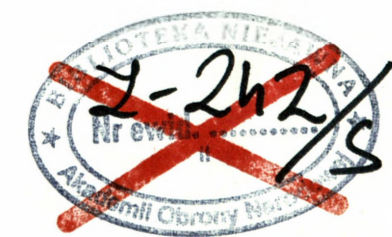
WSPÓLDZIAŁANIE "CENTRALNE"
SZEFOWIE LOGISTYKI
RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH

II POZIOM:

WSPÓLDZIAŁANIE "OW - RL"
KORPUSY (WOJSK LĄDOWYCH, SIŁ POWIETRZNYCH
MAR. WOJ., WIN MSW)

III POZIOM:

WSPÓLDZIAŁANIE "REJONOWE"
REJONY: BAZ MATERIAŁOWYCH, TECHNICZNYCH
ORAZ LOTNICZYCH



Ponieważ niezmieniona pozostaje zasada wykorzystywania transportu wysyłanego po zaopatrzenie do jednoczesnej ewakuacji (materiałowej, technicznej czy medycznej), należy zakładać również, że bazy lotnicze będą realizować i te zadania własnym transportem^{51/}.

W zakresie kierowania systemem logistycznym dokonano również pewnych zmian oraz ujednoczeń interpretacyjnych.

Po pierwsze, obok usankcjonowania odrębnego (od struktur "operacyjnych") podsystemu kierowania logistyką, który tworzą kierownictwa (dowództwa) i sztaby wszystkich pionów funkcjonalnych systemu oraz jednostek logistycznych^{52/} ustalono jednocześnie, że organa te, kierować będą z "zapasowych stanowisk dowodzenia" (ZSD), zamiast organizowania dodatkowych, logistycznych (nazywanych dawniej "tyłowymi") stanowisk dowodzenia^{53/}.

ZSD, tak jak dotychczas, organizowane będą od szczebla ZT, co w przypadku kilkilotniskowej bazy lotniczej (o ile traktowana będzie jako ZT), spełniane być może w dwóch wariantach. W wariacie pierwszym, ZSD BL, zorganizowane być może w rejonie (okolicy) lotniska, na którym rozwinięte jest SD BL, natomiast w drugim, przez przygotowanie SD jednego z pozostałych lotnisk bazowania (zapasowych), do przejęcia dowodzenia bazą.

Po drugie, sprecyzowane zostały ogólne zasady kierowania systemem logistycznym, które w obecnej wersji coraz bardziej pokrywają się z ogólnymi zasadami sztuki operacyjnej^{54/}.

Nie jest to co prawda pełne dostosowanie, jednakże zauważalny jest ogólny, ze wszechmiar słuszny trend w tym kierunku.

51/ "Zasady funkcjonowania..."op.cit, pkt 3.1.2 str.17.

52/ "Zasady funkcjonowania..."op.cit, rozdz.4, str.37 i 38.

53/

"Zasady funkcjonowania..."op.cit, pkt 4.2, str.39;

"Regulamin działań..."op.cit, pkt 328, str.102;

oraz konsultacje w Sztabie Logistyki SG WP.

54/

"Zasady funkcjonowania..."op.cit, pkt 4.3, str. 39-40 oraz

"Regulamin działań..."op.cit, pkt 16-22, str.11-15.

Po trzecie, wzorem ustaleń dotyczących wojsk operacyjnych^{55/}, generalnie przyjęto terminologię i podział zasadniczego, dla podsystemu kierowania, procesu przygotowania działań logistycznych^{56/}.

W świetle tych ustaleń, proces "przygotowania działań"(walki, w stosunku do wojsk operacyjnych) rozpoczyna się "z chwilą otrzymania zadania (lub z własnej inicjatywy)", a kończy osiągnięciem gotowości do wykonywania zadań wszystkich systemów (podsystemów) wojsk, w tym i systemu logistycznego.

Proces ten, w odniesieniu do zabezpieczenia logistycznego, obejmuje dwa zasadnicze etapy:

- planowanie zabezpieczenia logistycznego;
- organizowanie zabezpieczenia logistycznego.

Pozostałe dwa przedsięwzięcia wchodzące w zakres "przygotowania do działań", tj:

- doprowadzeniu organów logistycznych do gotowości do wykonania zadania (zadań);
- przygotowanie pasa (rejonu) obrony lub rejonu wyjściowego do działań bojowych (dla lotnictwa - przede wszystkim przygotowanie niezbędnej sieci lotniskowej),

wykonywane będą w ramach etapu "organizowania", gdyż zakończenie ich realizacji warunkuje jednocześnie "osiągnięcie gotowości do wykonania zadania"^{57/}.

Nie nastąpiły zasadnicze zmiany w zakresie przedsięwzięć wchodzących w zakres etapu planowania zabezpieczenia logistycznego. Można nawet stwierdzić, że treści te zostały wprost "zapożyczone" z regulaminowych ustaleń dotyczących lądowych wojsk operacyjnych^{58/}.

^{55/} "Regulamin działań..."op.cit,pkt 331, str.103-104.

^{56/} "Zasady funkcjonowania..."op.cit,pkt 4.4, str.40-44.

^{57/} "Regulamin działań..."op.cit,pkt 331, str.103.

^{58/}

por:"Zasady funkcjonowania..."op.cit, roz.4.4.1,str.40-41 oraz

W dalszym ciągu planowanie (jak i organizowanie) zabezpieczenia logistycznego może odbywać się na SD lub w terenie.

Praca w terenie obejmuje z reguły:

- rekonesans;
- sprecyzowanie zadań dla wykonawców (ogólnowojskowych i specjalistycznych, logistycznych);
- organizacja współdziałania wojskowo-cywilnego;
- organizacja zabezpieczenia bojowego organów logistycznych, w tym przede wszystkim obrona i ochrona jednostek i urządzeń logistycznych;
- organizacja kierowania zabezpieczeniem logistycznym, w tym dowodzenia logistycznymi organami wykonawczymi.

Najistotniejszym elementem etapu planowania jest określenie (wypracowanie) zamiaru (koncepcji) zabezpieczenia logistycznego, który jest podstawą do planowania szczegółowego poszczególnych rodzajów zabezpieczeń we wszystkich pionach funkcjonalnych logistyki oraz zabezpieczenia bojowego organów logistycznych, współdziałania wojskowo-cywilnego, organizacji łączności i opracowania wykazu najistotniejszych przedsięwzięć logistycznych, będącego częścią całościowego "kalendarzowego planu przygotowania walki". Tak uwypuklona jednoznacznie rola "zamiaru" przesadza również o określonej metodyce przygotowania działań, w tym i działań logistycznych. Nie ma więc już mowy o tzw. "metodzie kolejnej", w której podstawą do planowania była "decyzja".

Obecnie, kiedy to "zamiar" jest jedyną podstawą w tym zakresie, odwołując się do dawnej terminologii, obowiązuje metoda "równoległa". Należy przy tym pamiętać, że jest to termin obecnie nieużywany w żadnym dokumencie normatywnym, a przytoczony w opracowaniu dla porównania z poprzednimi zasadami w tym zakresie.

Na podstawie całościowego "zamiaru" (w tym i w zakresie zabezpieczenia logistycznego) oraz wytycznych dowódcy ogólnowojskowego opracowywany jest "plan walki", którego jedną ze składowych jest "plan zabezpieczenia logistycznego"^{59/}.

"Regulamin działań..." op.cit, pkt 331-339, str.104-106.

Dla stwierdzenia pełnej zgodności zamiaru zabezpieczenia logistycznego z zamiarem w zakresie zabezpieczenia bojowego utrzymany jest nadal wymóg podpisywania tego dokumentu nie tylko przez szefa logistyki ale i przez szefa sztabu.

Zgodność zamiaru zabezpieczenia logistycznego z ogólnym zamiarem dowódcy stwierdza dowódca, zatwierdzając "plan zabezpieczenia logistycznego".

Określenie (wypracowanie) zamiaru zabezpieczenia logistycznego pozwala rozpocząć drugi etap przygotowania, tj. "organizowanie".

Etap ten rozpoczyna się postawieniem zadań w tym zakresie.

W czasie stawiania zadań wykorzystuje się "plan zabezpieczenia logistycznego", który odzwierciedla szczegółowe decyzje szefa logistyki na kolejną dobę działań.

W dalszym ciągu zadania podległym, wspierającym i przydzielonym wykonawczym organom logistycznym przekazuje się na piśmie lub ustnie, przy czym w oddziałach - tylko ustnie.

Zadania te, stawiać może, tak jak dotychczas, szef logistyki (osobiście) lub za pośrednictwem oficerów sztabu, swoich zastępców, a także szefów służb.

Stopień szczegółowości stawianych zadań zależy od przyjętej "techniki dowodzenia", co wyraża się możliwością ich formułowania wg:

- celów;
- zadań;
- czynności^{60/}.

"Regulamin działań taktycznych..."op.cit,pkt 337, str.105-106
oraz "Zasady funkcjonowania..."op.cit, pkt 4.4.1, str.40-41.

60/

"Regulamin działań taktycznych..."op.cit, pkt 340, str.106 oraz
PIOTROWSKI S."Dowodzenie operacyjne" - podręcznik. AON, Warszawa
1994r.

Bez zmiany pozostaje zasada ogłaszania i meldowania decyzji, co dotyczy również decyzji w zakresie zabezpieczenia logistycznego, będącej nieodzownym elementem każdej decyzji dowódcy ogólnowojskowego. Ustalenie to, jest o tyle istotnym, gdyż czasami spotyka się poglądy o zaprzestaniu praktyki tego niezmiernie przecież ważnego elementu.

Zmianie uległy również dokumenty kierowania zabezpieczeniem logistycznym, co wynika z jednoznacznych ustaleń, że jest ono realizowane poprzez zarządzanie i dowodzenie^{01/}.

Na ogólnowojskowych szczeblach taktycznych wojsk, a więc i w bazach lotniczych, szef logistyki zarządza zabezpieczeniem logistycznym wydając "zarządzenia logistyczne". Dokument ten, jest załącznikiem do "rozkazów bojowych dowódców" (zarówno dowódcy bazy lotniczej jak i dowódcy oddziału lotniczego działającego z bazy), bądź też, jego treść może być zawarta w punktach 6 tych rozkazów^{02/}.

To dwuwariantowe rozwiązanie wynika z zakresu problemów logistycznych w konkretnej sytuacji. Tak więc, w przypadku szerokiego zakresu tych zagadnień niezbędnym okazać się może opracowanie osobnego dokumentu, tj. "zarządzenia logistycznego". W innej sytuacji, np. gdy nie następują zasadnicze zmiany w stosunku do okresu poprzedniego, wystarczające treści zawarte być mogą w punkcie 6 "rozkazu bojowego dowódcy".

Zarządzenia logistyczne zawierają informacje o sposobach, zakresie i terminach realizacji dostaw i usług własnymi (podległymi i przydzielonymi) siłami i środkami logistycznymi na rzecz zabezpieczanej jednostki oraz przez organa logistyczne szczebla nadrzędnego^{03/}.

^{01/} "Regulamin działań taktycznych..."op.cit,pkt 319 str.98.

^{02/}

"Regulamin działań taktycznych..."op.cit, pkt 319 str.98 i pkt 341 str.106.

^{03/} "Zasady funkcjonowania..."op.cit, pkt 4.4.3, str.44.

Natomiast zadania dla logistycznych organów wykonawczych, szef logistyki ujmuje w "rozkazach bojowych szefa logistyki"^{64/}.

Zawierają one niezbędne informacje o:

- przeciwniku;
- ogólnych zadaniach wojsk;
- wydzielonym przez przełożonego potencjale logistycznym;
- zamiarze szefa logistyki;
- układzie i przebiegu wojskowych dróg samochodowych;
- zadaniach jednostek logistycznych oraz sposobach i terminach ich wykonania;
- organizacji współdziałania wojskowo-cywilnego;
- obronie i ochronie organów logistycznych, oraz inne, niezbędne w konkretnej sytuacji operacyjno czy taktyczno-logistycznej^{65/}.

Zakończenie etapu "organizowania" jest równoznaczne z zakończeniem przedsięwzięć etapu "przygotowania działań logistycznych" i osiągnięciem gotowości do wykonywania zadań zabezpieczenia logistycznego działań bojowych.

Fakt ten, rutynowo, meldowany jest dowódcy zabezpieczanego ZO (ZI, oddziału) ogólnowojskowego oraz szefowi logistyki wyższego szczebla organizacyjnego.

Podsumowując założony i przedstawiony w obecnych dokumentach normatywnych, docelowy model organizacyjno-funkcjonalny logistyki sił powietrznych naszkicowany ogólnie w niniejszym rozdziale należy stwierdzić, że jego generalna koncepcja wydaje się zasadną, choć nie uwzględnia oczywistej specyfiki poszczególnych RSZ.

Przed realizatorami tak gruntownych zmian jawi się jednak jeszcze wiele pracy, co wynika z szeregu uchybień metodycznych i merytorycznych zarówno o charakterze ogólnym jak i szczegółowym. Widoczne są również pewne uproszczenia, niekonsekwencja w

^{64/}

"Regulamin działań taktycznych..."op.cit,pkt 319, str.98 oraz pkt. 340, str.106.

^{65/} "Zasady funkcjonowania..."op.cit, pkt.4.4.3, str.43.

praktycznym zastosowaniu teorii oraz niedomówienia, co nie ułatwi jednoznacznej interpretacji i wdrożenia do praktyki nawet najlepszych pomysłów.

Kolejny, ostatni już rozdział opracowania, jest jego zasadniczą częścią i poświęcony tzw. "konstruktywnej krytyce". Krytyka ta odnosi się do przedstawionej powyżej idei "zintegrowanej logistyki w skali SZ RP" w świetle możliwości wykonywania zadań, w takim układzie, przez logistykę WLOP (SP). Jednocześnie, omówione będą dokonania w zakresie transformacji logistyki SP zarówno w sferze modyfikacji "zintegrowanego" modelu logistyki SZ do potrzeb SP, jak i konkretnych już przedsięwzięć w teorii, dydaktyce oraz praktycznym działaniu ich logistyki.

3. DOKONANIA I PERSPEKTYWY PIERWSZEGO OKRESU TRANSFORMACJI LOGISTYKI POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH.

3.1. Zmiany organizacyjno-funkcjonalne oraz ilościowe.

W ślad za fuzją dotychczasowych WLF oraz WOPK w WLOP, w końcu 1989 roku, nastąpiła także fuzja ich organicznych systemów logistycznych (STiZ). Tak więc, SP (WLOP), na początku okresu transformacji, dysponowały własnym, organicznym systemem logistycznym, powstałym z naturalnego połączenia mobilnego systemu logistycznego byłych WLF oraz głównie stacjonarnego - WOPK.

Był to system funkcjonujący na czterech poziomach organizacyjnych WLOP (załącznik 1):

Poziom I: służby, oddziały i pododdziały bezpośrednio podległe dowódcy WLOP.

Poziom II: służby, oddziały i pododdziały podległe dowódcom korpusów OP i dcy KL.

Poziom III to: służby i pododdziały podległe dowódcom ZT i komendantowi WOSL.

Poziom IV: służby i pododdziały oddziałów i pododdziałów bojowych WL, WR i WRT WLOP.

Łącznie, nie licząc jednostek najniższego, czwartego poziomu (oddziałów), WLOP dysponowały 52 jednostkami na czas "P" oraz 80 na czas "W" (załącznik 2).

Jedną wiece charakterystycznych cech tego systemu była znaczna liczba jednostek bezpośrednio podległych dowództwu WLOP (zał.3).

Jednostki te dysponowały 14288 etatami wojskowymi w okresie "W" oraz 4929 etatami wojskowymi w czasie "P". Stanowiło to około 14% etatów wojskowych całości etatów wojskowych WLOP w okresie "W" oraz 8% w czasie "P" (załącznik 4).

Autonomiczność struktur organizacyjnych dla każdego ZOT (3 x KOP i KL) powodowała duże rozdrobnienie i przesylenie terytorialne tymi samymi elementami logistycznymi, a przez to niepełne wykorzystanie ich potencjału. Sytuacja ta spowodowana była "nakładaniem się" wielu podobnych, a nawet analogicznych elementów organizacyjnych, występujących na różnych poziomach "struktury organizacyjnej STiZ (logistyki) WLOP na obszarze kraju.

Najważniejszym mankamentem ówczesnej struktury była jednak niemożliwość zapewnienia wojskom lotniczym WLOP wykonanie szybkiego manewru lotniskowego, a także prowadzenie manewrowych (wahadłowych) działań bojowych.

Te niezwykle poważne mankamenty podyktowały jednoznacznie konieczność zdecydowanej zmiany niewydolnego systemu logistycznego SP w nowych w nowych założeniach strategiczno-operacyjnych.

W koncepcji etapowej restrukturyzacji logistyki WLiOP dążono do wykorzystania w maksymalnym stopniu istniejącej, stacjonarnej infrastruktury, uzupełnionej nowoformowanymi jednostkami logistycznymi, łączącymi potencjał stacjonarny z jednostkami szczebla taktycznego WLOP. Założono też znaczne zmniejszenie liczby jednostek logistycznych podporządkowanych bezpośrednio dowódcy WLOP.

Przewidywano, i do tego się dąży w dalszym ciągu, że system logistyczny szczebla taktycznego będzie posiadał ustaloną dyrektywnie samodzielność, zapewniającą niezbędną autonomię zaopatrzeniową i usługową i będzie zasadniczym wykonawcą zadań w zakresie dowozu środków zaopatrzenia, ewakuacji medycznej i technicznej.

Generalnie zakładano, że będzie to system logistyczny, który stworzy warunki do prowadzenia działań bojowych przez wszystkie składniki systemu operacyjnego SP tj. wojska lotnicze, raketowe, radiotechniczne, a także łączności i ubezpieczenia lotów oraz oddziały i pododdziały walki radioelektronicznej.

Zakładano od początku, że będzie to system stacjonarny, posiadający część elementów mobilnych. Stacjonarna część systemu logistycznego SP, powinna zapewniać możliwość ograniczenia do minimum manewru naziemnego sił i środków logistycznych lotnictwa, przy jednoczesnym zdynamizowaniu działań (manewrowości) oddziałów bojowych.

Przewidywano, że taki system logistyczny powinien cechować się terytorialną spójnością z systemami innych rodzajów sił zbrojnych i gospodarki narodowej (GN) oraz elastycznością, efektywnością, funkcjonalnością, niezawodnością w działalności, a także dużą żywotnością poszczególnych elementów (ogniw).

Od roku 1989 Sztab Generalny WP, Sztab Służb Technicznych i Zaopatrzenia WLOP oraz AON i WAT opracowywały różne warianty struktur funkcjonalno-organizacyjnych i zasad działania logistyki SP w systemie logistycznym SZ RP.

Dotyczyły one zarówno bazy zaopatrzeniowej, jak i bazy obsługowo-naprawczej uzbrojenia i sprzętu wojskowego (UiSW).

Warianty tych planów przedstawiono w załącznikach 5 i 6.

Generalnie, według tych planów, obok znacznej liczby rozformowywanych jednostek, przewidywano, że dotychczasowa baza zaopatrzeniowa SP (składnice i jednostki transportowe) docelowo weszłyby w skład "rejonowej bazy materiałowej" szczebla "centralnego" (SZ), "okręgowego" (RSZ) i "taktycznego".

Baza obsługowo-naprawcza WLOP o charakterze "ogólnowojskowym" weszłyby w skład czterech "rejonowych warsztatów technicznych" - RWT (wielobranżowych), podległych SP, a częściowo przekształcona w zakłady budżetowe (załącznik 7). W zakresie specjalistycznym, baza obsługowo-naprawcza SP sprowadziłaby się do czterech wyspecjalizowanych (dla poszczególnych rodzajów statków powietrznych) wojskowych zakładów lotniczych (WZL) WLOP, o charakterze budżetowym (załącznik 8). Transformacja taka dotyczy również wojskowych zakładów elektronicznych (WZE), wyspecjalizowanych w UiSW WR oraz WRT SP^{66/}.

Przyjęto również, że na szczeblu operacyjnym SP funkcjonował będzie ośrodek metrologii (OM), a także jedyny szpital lotniczy (Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej - WIML).

Taktyczny potencjał logistyczny wchodziłby natomiast w skład baz lotniczych (w odniesieniu do ZT i oddziałów lotnictwa SP, MW oraz LWL), a w ZT i oddziałach WR i WRT SP - pozostawałby w ich strukturach organizacyjnych.

Założono jednocześnie, że bazy lotnicze (BL) będą stanowiły nie tylko bazę lotniczą dla lotnictwa ale i udzielały pomocy ZT i oddziałom WR i WRT SP, rozmieszczonych w ich rejonach.

^{66/} Szerzej o tej problematyce:

Bartosiewicz Sł. "Zabezpieczenie techniczne lotnictwa WLOP w operacji obronnej na terenie kraju - rozprawa doktorska. AON, Warszawa 1994.

Te generalne dla logistyki SP ustalenia, wyniknęły z głębokich analiz dwóch zasadniczych modeli (wariantów) systemowych jej funkcjonowania.

W wariacie pierwszym zakładano, że logistyka SP będzie, tak jak dotychczas, częścią składową tego rodzaju sił zbrojnych. W tym układzie system logistyczny SP stanowiłby wydzielone, autonomiczne, etatowe ogniwo organizacyjne struktury SP i podporządkowane dowódcy SP. System logistyczny SP byłby dostosowany organizacyjnie do szczebli dowodzenia związków taktyczno-operacyjnych (ZTO) związków taktycznych (ZT), w tym ich oddziałów.

W drugim wariacie przyjmowano, że logistyka SP będzie składową Inspektoratu Logistyki Sztabu Generalnego WP, co byłoby zgodne z założeniami docelowego, jednolitego systemu logistycznego SZ RP, przedstawionego w rozdziale poprzednim.

Po długich badaniach, decydenci (Sztab Gen. WP) zgodzili się na przyjęcie wariantu pierwszego.

Oba warianty usytuowania systemu logistycznego SP w strukturach organizacyjnych sił zbrojnych RP oraz wady i zalety każdego z nich przedstawiono w załączniku 9.

W przyjętym ostatecznie wariacie, główne zadania systemu logistycznego SP nie różnią się w zasadniczy sposób od dotychczas realizowanych przez system zabezpieczenia technicznego i tyłowego WLOP. Należą do nich:

- zabezpieczenie procesu osiągania wyższych stanów gotowości bojowej, mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia oraz zabezpieczenie logistyczne SP podczas działań bojowych;

- utrzymanie jednostek (pododdziałów) logistycznych w stałej gotowości, w celu zapewnienia ciągłości funkcjonowania zabezpieczenia logistycznego SP;

- utrzymanie i odtwarzanie sprawności technicznej uzbrojenia oraz sprzętu wojskowego SP;

- planowanie potrzeb, gromadzenie, właściwe urzutowanie i utrzymanie normatywnych zapasów środków zaopatrzenia SP;

- zaopatrywanie jednostek SP w niezbędną ilość i odpowiedni asortyment środków zaopatrzenia;

- utrzymanie i odtwarzanie gotowości eksploatacyjnej sieci

lotniskowej oraz zabezpieczanie inżynieryjne działań bojowych SP;

- zaspokajanie potrzeb medycznych oraz warunków bytowych żołnierzy SP.

Tak budowana logistyka SP będzie więc ich organicznym elementem ale jednocześnie częścią (podsystemem) całościowego systemu logistycznego SZ RP.

Usytuowanie systemu logistycznego SP w układzie logistycznym SZ RP przedstawia rys.4.

Widoczne przenikanie się (zawieranie) systemów logistycznych czterech OW, MW i SP wynika z tego, że system logistyczny SP w pewnych dziedzinach (techniki lotniczej, lotniskowej, itp.) spełnia rolę nadsystemu dla systemów logistycznych OW i MW, natomiast w pozostałych - korzysta z ich usług.

Jest to efektem szeregu funkcji (zadań) jakie spełnia system logistyczny SP. Są to:

- centralnego organu zaopatrywania (COZ) i eksploatacji (COE) w następujących działaniach uzbrojenia i techniki wojskowej: lotniczej, lotniskowej, radiolokacyjnej, metrologii, łączności lotniczej oraz ubezpieczenia lotów;

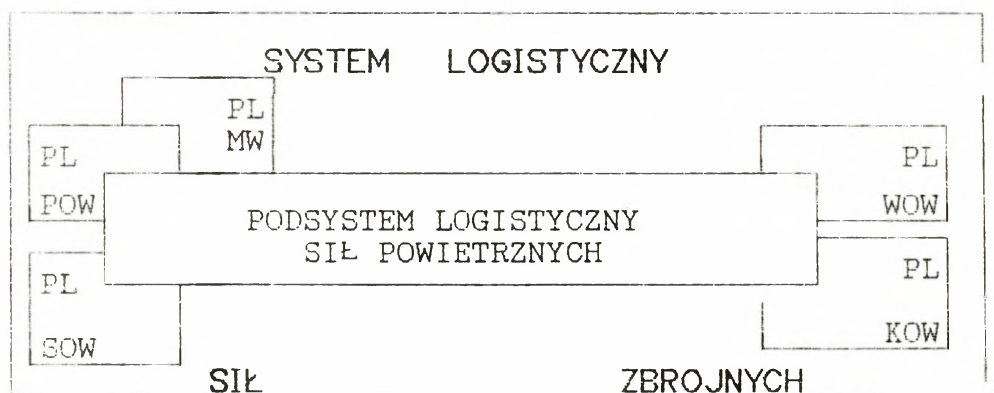
- centralnego organu służby zdrowia w zakresie specjalistycznej opieki zdrowotnej personelu latającego i technicznego SZ RP;

- okręgowego organu zaopatrywania (OOZ) w zakresie zaopatrywania w paliwa lotnicze;

- nadzoru i koordynacji w ramach terytorialnego (okręgowego) systemu logistycznego SZ RP w następujących grupach uzbrojenia i techniki wojskowej: samochodowej, uzbrojenia klasycznego (ogólnowojskowego) i elektroniki, łączności (z wyjątkiem lotniczej), żywnościowej, mundurowej, mps (z wyjątkiem paliw lotniczych), zakwaterowania i budownictwa, komunikacji wojskowej, zdrowia (z wyjątkiem medycyny lotniczej).

Wybrany do realizacji wariant systemu logistycznego SP obejmuje swoim zasięgiem obszar całego kraju i tworzony jest w ramach skoordynowanego podziału obszaru kraju. Składać się będzie z czterech możliwie jednolitych strukturalnie "rejonów logistycznych" SP (RL SP), powiązanych terytorialnie z RL OW poprzez zbieżne granice. Rozwiązanie to przedstawiono na rys.5.

Miejsce systemu logistycznego SP RP w systemie logistycznym SZ RP.



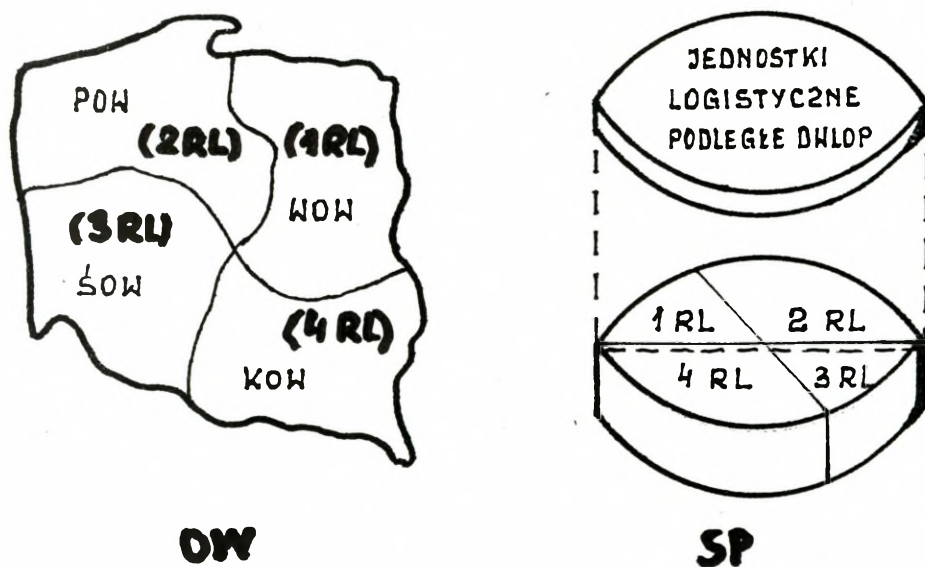
PL - podsystem logistyczny:

MW - Marynarki Wojennej

WOW, POW, SOW, KOW - Wojsk Lądowych z podziałem na OW

RYSUNEK 5.

Orientacyjny podział obszaru kraju na cztery rejony logistyczne w ramach skorygowanego podziału terytorialnego OW oraz dwuwarstwowość systemu logistycznego WLOP (SP).



Przyjęto, że właściwością struktury organizacyjnej systemu logistycznego SP będzie jej niezmiennosc oraz jednorodność na wszystkich poziomach i w pionie wszystkich organów dowodzenia i kierowania oraz wykonawczych, zarówno w okresie "P" jak i "W". Dlatego też, na szczeblu dowództwa SP tworzone będą specjalistyczne szefostwa służb logistycznych, podlegające dowódcy SP poprzez szefa logistyki SP - zastępcę dowódcy. Szefostwa (oddziały) te posiadają swoje odpowiedniki w strukturze Inspektoratu Logistyki Sztabu Generalnego WP. Szefostwa te to: zaopatrzenia (materiałowe), techniki (eksploatacji), służby zdrowia, infrastruktury.

W każdym z rejonów logistycznych SP powstaną analogiczne szefostwa służb logistycznych pod kierownictwem dowódcy rejonu. Szefostwa te (służb logistycznych SP), powstawać będą z przeformowanych wydziałów służb TiZ korpusów OP i KL oraz WOSL.

Trzecim poziomem kierowania będą szefowie logistyki ZT i samodzielnych oddziałów WR i WRT SP wraz ze swoimi wydziałami i szefami służb logistycznych.

Elementy wykonawcze systemu logistyki SP stanowić będą oddziały i pododdziały logistyczne znajdujące się również na wszystkich trzech poziomach systemu. Tróipozomowy układ logistyki SP przedstawiono w załączniku 10.

Na poziomie pierwszym będzie tylko kilka jednostek logistycznych, wysoko wyspecjalizowanych, będących jedynymi w skali SZ RP. Jednostki wykonawcze, realizujące bezpośrednio zadania zabezpieczenia logistycznego, znajdować się będą głównie na poziomie drugim (szczególnie dla lotnictwa - bazy lotnicze) lub na poziomie trzecim dla WR i WRT. Tak więc:

Poziom I - to podobnie jak obecnie - służby i oddziały logistyczne bezpośrednio podległe dowódcy SP. Byłoby ich jednak w okresie "P" i "W" - zaledwie - 3 (por. załącznik 11).

Poziom II - to służby, oddziały i pododdziały logistyczne podległe dowódcy rejonu logistycznego SP.

Byłoby ich w okresie "P" i "W" (łącznie w 4 rejonach) 26-31. (por. załącznik 11).

Spowoduje to w okresie "P" zwiększenie ilości o ponad 20%, a w okresie "W" zmniejszenie o 40-45% w stosunku do stanu obecnego .

Poziom III - tworzyć będą służby i pododdziały logistyczne ZT, oddziałów i pododdziałów bojowych WR i WRt SP.

Tak ustalona koncepcja docelowego modelu organizacyjno - funkcjonalnego logistyki SP oraz zamierzenia restrukcyjne w skali SZ RP, pozwoliły na skonstruowanie planów szczegółowych oraz harmonogramów realizacji poszczególnych zamierzeń. I tak, w załączniku 12 przedstawiono całościowe zestawienie przedsięwzięć reorganizacji bazy obsługowo-naprawczej WLOP, które zostało wykorzystane do określenia szczegółowego (etapowego) harmonogramu jej reorganizacji (załącznik 13).

Dokumenty te pozwoliły również na prognozę (w przyjętym wariancie) bilansu oszczędnościowego restrukturyzacji - załącznik 14.

Zamierzenia te ujęto następnie w całościowych, już bardzo szczegółowych "Planach zamierzeń organizacyjnych i dyslokacyjnych SZ RP" na kolejne lata.

Zaplanowana w ten sposób restrukturyzacja spowodować powinna zdecydowane zmniejszenie liczby jednostek wykonawczych ich przeformowanie lub sformowanie nowych, a także w wielu przypadkach zmianę miejsca w strukturze systemu.

Stawać się to ma zgodnie z opracowanymi ale ciągle otwartymi planami i harmonogramami restrukturyzacji, w sposób nie powodujący większych perturbacji w procesie zabezpieczenia logistycznego SP w okresie pokoju oraz zachowaniem ich gotowości bojowej i zdolności do działań w okresie zagrożenia i wojny.

3.2. Ocena pierwszego etapu restrukturyzacji.

Określony "stan początkowy" logistyki WLOP (WLF i WOPK) oraz długotrwały proces wypracowania koncepcji systemu logistycznego SZ RP^{67/}, a także struktur organizacyjnych SP, w naturalny sposób opóźniało ostateczne określenie docelowego modelu logistyki SP. Dodatkowe uwarunkowania konieczności zachowania ciągłej gotowości bojowej oraz ograniczenia potencjalne (ludzkie i ekonomiczne) nie ułatwiały realizacji tego, bardzo złożonego przecież, przedsięwzięcia.

Nie należy się więc dziwić, że pierwszy etap restrukturyzacji logistyki można ocenić przede wszystkim w wymiarze teorii problemu oraz realizacji przedsięwzięć koncepcyjno - planistycznych.

3.2.1. Teoria logistyki SP oraz węzłowe problemy dydaktyki wojskowej w tym zakresie.

Treść podrozdziału dotyczyć będzie w szczególności: wdrażania do praktyki wojskowej oraz dydaktyki pojęcia "logistyka" i związanych z tą logistyką działań praktycznych; zintegrowanego kształcenia kadr logistycznych w Wojsku Polskim (WP) ze szczególnym uwzględnieniem WLiOP; podziału kompetencji odnośnie zakresu kształcenia tych kadr; miejsca i roli jakie mają przypadać logistyce w nauce wojskowej.

W latach 89 - do marca 94 w Wojsku Polskim trwała akcja dotycząca zmiany oraz zastąpienia dotychczasowego pojęcia "zabezpieczenie techniczne i tyłowe (kwatermistrzowskie)" nowym, tj. "logistyką". Zastanawiano się jednocześnie czy termin wskazujący ogólne czynności realizowane w ramach logistyki ma być określanym terminem "zabezpieczenie" czy "wsparcie". Problem ten należy jednoznacznie określić jako "wpadkę przy pracy" niektórych kręgów opiniotwórczych, polegającą na niedoczytaniu, że

^{67/} Zarówno "Regulamin działań taktycznych", jak i "Zasady funkcjonowania systemu logistycznego SZ RP ..." ukazały się dopiero w 1994 r.

angielski termin "support" służy nie tylko do wyrażania naszego, "wsparcia" ale i "zabezpieczenia"^{68/}. Po prostu, angielski jest w tym przypadku językiem uboższym i należy być bardzo ostrożnym w jego tłumaczeniu.

Po pięciu latach (zbędnej chyba) dyskusji pozostało "zabezpieczenie", co oddaje wzrastający poziom znajomości języka angielskiego, ale i przestrozę na przyszłość aby unikać podpowiedzi złych doradców.

Rodziły się też różne pomysły w odniesieniu do wówczas obowiązujących nazw szkół oficerskich, instytutów, katedr zajmujących się problemami zabezpieczenia działań, w tym technicznymi i kwatermistrzowskimi. Wszystkie te wymienione instytucje wskazywały na potrzebę wprowadzenia i umieszczenia w ich nazwach słowa "logistyka" i to niezależnie od tego czy nazwa odpowiadała treściom realizowanego w instytucji procesowi naukowo- - dydaktycznemu czy tylko naukowemu.

Znając treści programowe uprawniania logistyki przez w/w' różne wybitnie wyspecjalizowane instytucje (szkoły, instytuty, ośrodki akademickie, katedry czy zakłady naukowe) należy stwierdzić, że żadna z nich nie predystynuje do używania w nazwie słowa "logistyka". Termin ten jest stosowany też niewłaściwie w nazwach czasopism. I tak np. dotychczasową nazwę "Przeglądu kwatermistrzowskiego i technicznego" zamieniono na "Przegląd logistyczny i techniczny", co w sensie pojęcia "logistyka wojskowa" nie jest prawdą. Zastanawiające więc jest czemu to służy, bo zapewne nie ujednoczeniu poglądów i jednoznacznemu rozumieniu hasła "logistyka" i jemu pochodnych.

Zapewne "logistyka wojskowa", - to nie tylko kwatermistrzostwo lub tylko zaopatrywanie lub tylko technika, jej wytwarzanie i eksploatacja. Najogólniej i zwyczajowo (potocznie) i zgodnie z definicją logistyki przysposobionej do potrzeb wojsk - "logistyka" to nic innego jak zespół (łańcuch) usług wykonywanych przez wyspecjalizowane organa państwa na rzecz WP, a w wojsku głównie

^{68/} m.in. Dictionary of military...op. cit.

przez wyspecjalizowane służby techniczne, zaznaczamy techniczne, i kwatermistrzowskie (zaopatrzenia, intendenckie) na rzecz wojsk^{69/}.

O zakresie i treści logistyki w pierwszym przypadku stanowi doktryna państwa. A relacjami logistyka państwa i logistyka wojska zajmować się powinien Wydział Strategiczno - Obronny Akademii Obrony Narodowej (AON), a w nim Instytut Ekonomii. Zakres problemów będący w gestii Instytutu Ekonomii - to logistyka WP w strategii, gdzie kryteria ekonomiczności muszą znajdować odzwierciedlenie, szczególnie w czasie konstruowania, budowy wszelkiego rodzaju systemów, w tym logistycznego WP oraz w procesie upodmiotowienia OW, RSZ, oddziałów gospodarczych^{70/}. Bowiem logistyka wojskowa, na tym szczeblu, to klasyczny przykład systemowego podejścia do problemów gospodarczych wojska. To podejście systemowe reprezentowane powinno być przez trzy wzajemnie powiązane koncepcje:

- koncepcję kosztów globalnych wojska;
- unikanie suboptymalizacji;
- koncepcję współzależności kosztów.

Pierwsza z nich wydaje się być najważniejsza. Wyrażana jest potrzeba całościowego rozpatrywania kosztów różnych działań logistycznych (np. kosztów transportu, składowania, lokalizacji zapasów i zakładów produkcyjnych, kontroli zapasów materiałów i wyrobów gotowych, remontów przepływu informacji czy planowania. W gestii Instytutu powinna pozostawać też nauka i kształcenie ekonomiczne kadr umożliwiające dowódcom różnych szczebli (od dowódcy OW do dowódcy oddziału) swobodne "poruszanie się" i egzystowanie w realiach gospodarki wolnorynkowej. O braku tych umiejętności i potrzebie edukacji dowódców w tym zakresie mówił Szef Inspektoratu Logistyki gen. Zalewski podczas centralnego kursu metodycznego kierowniczej kadry WP w Drawsku, a zawarł to jako polecenie do wykonania w wytycznych do działalności logistycznej w 1995 r (załącznik 15).

^{69/} por. Dictionary of military ... op.cit.

^{70/} Upodmiotowienie gospodarki - to nadanie samodzielności w zakresie planowania i realizacji budżetu oraz ponoszenia pełnej odpowiedzialności za jego realizację.

Natomiast praktyczne realizowanie zadań zabezpieczenia logistycznego, jego organizacja z użyciem określonych sił i środków logistycznych i ich możliwości, to zadanie dwóch istniejących katedr w Akademii Obrony Narodowej tzn. Katedry Logistyki Wojsk Lądowych (Wydziału Wojsk Lądowych) i Katedry Logistyki WLOP (Wydziału WLOP).

Odmiennosc, specyfika i znaczne wymagania specjalistyczne w zakresie realizacji zadań logistycznych dla WLOP, szczególnie w odniesieniu do lotnictwa, sprawia, że w AON, istnieją i współpracują ze sobą te dwie katedry.

W katedrach, główne treści programu stanowi organizacja zabezpieczenia logistycznego wojsk w działaniach bojowych na różnych szczeblach dowodzenia czyli sprawy taktyczno - operacyjne, widziane, rozważane i rozwiązywane zgodnie z prawami wojny i zasadami sztuki operacyjnej i interpretowane zasadnie w odniesieniu do procesów zabezpieczenia logistycznego.

W procesie dydaktycznym, jako organizatorów zabezpieczenia logistycznego wojsk, interesuje katedry wykonanie zadania logistycznego (tzn. sposób, możliwości, siły i środki itp.) i to za wszelką cenę, a co się z tym wiąże, nie zawsze uwzględniane są koszty, liczą się efekty. Zwycięzców się nie rozlicza.

Inna kwestia, to zakres przypisywanych sobie przez niektóre instytucje (szkoły oficerskie, instytuty, akademie itp.) praw do kształcenia, przekazywania określonego zasobu wiedzy z zakresu logistyki szczebla taktyczno-operacyjnego, a nawet operacyjnego, nie będąc do tego predysponowanymi i bardzo często nie dysponując kadra dydaktyczno-naukową, odpowiednio wykształconą tzn. o wykształceniu dowódczo-sztabowym zdobytym w AON lub innych uczelniach, o profilu dowódczo-sztabowym, zagranicą.

Instytucje te kształciły (co wynikało z otrzymywanych specjalności przez absolwentów - tylko w zakresie jednej specjalności np. kwatermistrzowskiej lub technicznej) oficerów specjalistów do pionu zaopatrywania lub eksploatacji (techniki) i to do poziomu oddziału. Instytucje te kształcą więc w zakresie tylko jednego elementu składowego logistyki tj. techniki lub zaopatrywania. Przeznaczone więc są do kształcenia typowych "rzemieślników" i wąskich specjalistów, których profesjonalność

sprowadza się do znajomości zadań wykonywanych w ramach specjalności, znajomości sprzętu, zasad jego eksploatacji itp. Institucje te nie kształcą "operatorów" w sensie taktycznym i o wiedzy szerokiej, interdyscyplinarnej, którzy muszą posiadać wiedzę obejmującą cały zakres przedsięwzięć realizowanych w ramach zabezpieczenia logistycznego ale także umiejętności jak te możliwości "organizować" w czasie działań bojowych aby skutecznie wykonać zadania logistyczne.

Niedopuszczalne jest i nie można się godzić z tym, że w programach szkół oficerskich, ośrodków, instytutów, akademii (z wyjątkiem AON), znajdują się treści z zakresu sztuki operacyjnej (np. dotyczące korpusów WLOP), gdy nie jest się do tego przeznaczonym, nie dysponuje się odpowiednio przygotowaną kadrą, a i zakres kształcenia nie upoważnia do tego. Czemu to ma służyć? A i nad konsekwencjami tego stanu rzeczy warto się zastanowić (patrz casus "support").

Zintegrowany program kształcenia kadr logistycznych - istnieje w AON. Może jeszcze nie doskonały, tak jak jeszcze niedoskonałe są i systemy organizacyjno - funkcjonalne logistyki WP, jeszcze płynne, stale doskonalone, ale są. Wszelkiego rodzaju kursy organizowane w AON, tzn. począwszy od dyplomowych poprzez przekwalifikowania, doskonalące po podyplomowe różnego szczebla, za podstawę swej działalności dydaktycznej przyjmują odpowiednie dla każdego kursu programy, w których znaleźć można spójny ciąg tematów z ekonomii i rodzajów zabezpieczenia logistycznego ale przede wszystkim z taktyki i sztuki operacyjnej, w tym taktyki działań logistycznych wszystkich RSZ. .

W wydziale WLOP, w tym w Katedrze Logistyki WLOP kształceni są, na kursach dyplomowych i podyplomowych, w jednej grupie szkoleniowej, oficerowie różnych specjalności np. od dowódcy kompanii ochrony do szefa łączności, od starszego specjalisty do zastępcy dowódcy itp., w tym także oficerowie- absolwenci WAT oraz uczelni cywilnych.

Jak w obecnych warunkach kształceni są studenci w Katedrze Logistyki w WLOP? Jaka wiedzę i w jaki sposób przekazywana jest ona studentom?

Przekazywana jest wiedza o tym jak jest, wskazując na to jak może

być lub będzie, nie przywiązując się do struktur organizacyjnych. Przekazujemy głównie wiedzę dotyczącą spełnianych funkcji i zadań realizowanych w ramach zabezpieczenia logistycznego, a dotyczących spraw zaopatrzenia, technicznych, medycznych, komunikacyjnych, obiektowych, w tym lotniskowych, itd.

Wskazuje się przy tym jakie służby, pododdziały, oddziały na określonym szczeblu kierowania (dowodzenia, zarządzania) mogą brać udział w realizacji w/w zadań specjalistycznych. Rozpatrywane jest zabezpieczenie logistyczne WLOP, za trzon przyjmując zasady sztuki operacyjnej, zasady działania logistyki WP i zgodnie z nimi organizuje (się w określonych sytuacjach pola walki) zabezpieczenie logistyczne WLOP. Ma to miejsce szczególnie podczas wszelkiego rodzaju ćwiczeń.

Stwarzamy trudne sytuacje taktyczno-operacyjno-logistyczne, pamiętając zawsze o tym i przypominając, że (jak stwierdził gen. Zalewski na zakończenie swego wystąpienia w Drawsku):

każde zadanie jest do wykonania przy dobrym, w danych warunkach pola walki, zabezpieczeniu logistycznym".

Naucza się też, jak przy ograniczonych możliwościach logistycznych, w miarę dobrze, tzn. najlepiej (w rozpatrywanych warunkach), wykonać zadanie; określać to co jest w danej chwili najważniejsze, co mogą, a z czym muszą się liczyć i na czym i gdzie skupić główny wysiłek działalności logistycznej^{71/}.

Odnośnie powyższego nasuwają się następujące wnioski dotyczące wdrażania problematyki logistycznej i kształcenia oficerów logistyków:

W AON - logistykę i zabezpieczenie logistyczne uprawiać oraz kształcić "oficerów - interlogistyków" (nie specjalistów, a taktyków i operatorów) zgodnie z przeznaczeniem istniejących struktur organizacyjnych, i tak:

- w Instytucie Ekonomii: zajmować się logistyką szczebla strategicznego w relacji państwo - WP okresu "P" i transformacji

^{71/} Szerzej o tym problemie: MANKOWSKI R. "Na drodze do integracji ... op. cit.

systemu logistycznego z czasu "P" na "W". Instytut uznać jako wiodący w koordynacji programów nauczania w dziedzinie wojskowej myśli ekonomicznej;

- w dwóch katedrach logistyki - kształcić oficerów szczebla taktyczno-operacyjnego i operacyjnego - jako organizatorów zabezpieczenia logistycznego wojsk w działaniach bojowych. Oficerów logistyków, zdolnych do przedsięwzięcia działalności operacyjnej tzn. organizowania procesu logistycznego przygotowania wojsk do działań, procesu wyrażającego się zdolnością do zabezpieczenia osiągania wyższych stanów gotowości bojowej (OWSGB), rozwinięcia mobilizacyjnego wojsk i podejmowania zadań w ramach pogotowia operacyjnego tzn. zabezpieczenia zachowania żywotności wojskom i zapewnienia warunków pod względem logistycznym ich operacyjnego rozwijania.

Natomiast w WAT, szkołach oficerskich i innych ośrodkach szkolenia kształcić oficerów (chorążych) specjalistów - logistyków, szczebla pododdziału, oddziału czyli prowadzić studia specjalistyczne, inżynierskie i magisterskie określonej specjalności logistycznej (technicznej lub kwatermistrzowskiej).

Z treści wniosków jednoznacznie wynika, że nie ma potrzeby rozpatrywania integracji strukturalnej katedr logistyki AON z Instytutem Ekonomii Wydziału Strategiczno - Obronnego AON. Również nie ma potrzeby uzasadniania odnośnie "fuzji" tych dwóch katedr w jedną. Wynika to z tego, że w Katedrze Logistyki kształceni są studenci dla określonych rodzajów SZ (wojsk lądowych i WLOP) i są one z tymi wojskami ściśle związane funkcjonalnie. Stąd miejsce Katedr Logistyki jest w odnośnych Wydziałach: Wojsk Lądowych i WLOP. Nie mogą one być sługą kilku panów. To do niczego dobrego nie prowadzi.

Integrować natomiast należy się w działaniu, w problemach, ich rozwiązywaniu i w tym wyrażać się powinna wiodąca rola Instytutu Ekonomii Wydziału Strategiczno - Obronnego.

Przy okazji należy wspomnieć, że w szeregu akademiach zagranicznych prowadzi się podyplomowe kursy z zakresu logistyki oraz zarządzania i organizacji^{72/}. My widzimy celowość i potrzebę

^{72/} m.in. Defense Resources Management Institute (DRMI), Monterey,

kierowania tam oficerów pionu logistyki WLOP, o ile oczywiście wykazują się wystarczającą znajomością języków obcych.

Kilka zdań jeszcze o zasadności nazw Katedr zajmujących się zabezpieczeniem logistycznym wojsk w AON. Stwierdzić można, że te nazwy nie są adekwatne do zakresu pojęciowego problemów którymi się zajmują. Nie jest też prawdziwe, że Katedry zajmują się w zakresie dydaktycznym logistyką ogólnie pojmowaną, co ma wyraz w ich nazwach. One zajmują się też tylko częścią logistyki tj. zabezpieczeniem logistycznym szeroko pojmowanym. Stąd refleksja i prowadzone rozważania.

Istnieje regulamin "Działań taktycznych wojsk lądowych". Na wzór tego, przez analogię mówić można o działaniu logistycznym w WLOP (SP), a w związku z tym można używać terminologii "działania logistyczne", a w konsekwencji powstanie właściwa do realizowanych zadań, "taktyka działań logistycznych wojsk" np. WLOP (SP). Stąd też, w przyszłości nazwa katedry powinna brzmieć - Katedra Taktyki Działań Logistycznych WLOP (SP) - co jednoznacznie określałoby zakres zainteresowań katedr (przedmiotów wykładanych i prowadzonych badań).

Na potwierdzenie powyższego niech służy fakt, że Szef Inspektoratu Logistyki w swoich wytycznych do działalności w 1995 r używa określenia "działalność logistyczna".

Także podczas sympozjów, narad naukowych czy konferencji do określenia świadczonych usług czy procesów realizowanych w ramach zabezpieczenia logistycznego, używa się terminu "działanie logistyczne", czy "działalność logistyczna".

Uwzględniając powyższe pojęcia, terminy i nazwy można podjąć próbę zdefiniowania terminu "taktyczna działalność logistyczna" czy "taktyka działań logistycznych". Wstępnie można to określić, że jest to optymalny w danych warunkach sposób postępowania (dotyczący organizacji potencjału logistycznego wojsk), zgodnie z zasadami sztuki operacyjnej i praw wojny w zakresie wykonywania zadań i tak aby działalność logistyczna była skuteczna.

California USA, do której skierowany został jeden z adiunktów Katedry Logistyki WLOP AON.

Odnosząc się do miejsca i roli logistyki wojskowej w nauce, to wydaje się, że jej miejsce w nauce zostało jednoznacznie ustalone przez Centralną Komisję d/s Tytułu Naukowego i Stopni Naukowych, a zawarte w dokumencie "Obwieszczenie przewodniczącego Centralnej Komisji do spraw Tytułu Naukowego i Stopni Naukowych (CK ds TN i SN) w sprawie wykazu dziedzin nauki i sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych, w zakresie których mogą być nadawane stopnie naukowe"^{73/}.

Podana w tym obwieszczeniu klasyfikacja nauk wojskowych jest następująca: nauki wojskowe - to dziedzina (dyscyplina) naukowa; tworzą ją specjalności naukowe, jest ich 14, a zabezpieczenie bojowe i logistyczne wymieniane jest na szóstym miejscu.

Innego zdania jest np. płk dr hab. inż. Józef Jura, który w artykule "Nauki wojskowe czy nauki o wojnie"^{74/} dokonuje innego podziału nauki wojskowej. Mianowicie uważa, że "nauki o wojnie" to dziedzina nauk. Dwie dyscypliny ją stanowiące to: obronność państwa i sztuka wojenna, a o tych z kolei stanowią specjalności, w tym logistyka, będąca składową obronności państwa. Jednakże, taki pogląd na klasyfikację logistyki nie jest powszechny i nie wydaje się być właściwym.

Obecnie jest trudno jednoznacznie i ostatecznie rozstrzygnąć ten naukowy, bądź co bądź, problem. W każdym razie, miejsce logistyki w nauce to odrębny, dobry temat kolejnego opracowania. A to, że logistyka wojskowa jest specjalnością naukową to nie ulega wątpliwości, bo ma wszelkie cechy świadczące o naukowości tzn. przedmiot, język i grono profesorów ją uprawiających. Jest teorią i praktyką - jak określa jedna z jej definicji, a materiały, min. obowiązujące w NATO, określają logistykę jako "sztukę".

^{73/} Monitor Polski nr 16 poz. 123 z 25.02.1992 r.

^{74/} ZN ADN Nr 3/16/94.

3.2.2. Stan i perspektywy dalszej restrukturyzacji logistyki SP.

Uogólniając, stwierdzić można, że okres 1989-1994 uznać należy za etap przygotowawczy do "restrukturyzacji właściwej" w logistyce SP. Był to okres przede wszystkim prac studyjno - analitycznych, skierowanych na wypracowanie w miarę szczegółowej koncepcji, docelowej wizji modelu systemowego logistyki nowoczesnych polskich sił powietrznych.

Wydaje się jednak, że nie wszystkie wątpliwości oraz niejasności, nawet w zasadniczych założeniach, zostały dostatecznie szczegółowo oraz jednoznacznie rozstrzygnięte.

Jako pierwszy problem należy podjąć zagadnienie docelowego ugrupowania terytorialnego. Oczywistym jest, że przyszłe rejony logistyczne SP muszą terytorialnie pokrywać się z ugrupowaniem operacyjnym, t.j. odpowiadać obszarom odpowiedzialności poszczególnych KOP. Jednakże, w konsekwencji takiej decyzji należy zapomnieć o idei ugrupowania "dwurzutowego".

Wydaje się bowiem, że większe zagrożenie zewnętrzne może wystąpić z kierunku "wschód-zachód" niż z naturalnie twardych granic: północnej (morze) czy południowej (góry)^{75/}.

Z tego też względu, uzasadnionym byłoby ugrupowanie obu KOP na wschód i zachód od tak naturalnej granicy jaka jest Wisła.

Ostateczna decyzja w tym zakresie pociąga za sobą kolosalne konsekwencje dla logistyki SP. Chodzi tu bowiem o odpowiednie ugrupowanie sił i środków, przede wszystkim stacjonarnych organów zaopatrzeniowych i obsługowo-naprawczych, które występować będą w znikomej ilości.

Kolejnym, równie ważnym, może nawet głównym dla logistyki SP, jest problem wynikający z decyzji tworzenia "własnych" rejonów logistycznych, tj. rejonów logistycznych SP (RL SP). Będą one bowiem musiały z jednej strony - koordynować realizację

^{75/} Mowa tu oczywiście o docelowej organizacji SP, w skład których, zamiast czterech, wejdą dwa KOP.

zabezpieczenia logistycznego wewnątrz SP (jednostki KOP oraz KL), a z drugiej współdziałać z RL OW (w zakresie "ogólnowojskowym") oraz współuczestniczyć w realizacji zabezpieczenia logistycznego lotnictwa wojsk lądowych, w tym nowoformowanymi jednostkami aeromobilnymi (dywizja kawalerii powietrznej - DKP oraz brygada desantowo - szturmowa - BDSz) oraz brygady lotnictwa MW i lotnictwa WJN MSW.

Nie można więc nie zauważyć nie tylko znaczenia tego elementu systemu logistycznego SP ale i całkowitego wręcz braku opracowanych i przewidzianych jego zasad organizacyjno-funkcjonalnych, szczególnie w przypadku jednostek aeromobilnych. Niejasna jest również decyzja w zakresie składu i umiejscowienia oraz wyposażenia (szczególnie w środki łączności) zespołu sztabowego RL SP. Czy będą działać w składzie dowództwa i sztabu KOP, czy może z ich zapasowych SD (ZSD), czy też z poszczególnych połączonych SD (PłSD)? Jakże powinny być założenia taktyczne ich rozwijania, przemieszczania i zasad bezpośredniego kontaktu w zakresie wspomnianego już współdziałania (kto do kogo?), itp...

Wyraźny brak decyzji czy chociażby generalnych założeń w tym zakresie jest bardzo widoczny. Trudno więc mówić dzisiaj o jakiegokolwiek taktyce działań tych, jakże istotnych organów kierowania szczebla operacyjno- taktycznego SP.

Kolejny problem to kierowanie logistyką w RLSP.

Należy zakładać, że pojedyncze jednostki logistyczne SP (WIML, ZE, OM) będą stale w dyspozycji szefa logistyki SP - zastępcy dowódcy SP.

Rodzi się jednak pytanie kto będzie dowodził pozostałymi, jednak dalej specjalistycznymi, lotniczymi organami, a przekazywanymi do RL OW? Chodzi tu np. o składnice lotniczych MPS, składnice materiałowe (zaopatrzeniowe) czy rejonowe warsztaty techniczne?

Zupełnie "dziewiczym" obszarem wydaje się ekonomia tych zamiarów. Kto będzie finansował funkcjonowanie tych organów? Jakże będą zasady refundacji wydawanego zaopatrzenia i świadczonych usług?

Te same problemy dotyczą jednostek podległych bezpośrednio szefowi logistyki SP, a które będą świadczyły usługi na rzecz innych rodzajów SZ (np. WIML dla pilotów MW i LWL).

Nierozwiązanym wydaje się również problem podległości WZL, do których włączono połowe warsztaty lotnicze (PWL) szczebla centralnego. Zakłada się bowiem, że będą one podporządkowane dowódcom RL SP. W sytuacji, kiedy każdy z nich jest wyspecjalizowany w naprawach innych rodzajów i typów statków powietrznych, stworzy to tylko dodatkowe ogniwo kierowania nimi. Wydaje się słusznym aby traktować je jako pojedyncze jednostki specjalistyczne centralnie podporządkowane tj. bezpośrednio szefowi logistyki SP.

Zupełnie nową sytuację stworzy przyszłościowa wizja lwl, które będą dysponować (już w czasie "P") bezwzględna większością śmigłowców.

Dlatego też, co najmniej dziwnym wydać się może dalsze utrzymywanie w SP (przy nieustalonych zasadach ekonomicznych wzajemnych rozliczeń pomiędzy rodzajami SZ) WZL, wyspecjalizowanego właśnie w naprawach śmigłowców.

Analogiczne zastrzeżenia zgłosić można w stosunku do zasad podległości oraz wykorzystywania baz lotniczych. Należy przy tym podkreślić, że już w tym etapie restrukturyzacji rozpoczęto ich tworzenie. Bazy te sformowane zostały dotychczas w Bydgoszczy, Dęblinie i Warszawie. Szczególnie cieszy fakt powstania bazy "dęblińskiej", gdyż przyszli dowódcy i sztabowcy lotnictwa mają możliwość już od początku swojej kariery wojskowej obserwować i poznawać zasady działania w nowych warunkach. Są to co prawda bazy typu przejściowego, jednolotniskowe, nazwane bazami typu "A". Należy traktować to jednak jako etap przejściowy do docelowego już, wielolotniskowego modelu baz typu "B". Struktury organizacyjne baz obu typów przedstawiono w załącznikach 16 i 17. Zauważa się jednak pewne mankamenty i w tym zakresie. Wielce niepokojącym, choć ze zrozumiałych względów, jest brak postępu w unowocześnianiu sprzętu i wyposażenia baz. Powoduje to prawie całkowite zachamowanie procesu dążenia do baz "interfunkcyjnych", bez których wątpliwym będzie manewrowe działanie lotnictwa. Ciągle jeszcze powraca problem trafności nazwy: "baza lotnicza".

czy może baza logistyczna lotnictwa (SP)? Pamiętać bowiem należy, że BL będzie zobligowana do realizacji pewnych, możliwych do wykonania, zadań zabezpieczenia logistycznego innych niż lotnictwo rodzajów wojsk SP (np. rozmieszczonych w węzle lotniskowym bazy pododdziałów WR czy WRT SP). Problem ten wiąże się z jednoznacznym określeniem kto powinien dowodzić bazą, która tak czy inaczej, będzie z charakteru wysoceszpecjalistyczna jednostka logistyczna SP.

Rozwiązaniem wysoce pożądanym jest właściwe zinterpretowanie regulaminu służby sztabów dla warunków funkcjonowania kilku-lotniskowej przecież bazy lotniczej, której lotniska oddalone będą niekiedy kilkadziesiąt kilometrów od siebie, a tym samym i od SD bazy. .

Ponieważ wszystko wskazuje, że BL będzie szczebla oddziału (dotychczas określano, że będzie to "szczebel taktyczny" tzn. albo ZT albo oddział), to jej siły i środki na pozostałych lotniskach należy traktować jako szczebel batalionu. Występuje więc problem zakresu i treści opracowywanych dokumentów na poszczególnych lotniskach, gdyż zgodnie z dotychczas obowiązującymi przepisami oraz ustaleniami nowego regulaminu działań taktycznych dokumenty typu "rozkaz" (zarządzenie) czy "plan działań" opracowywane są jedynie na szczeblu oddziału.

Zgodzić się jednak trzeba, że nie można wyobrazić sobie aby, z jednej strony, całość dokumentacji dla wszystkich lotnisk wykonywał sztab BL, odległy przy tym o kilkadziesiąt kilometrów od swoich podwładnych (innych lotnisk). Z drugiej - jak działać na poszczególnych lotniskach zgodnie z zamiarem dowódcy BL (zabezpieczając niekiedy różne rodzaje lotnictwa) bez zatwierdzonych przez niego decyzyjnych dokumentów organizacyjnych? Chodzi tu np. o tak niezmiernie ważny plan z zakresu zabezpieczenia bojowego jakim jest "Plan rozmieszczenie sił i środków na lotnisku" (w tym i zabezpieczanego oddziału lotniczego), a z zakresu zabezpieczenia logistycznego - "Planowa tabela zabezpieczenia techniczno - lotniskowego", służąca do precyzyjnego postawienia zadań wykonawcom.

Usanksjonować również należy dowodzenie przez cele (na szczeble BL), a dopiero na szczeblu najniższym - przez zadania.

Tak więc, specyficzne warunki funkcjonowania tworzonych baz lotniczych, pomimo, że będą one etatowo szczebla oddział - pododdziały, jednoznacznie nakazują aby w zakresie dowodzenia, w tym kierowania zabezpieczeniem logistycznym, postawić im wymogi szczebla ZT - oddziały. W innej sytuacji, sztab BL nie będzie poprostu w stanie ani uzgodnić ze wszystkimi zabezpieczanymi oddziałami lotniczymi przedsięwziąć ich zabezpieczenia, ani opracować niezbędnych (wymaganych) dokumentów, które powinny być następnie dostarczone na wszystkie lotniska (jakim środkiem transportu?). Z drugiej strony, dowódca oddziału (pododdziału) lotniczego nie będzie miał żadnych podstaw do planowania działań na innym (niż bazowe) lotnisku.

Drobną ale konieczną sprawą jest również regulaminowe usankcjonowanie aby dla jednostek zabezpieczających, w tym i BL, wymagać opracowywania "Planów działań" w miejsce "Planów walki".

BL, jak i inne jednostki logistyczne, nie będą walczyć, a działać. Jest to zresztą niejako i usankcjonowane, gdyż nowowprowadzony do użytku regulamin nosi nazwę "regulaminu działań taktycznych", a nie (jak dawniej) - "regulamin walki".

Poza tym, o czym już było wspomniane, powoli sankcjonuje się w praktyce używanie terminu "działania logistyczne".

Koniecznym więc, wydaje się jaknajszybsze opracowanie nowego regulaminu działań SP, w tym i ich logistyki.

Prace te, jak wiadomo, już się rozpoczęły, a pierwsza ich wersja powinna ukazać się do końca połowy 1995 roku.

I w końcu, o strukturach organizacyjnych i nazewnictwie pododdziałów i służb w bazie lotniczej. Wydaje się za celowe traktowanie sił i środków kilkulotniskowej bazy lotniczej jako ugrupowanie analogicznych "modułów" organizacyjnych na wszystkich lotniskach.. Jedynym elementem bazy różnym od typowego "modułu" byłoby jej dowództwo oraz sztab. W takiej sytuacji dowództwo i sztab bazy mogłyby działać z dowolneo lotniska, w zależności od konkretnej sytuacji bojowej.

Niezbędnym warunkiem takiego rozwiązania byłoby utrzymywanie na każdym z nich "załączków" nowego SD bazy. Funkcje tą musiałyby pełnić SD dowództw "modułów" sił i środków bazy, działających na

wszystkich lotniskach. Oprócz tego, dowództwa tych "modułów" winny być gotowe do przejęcia zadań SD BL, np. w przypadku jego zniszczenia lub obezwładnienia. Muszą więc funkcjonować nie tylko jako dowództwa "modułów" ale jako typowe ZSD BL.

Spostrzeżenia te, wydające się może oczywistymi, mają za zadanie jednoznacznie opowiedzenie się za określoną strukturą organizacyjną oraz nazewnictwem rozpatrywanych "modułów", wszystkich lotnisk bazy lotniczej.

Jeżeli powyższe wnioski wydają się zasadne, "moduły" takie muszą posiadać określoną autonomiczność funkcjonalną oraz wystarczający potencjał (ludzki i materialny) pozwalający na realizację tych zadań.

Moduł taki powinien być dowodzony przez dowódcę, posiadającego koniecznie zastępców: szefa sztabu oraz szefa logistyki. Obu zastępcom podlegać powinny specjalistyczne służby i pododdziały w zależności od ich kompetencji (zabezpieczenie bojowe oraz zabezpieczenie logistyczne). Niezbędnym są również dwa (w pionach obu zastępców) niewielkie organa sztabowe, np. sekcje koordynacji i planowania.

W sytuacji przemieszczenia się SD BL na takie lotnisko, całe dowództwo rozwiniętych tam sił i środków bazy wchodziłoby automatycznie w skład SD BL, jako element uzupełniający jej stałą, etatową obsadę.

Rozwiązania takie ćwiczone są przez studentów kursu logistyki WLOP AON, a wnioski (jak się wydaje) potwierdzają słuszność rozwiązania. Na poszczególnych lotniskach BL zakładamy funkcjonowanie "komendy lotniska" (kl BL), stawiając im wymogi dowódczo-sztabowe szczebla oddziału (określona samodzielność działania wg "celów" określanych przez dowództwo BL, pełnienie roli ZSD BL, normatywna dokumentacja, itd.).

Lotnisko, na którym (oprócz etatowej kl BL) rozwinięte jest SD BL, nazywamy "lotniskiem bazowym".

W świetle powyższego błędną wydaje się koncepcja tzw. "batalionów zabezpieczenia" poszczególnych lotnisk baz lotniczych. Może i nazwa brzmi bardziej "ogólnowojskowo" ale konsekwencje tego mogą być wielce niekorzystne dla żywotności oraz sprawnego funkcjonowania tak specyficznego organu jakim jest baza lotnicza SP.

Kończąc rozważania o bazach lotniczych należy zastanowić się nad celowością utrzymywania (znów aspekt ekonomiczny) w strukturach SP baz lotniczych dla LWL. Czy czasem nie trzeba było przekazać część baz dla poszczególnych OW razem z pśb?

Byłyby to typowe bazy LWL (jak baza lotnictwa MW), które by miały za zadanie zabezpieczenie pśb poszczególnych KZ, a jednocześnie oddziałów jednostek aeromobilnych. Jest to o tyle istotne zagadnienie, gdyż na dzień dzisiejszy nie ma nawet koncepcji zabezpieczenia logistycznego tych jednostek (DKP oraz BDSz) podczas działań bojowych, za wyjątkiem tradycyjnego już "wykorzystywania" baz lotniczych SP.

Wydaje się, że w nadchodzących czasach restrykcji i ograniczeń finansowych logistyki SP nie stać będzie na dodatkowe, bezinteresowne zobowiązania wobec innych rodzajów SZ.

Jeszcze parę uwag ogólnego charakteru. Otóż nie wydaje się trafnym założenie szerokiego korzystania z transportu kolejowego podczas działań bojowych. Doświadczenia wojenne wykazały jego dużą wrażliwość na środki rażenia. Na współczesnym czy przyszłym polu walki, wobec wzrastającej skuteczności i możliwości oddziaływania na ten środek transportu, należałoby raczej podkreślić malejącą jego przydatność na rzecz transportu samochodowego.

Drugim problemem jest zupełny brak jakichkolwiek odwodów logistycznych w założonej strukturze logistyki SP. Powinno się chyba zakładać mobilizowanie (np. przez bazy lotnicze) jednostek rezerwowych dla logistyki SP.

Poważnym problemem wewnętrznym baz będzie (w większości przypadków) brak w czasie "P" ich kompanii remontu lotnisk (krl), które mają być mobilizowane.

Oczywistym bowiem wydaje się fakt wykonania przez ewentualnego agresora pierwszych uderzeń właśnie na nawierzchnie lotniskowe. Może to wyeliminować pokaźną ilość baz już w pierwszych godzinach wojny.

Jako uwagę już ostatnią należy potraktować podkreślenie konieczności przybliżania zarówno teorii jak i praktyki logistyki SP do standardów zachodnich oraz stopniowe realizowanie przyjętego w lipcu 1994 r. indywidualnego programu "Partnerstwo dla pokoju" (IPP).

Dokument ten dość szczegółowo określa zakres i treści poszczególnych przedsięwzięć, odnoszących się również do logistyki SP^{76/}.

Założenia tego długotrwałego z natury planu przewidują stopniową realizację poszczególnych przedsięwzięć, których lista uaktualniana ma być każdego roku.

4. WNIOSKI KONCOWE

Biorąc pod uwagę dotychczasowy przebieg restrukturyzacji ocenić można, że przebiega ona systematycznie, z rozwagą, może w wolniejszym niż oczekiwano tempie.

Wprowadzony system logistyczny SP zakłada realność rozwiązań z uwzględnieniem aktualnych i prognozowanych możliwości finansowych resortu MON, zakresu i kierunków restrukturyzacji SZ RP oraz optymalne wykorzystanie aktualnie posiadanego potencjału logistycznego obecnych WLOP. Nie podlega wątpliwości słuszność założenia, że system logistyczny SP bezwzględnie musi sprostać wymaganiom stawianym przez system operacyjny SP, ze szczególnym uwzględnieniem faktu iż przyszłe, ewentualne działania wojenne prowadzone będą na obszarze kraju.

Równie istotnym jest fakt dążenia do stosowania zarówno rozwiązań ogólnych jak i szczegółowych, sprawdzonych i obowiązujących w SP państw NATO. Wynika to z dążenia przystosowania logistyki polskich SP do wymaganych standardów NATO oraz spełnianiem wymogów programu IPP.

^{76/} Harmonogram i omówienie szczegółowych przedsięwzięć w tym zakresie m.in. w "Partnerstwo dla pokoju". Studia i materiały nr 8/94, Biuro Pras i Informacji MON, Warszawa 1994 r.

Uogólniając stwierdzić można, że okres od 1989 do 1994 r. uważać należy za bardzo trudny ale wielce owocny okres studiów, tworzenia teorii problemu i rozważania różnych koncepcji docelowego, etapowo budowanego systemu logistycznego SP. W konsekwencji tych działań wybrano jak się zdaje wariant, którego budowa oparta jest na wnikliwej, naukowej ocenie uwarunkowań wywierających wpływ i stanowiących o takich, a nie innych rozwiązaniach wobec potrzeb przyszłościowego, operacyjnego systemu SP. Takie postępowanie pozwolić powinno zintensyfikować prace już w 1995 r. nad szerokim wdrażaniem systemu do praktyki. Należy też przewidywać, że okres 1995-1996, to lata wyjścia z fazy studyjnej i przejście do praktycznej realizacji budowy struktur systemu. Wydaje się, że logistyka SP jest na uprzywilejowanej pozycji w tym procesie. Dysponuje bowiem wybiegającą w przyszłość teorią problemu i dobrym, docelowym modelem systemu. Posiada dobrze przygotowaną kadrę dowódco-sztabową, mogącą z powodzeniem pełnić funkcje "interlogistycznych managerów", t.j. szefów zintegrowanej logistyki na wszystkich szczeblach SP. Wszystko to świadczy o dużych, potencjalnych możliwościach powodzenia kolejnych etapów realizacji programu restrukturyzacji.

W kolejnych latach planuje się rozformować wiele jednostek logistycznych głównie tych, które były przeznaczone do zabezpieczenia działań na froncie zewnętrznym.

Jednocześnie planuje się sformowanie następujących jednostek logistycznych: bazę typu "A" w Poznaniu (oraz przeformowanie dęblińskiej bazy typu "A" w bazę typu "B"), czterech baz lotniczych typu "B" (Piła, Mirosławiec, Świdwin, Powidz), kompanii medycznych czasu "W" (po jednej do każdej bazy lotniczej typu "B" i po jednej do każdego rejonu logistycznego), wojskowej specjalistycznej przychodni lekarskiej (WSPL) w Dęblinie (w miejsce 6 SzWSP), komendę obsługi lotniska Modlin. Planuje się też włączenie 43 btransp mps w skład 41 SMPS, a 2 laboratorium MPS do RBM OW.

W kolejnym, 1996 roku przewiduje się min. sformowanie RWT w Gdyni, Toruniu, Poznaniu (na bazie WT).

Szczegółowy plan wszystkich zamierzeń organizacyjnych i dyslokacyjnych w latach 1995-96 zawiera załącznik 18.

Przedsięwzięcia te uwzględniają jednocześnie zadania wynikające z przytaczanych już wytycznych Szefa Inspektoratu Logistyki Sztabu Generalnego WP do działalności w 1995 roku (załącznik 15).

Założony wariant systemu logistycznego SP RP powinien umożliwić dokonywanie przekształceń organizacyjno-strukturalnych ewolucyjnie, etapowo, ale jednak stosunkowo szybko, przy uwzględnieniu istniejących struktur i obecnej dyslokacji jednostek SP oraz stosownie do potrzeb obronnych państwa, a jednocześnie z zachowaniem efektywności systemu w okresie jego transformacji.

Pozwolić to powinno, w ciągu najbliższych 10-15 lat, dojść do założonego, docelowego modelu systemu logistycznego SP RP, zapewniającego możliwość współpracy z systemami Wład i MW oraz sprawne jego funkcjonowanie w różnych sytuacjach strategiczno - operacyjnych oraz w skali taktycznej. Powinien on jednocześnie pozwolić na współdziałanie w ramach szeroko zakrojonych programów międzynarodowych, w tym w IPP.

Oczywiście, należy ciągle doskonalić przyjęty model docelowy systemu. Autorzy niniejszego opracowania mają nadzieję, że przedstawione analizy i oceny, a także zawarte sugestie niektórych rozwiązań będą pomocne w dalszej pracy decydentom w zakresie logistyki SP RP. Jesteśmy przekonani, że materiał ten, o ile spełni swoje zadanie, będzie pierwszym z serii poświęconej kolejnym etapom tak złożonego, a jednocześnie bardzo interesującego z naukowego punktu widzenia, procesu restrukturyzacji logistyki SP.

BIBLIOGRAFIA

1. BARTOSIEWICZ Sł. Zabezpieczenie techniczne lotnictwa WLOP w operacji obronnej na terenie kraju - rozprawa doktorska. AON, Warszawa 1994 r.
2. Dictionary of military and associated terms. Department of Defense (incorporating the NATO dictionaries). Washington 1987 r
3. DRAŻCZYK W. Zabezpieczenie materiałowe WLF przez BMZ podczas przeciwnatarcia frontu - rozprawa doktorska. ASG WP, Warszawa 1988 r.
4. DRAŻCZYK W. Zabezpieczenie tyłowe lotnictwa w świetle regulaminu walki - artykuł, PWLiOPK nr 4/87.
5. DRAŻCZYK W. Metodyka podziału i klasyfikacji zabezpieczenia - artykuł, PWLiOPK nr 12/87.
6. DUDA W. Doskonalenie podsystemu zabezpieczenia technicznego i tyłowego DLMB - rozprawa doktorska. ASG WP, Warszawa 1989 r.
7. FILAR J. Doskonalenie zabezpieczenia tyłowego ciągłości działań plm OPK - rozprawa doktorska. ASG WP, Warszawa 1987 r.
8. Instrukcja lotnictwa. Służba tyłów WL. MON, Warszawa 1951 r.
9. IWASZKIEWICZ R. Informacja dla kierowniczej kadry pionu logistyki WLOP. DWLOP, Warszawa, październik 1994 r
10. KONIECZNY J. Inżynieria systemów działania. WN-T, Warszawa 1983 r.
11. Leksykon wiedzy wojskowej. MON, Warszawa 1978 r.
12. MAŃKOWSKI R. Wykorzystanie lotnictwa transportowego do zabezpieczenia działań bojowych wojsk w operacjach - rozprawa habilitacyjna. ASG WP, Warszawa 1989 r.
13. MAŃKOWSKI R. Logistyka WLOP w świetle współczesnych zasad sztuki operacyjnej. AON, Warszawa 1994 r.
14. MAŃKOWSKI R. Na drodze do integracji wojskowej myśli ekonomicznej - materiały na sympozjum. AON, Warszawa, listopad 1994 r.

15. MASTALERZ M. System zaopatrywania materiałowego KOPK - rozprawa doktorska. ASG WP, Warszawa 1987 r.
16. MICHALAK W. Działania bojowe KL (część I), podręcznik. AON, Warszawa 1993 r.
17. Monitor Polski nr 16/92.
18. Partnerstwo dla pokoju. Studia i materiały nr 8/94. Biuro Prasy i Informacji MON, Warszawa 1994 r.
19. PIOTROWSKI S. Dowodzenie operacyjne - podręcznik. AON, Warszawa 1994 r.
20. Regulamin działań taktycznych SZ RP (dywizja, pułk). SG WP, Warszawa 1994 r.
21. Regulamin walki wojsk lądowych SZ PRL, cz.I (dywizja, pułk). MON, Warszawa 1985 r.
22. ROZMER W. Operacyjna służba sztabów WP w 1939 roku - rozprawa. Uniwersytet M.Kopernika, Toruń 1993 r.
23. Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego NATO, listopad 1994 r.
24. Słownik podstawowych terminów wojskowych. MON, Warszawa 1977 r.
25. ZALEWSKI Z. Roczna odprawa kierowniczej kadry WP, Drawsko, wrzesień 1994 r.
26. Zasady funkcjonowania systemu logistycznego SZ RP. SG WP, Warszawa 1994 r.
27. Zeszyty Naukowe AON nr 3 i 16/94.

SPIS TREŚCI

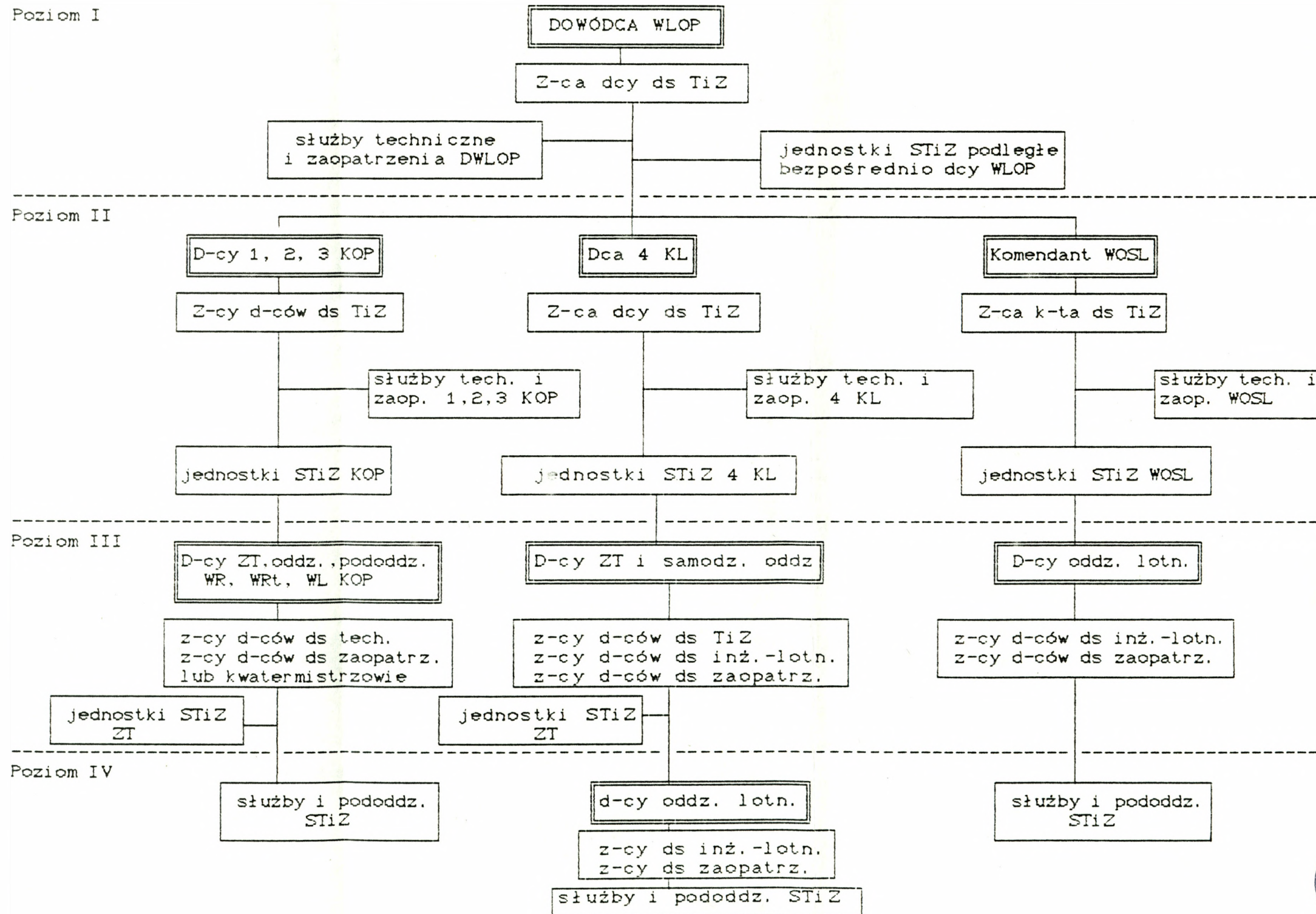
Strona

Wstęp	2
1. Zasadnicze założenia teorii oraz praktyki budowy i zasad funkcjonowania logistyki polskich sił powietrznych, obowiązujących w końcu 1989 r.	4
2. Główne zmiany w logistyce polskich sił powietrznych, wynikające z nowych założeń doktrynalnych	17
3. Dokonania i perspektywy pierwszego okresu transformacji logistyki polskich sił powietrznych	34
3.1. Zmiany organizacyjno-funkcjonalne oraz ilościowe.....	34
3.2. Ocena pierwszego etapu restrukturyzacji	42
3.2.1. Teoria logistyki SP oraz węzłowe problemy dydaktyki wojskowej w tym zakresie	42
3.2.2. Stan i perspektywy dalszej restrukturyzacji logistyki SP	51
4. Wnioski końcowe	58
Bibliografia	61
Spis treści	63

Załączniki: 1 - 18.

STRUKTURA ORGANIZACYJNO-FUNKCJONALNA
 SŁUŻB TECHNICZNYCH I ZAOPATRZENIA WŁOP
 (Stan na 1.01.1990 r.)

Poziom I



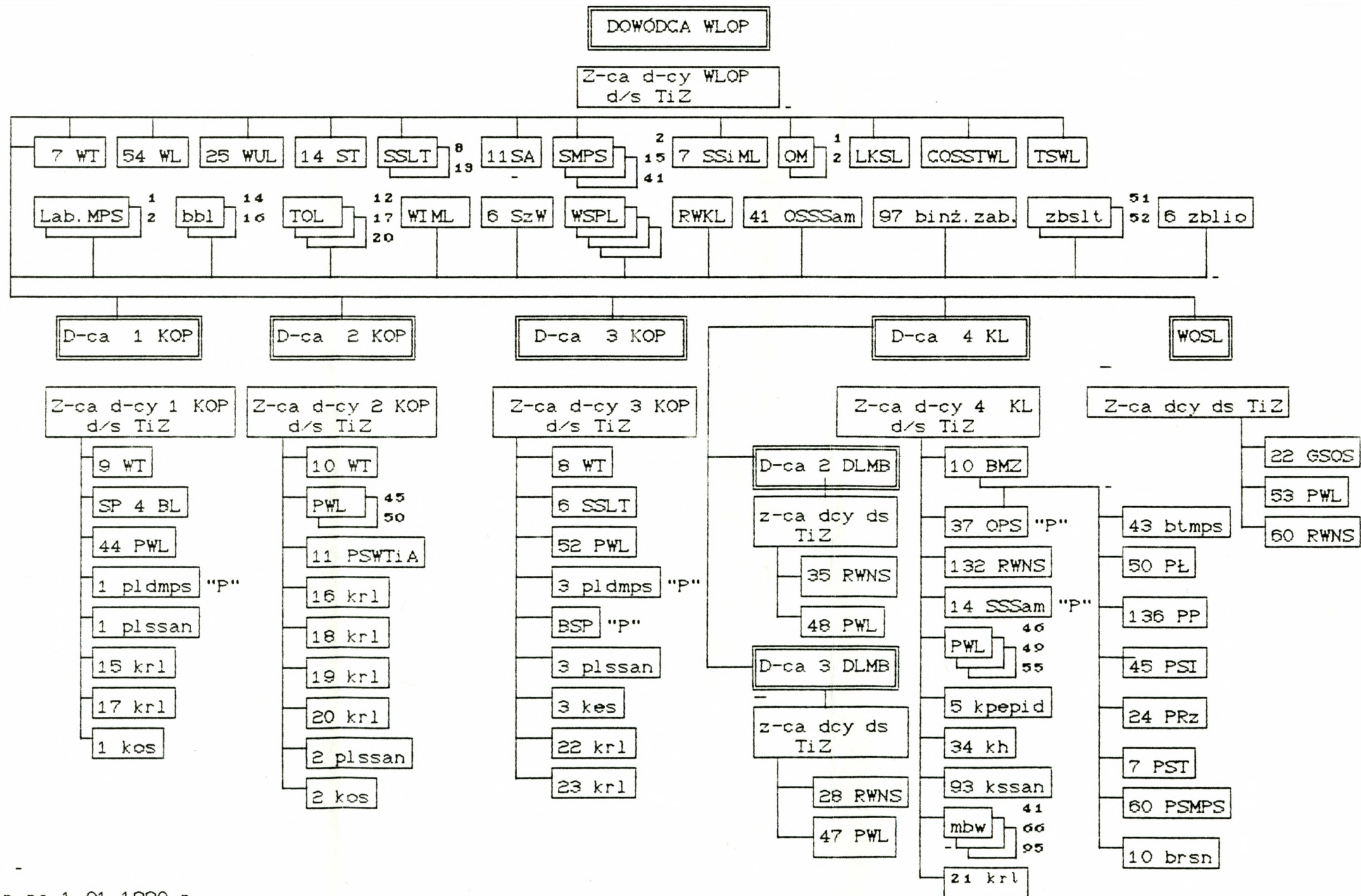
Poziom II

Poziom III

Poziom IV



STRUKTURA ORGANIZACYJNA STIZ WLOP



Stan na 1.01.1990 r



LICZBA JEDNOSTEK TECHNICZNYCH I TYŁOWYCH WŁOP
w/G PRZEZNACZENIA (stan na 1.01.1990r)

Załącznik 2/2

TYP JEDNOSTKI	ILOŚĆ NA CZAS	
	W	P
Warsztaty Techniczne	4	4
Warsztatt Lotnicze	11	11
Ośrodki Metrologii	2	2
RWNS	3	3
Składnica Techniczna	1	1
Składnice Sprzętu Lotn.-Tech.	4	4
Składnica Amunicji	1	1
Składnica MPS	3	3
Składnica Sprzętu Samochodowego	-	1
Ośrodek Przechowywania Sprzętu	-	1
Baza Statków Powietrznych	-	1
Składnica Sprzętu i Mat.Lotn.	1	1
Polowe Składy	3	-
Szpitala	2	2
Przychodnie	5	5
Terenowe Oddziały Lotniskowe	3	3
Laboratoria	3	3
bataliony budowy lotnisk	3	2
bataliony transportowe	2	1
batalion remontowy	1	-
medyczne bataliony wzmocnienia	3	-
bataliony zapasowe	3	-
kompanie remontu lotnisk	9	-
kompanie cystern samoch.	3	-
kompania samoch.sanitarnych	1	-
kompania przeciwepidemiczna	1	-
kompania hospitaliz.	1	-
plutony samoch. sanitarnych	3	-
plutony cystern samoch.	-	2
Dowództwo BMZ	1	1
Polowa łaźnia i piekarnia	2	-
Polowa rzeźnia	1	-
Polowe składy	3	-
Ogółem	80	52



JEDNOSTKI
SŁUŻB TECHNICZNYCH I ZAOPATRZENIA WŁOP
(stan na 1.01.1990 r)

Załącznik 3/1

Lp.	NAZWA JEDNOSTKI	W	P
1	2	3	4
I	Bezpośrednio podległe DWŁOP		
1	8, 13 SSLT	2	2
2	11 SA	1	1
3	14 ST	1	1
4	2, 15, 41 S MPS	3	3
5	7 WT	1	1
6	54 WL	1	1
7	25 WUL	1	1
8	10, 14, 16 bbl	3	2
9	7 SS i ML	1	1
10	WIML	1	1
11	WSzP	1	1
12	RWKL	1	1
13	12, 17, 20 TOL	3	3
14	WSPL	4	4
15	LKSL	1	1
16	1, 2 LMPS	2	2
17	1, 2 OM	2	2
18	51, 52 zbslt	2	-
19	6 zbsl i o	1	-
RAZEM I		32	28



1	2	3	4
II	Podległe korpusom		
1	8, 9, 10 WT	3	3
2	44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 55 PVL	9	9
3	1, 2, 3 plcs	3	2
4	1, 2, 3 plssan	3	-
5	15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 krl	9	-
6	28, 35, 135 RWNS	3	3
7	11 PSWT1A	1	1
8	BSP	-	1
9	6 SSLT	1	1
10	14 SSSam	-	1
11	37 OPS	-	1
12	5 kpepid	1	-
13	34 kh	1	-
14	93 kssan	1	-
15	41, 66, 95 mbw	3	-
16	10 BMZ		
	GOM	-	1
	Dowództwo	1	-
	43 btrmps	1	1
	50 polowa łaźnia	1	-
	136 Polowa Piekarnia	1	-
	45 PSI	1	-
	24 PRz	1	-
	7 PST	1	-
	60 PSMPS	1	-
	37 btr	1	-
	10 brsn	1	-
	RAZEM II	48	23
	OGÓLEM	80	52



**ZWSTAWIENIE ILOSCI STANOWISK ETATOWYCH
JEDNOSTEK SŁUŻB TECHNICZNYCH I ZAOPATRZENIA WŁOP**
(stan na 1.01.1990 r.)

Załącznik 4

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	WOJSKOWYCH		CYWILNYCH		OGÓLEM		UWAGI
		W	P	W	P	W	P	
1.	W jednostkach SIiZ bezpośrednio podległych DWŁOP (bez szkół)	4801	3201	553	343	5354	3549	
2.	W jednostkach 1 KOP	1201	244	33	22	1234	266	
3.	W jednostkach 2 KOP	1386	331	31	20	1417	351	
4.	W jednostkach 3 KOP	1300	372	42	22	1342	394	
5.	W jednostkach 4 KL	5433	704	1	16	5434	720	
6.	WOSL	167	77	-	7	167	84	
	R A Z E M (bez szkół)	14288	4929	660	435	14948	5364	
	Procent w stosunku do całości WŁOP	14%	8%	14%	13%	14%	9%	



BAZA ZAOPATRZENIOWA SIŁ ZBROJNYCH RP

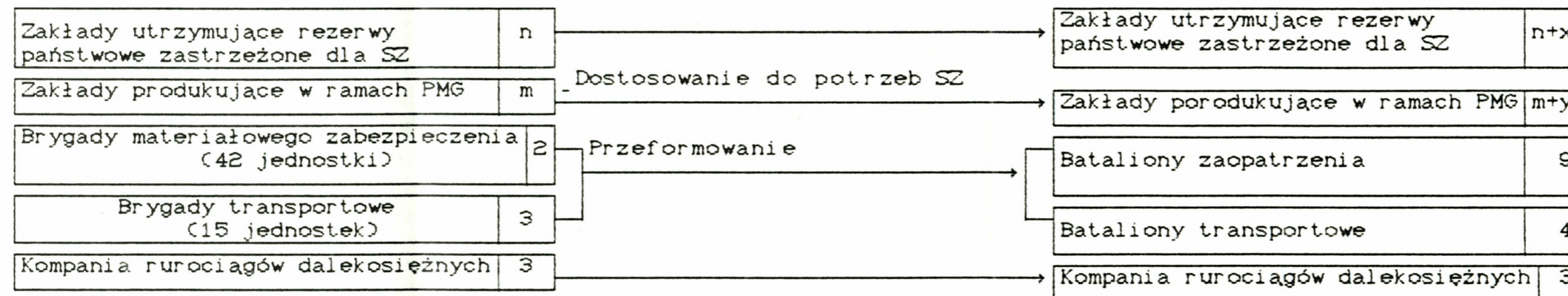
Załącznik 5/1

Stan na 01.01.94

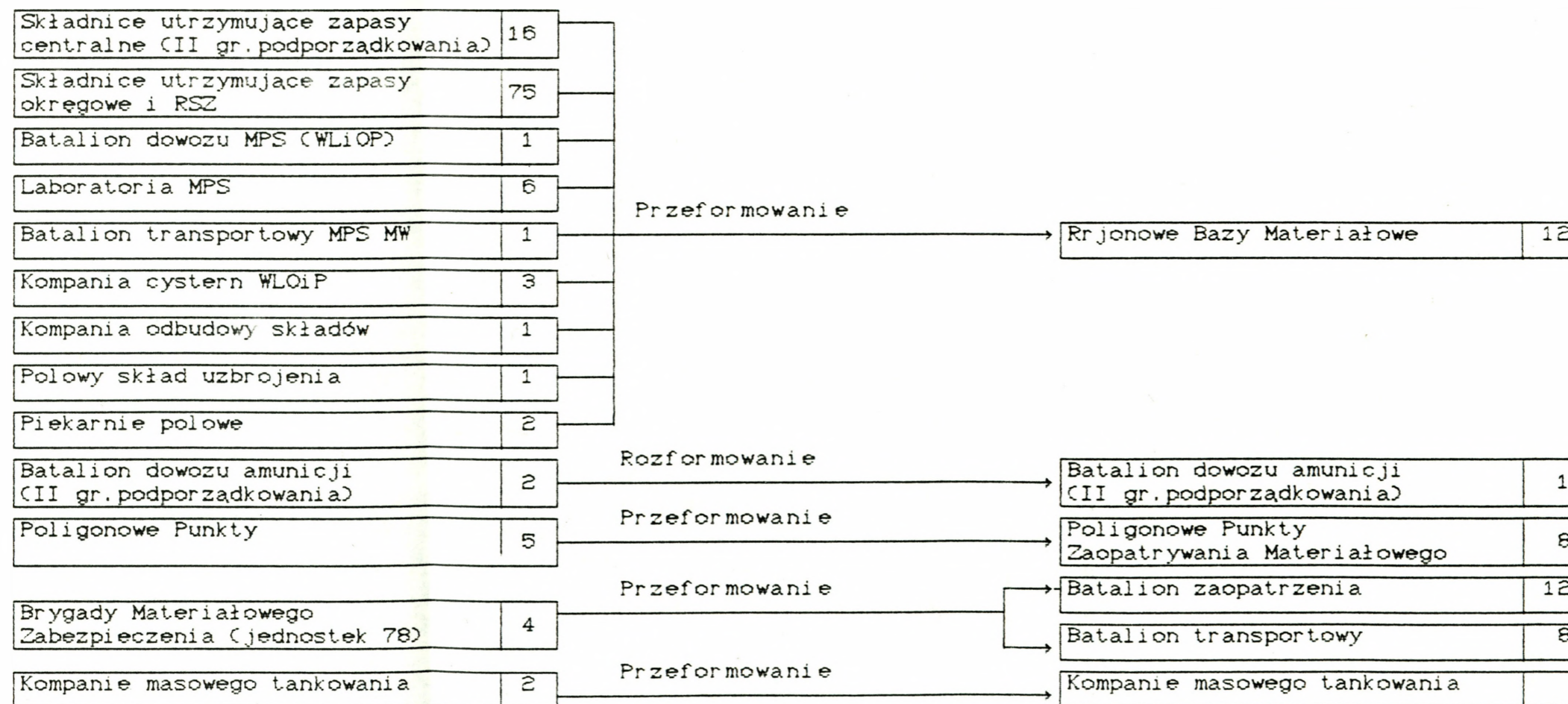
Przedsięwzięcia organizacyjne

Stan proponowany

SZCZEBEL CENTRALNY



SZCZEBEL OKRĘGOWY



Rozformowanie

Załącznik 5/2

Kompania dowozu rmn 1

Kompania rurociągów przeprawowych 6

Kompania rurociągów przeprawowych 6

SZCZEBEL TAKTYCZNY (GARNIZONOWY)

Bataliony, kompanie, plutony
zaopatrzenie (organiczne)

Przeformowanie w ramach
restrukturyzacji Sił Zbrojnych

Bataliony, kompanie, plutony
zaopatrzenia (organiczne)

Składy oddziałowe
Wojsk Lotniczych i OP

Przeformowanie

Bazy Lotnicze
(element zaopatrzeniowy) 16

KPW 4

Zmiany wg potrzeb

KPW (element zaopatrzeniowy) 4

Składy garnizonowe i oddziałowe

Zmiany wg potrzeb

Składy garnizonowe

Kasyna, pralnie, piekarnie

Kasyna, pralnie, piekarnie

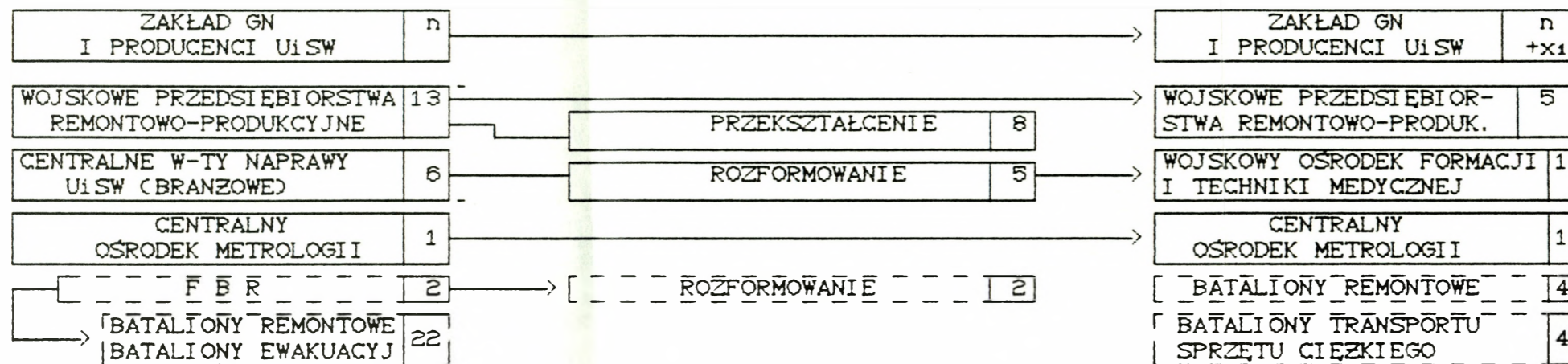


STAN AKTUALNY (1.01.94)

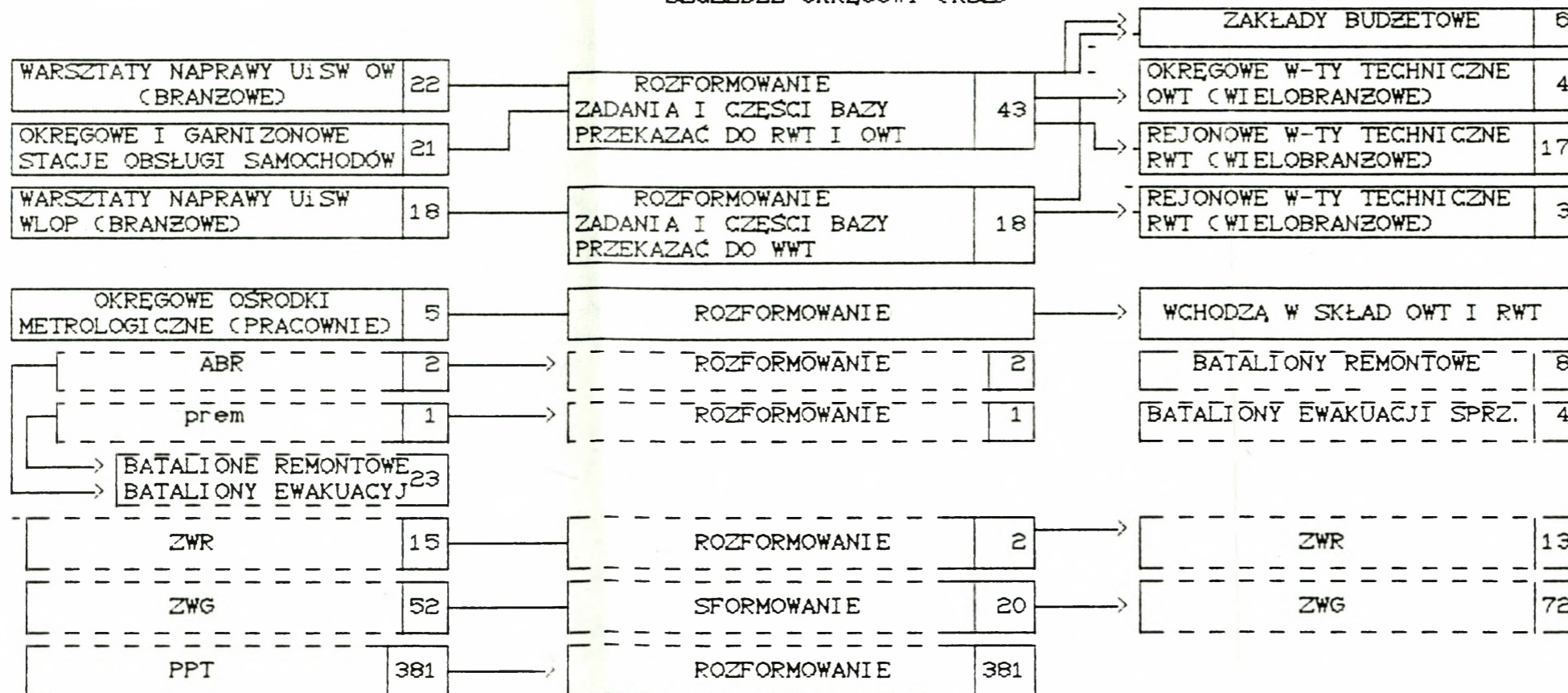
PRZEDSIĘWZIĘCIA ORGANIZACYJNE

STAN PROPONOWANY

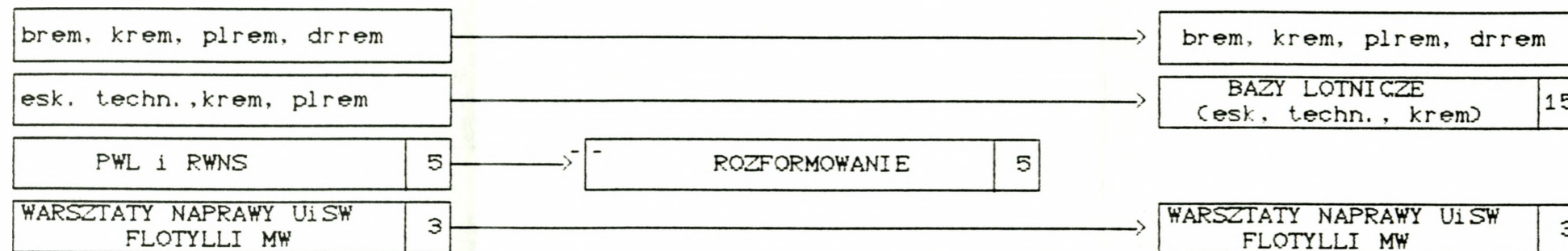
SZCZEBEL CENTRALNY




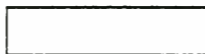

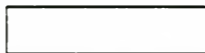

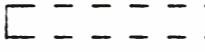
SZCZEBEL OKRĘGOWY (RSZ)



SZCZEBEL TAKTYCZNY



LEGENDA:

	- ZAKŁADY GN i WPRP		- BAZA MARYNARKI WOJENNEJ
	- BAZA WOJSK LĄDOWYCH		- BAZA METROLOGII WOJSKOWEJ
	- BAZA WŁOP (ZABEZPIECZA TAKŻE LOTNICTWO WOJSK LĄDOWYCH I MW)		- BAZA MOBILIZOWANA



Z E S T A W I E N I E
 WOJSKOWYCH PRZEDSIĘBIORSTW REMONTOWO-PRODUKCYJNYCH
 ORAZ PLANOWANYCH ZMIAN ICH FORM ORGANIZACYJNYCH

Lp.	Nazwa wprp	Docelowa forma organizacyjna	Planowane do rozformowania w-ty centralne OW i RSZ	Przewidywane efekty
1	WZL-1 ŁÓDŹ	przekształcić w zakład budżetowy	54 WL - RADOM	- zmniejszenie stanów osobowych; - efektywniejsze wykorzystanie infr. techn. i urz. warsztatowych.
2	WZL-2 BYDGOSZCZ		42 PWL - BABIE DOŁY	
3	WZL-3 DEBLIN		44 PWL - ŁASK	
			45 PWL - MALBORK	
		46 PWL - POWIDZ		
		47 PWL - SWIDWIN		
		48 PWL - PIŁA		
		49 PWL - BYDGOSZCZ		
		50 PWL - SŁUPSK		
		52 PWL - WROCŁAW		
		53 PWL - DEBLIN		
		55 PWL - ŁĘCZYCA		
4	WZL-4 WARSZAWA	pozostawić jako przeds. państwowe		



WARIANTY USYTUOWANIA I FUNKCJONOWANIA SIŁ POWIETRZNYCH

Siły Powietrzne jako organ odpowiedzialny za planowanie, organizację i dowodzenie OP RP powinien posiadać specjalistyczny system logistyczny, do zadań którego należałoby:

- 1) zabezpieczenie procesu osiągania wyższych stanów gotowości bojowej, mobilizacyjnego rozwinięcia wojsk oraz wsparcia logistycznego manewru i rozśrodkowania wojsk;
- 2) zabezpieczenie działań bojowych w czasie "W" oraz prawidłowego toku szkolenia wojsk w czasie "P";
- 3) planowanie potrzeb, gromadzenie, właściwe urzutowanie i utrzymanie normatywnych zapasów środków bojowych i materiałowych;
- 4) utrzymanie i odtwarzanie gotowości eksploatacyjnej sieci lotniskowej;
- 5) utrzymanie i odtwarzanie sprawności technicznej sprzętu bojowego i zabezpieczającego.

Sposób realizacji w/w zadań pozwala określić następujące funkcje logistyki SP RP:

- 1) centralnego organu zaopatrywania (dla całości SZ RP!) - w następujących dziedzinach:
 - a) całości techniki lotniczej (statki powietrzne, sprzęt, uzbrojenie, lś, sprzęt obsługowy, sprzęt wys.-rat.);
 - b) sprzętu lotniskowego;
 - c) specjalistycznej łączności lotniczej i ubezpieczenia lotów;
 - d) sprzętu wojsk radiotechnicznych;
 - e) sprzętu wojsk raketowych (zestawy raketowe z-p);
 - f) mps - 70-80% mps w WP to paliwa lotnicze;
- 2) centralnego organu eksploatacji (dla całości SZ RP!) w zakresie:
 - a) sprzętu lotniczego;
 - b) sprzętu lotniskowego;

- c) sprzętu specjalistycznego łączności lotniczej i ubezpieczenia lotów;
- d) sprzętu radiolokacyjnego;
- e) zestawów raketowych "z-p";
- f) medycyny lotniczej.

W pozostałych zestawach asortymentach zarówno w zakresie eksploatacji jak i zaopatrywania system logistyczny SP korzystał będzie z usług podsystemów OW (w ramach terytorialności).

MIEJSCE LOGISTYKI	POZYTYWY	NEGATYWY
1	2	3
Logistyka pozostaje w strukturach SP na dotychczasowych zasadach (jak Służby Techniczne i Zaopatrzenia WLOP)	<ul style="list-style-type: none"> - Wysoka dyspozycyjność organów logistycznych w stosunku do zabezpieczenia logistycznego działań planowanych i realizowanych przez pion operacyjny wojsk (wysoki stopień gotowości bojowej); - Zachowanie sprawdzonych powiązań funkcjonalnych; - Koncentracja specjalistycznych sił i środków oraz racjonalne wykorzystanie przez wszystkie jednostki OP SZ RP; - Stworzenie warunków do realizacji manewrowych (wahadłowych) działań lotnictwa SZ; - Skrócenie ramion dowozu (Składnica -Baza Lotnicza) (Producent-Baza Lotnicza); 	<ul style="list-style-type: none"> - Istnienie dodatkowego organu kierowania logistyką w Sztapie Gen. WP;

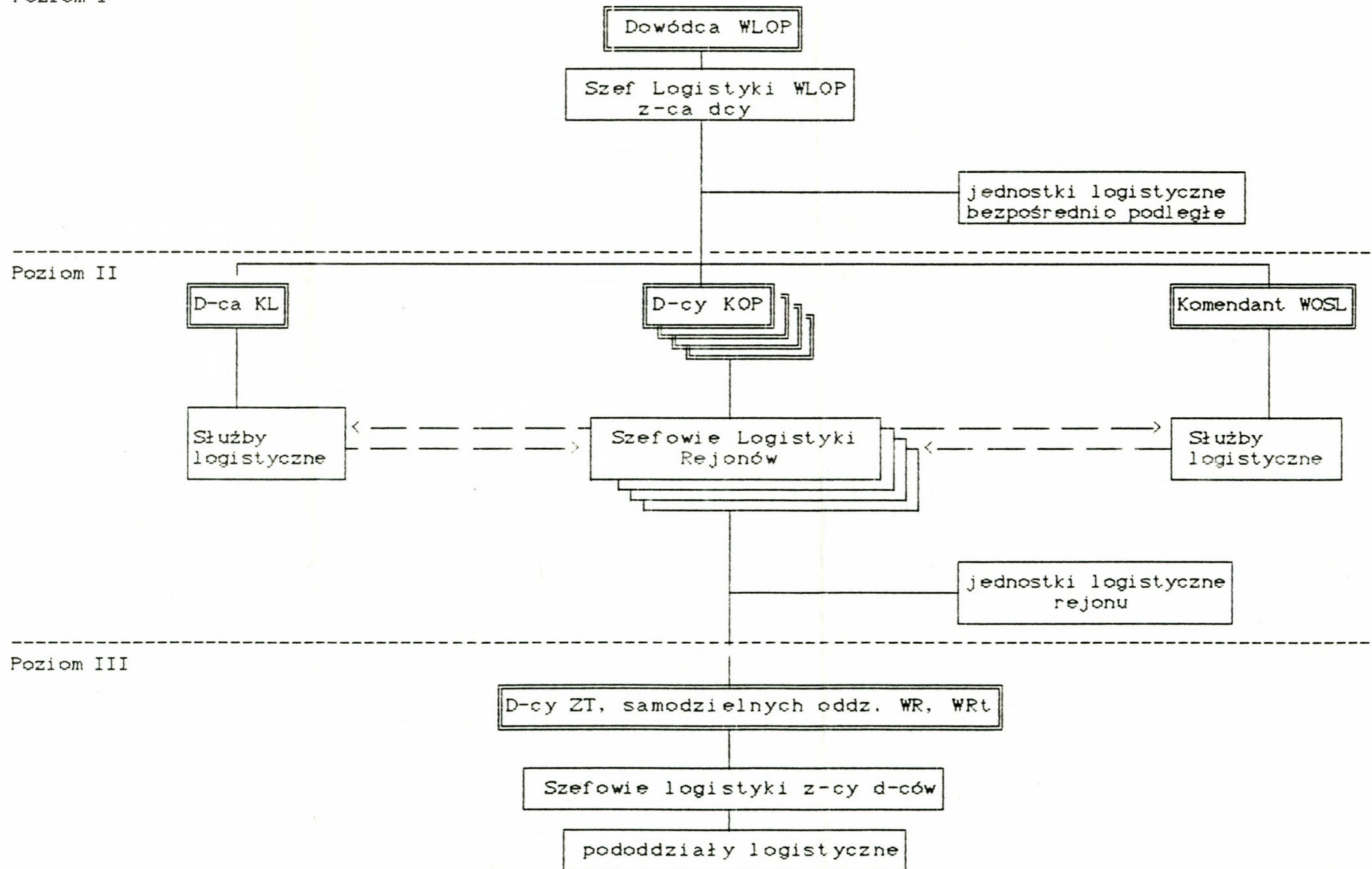
1	2	3
	<ul style="list-style-type: none"> - Skrócenie czasu obiegu informacji (równoległe wypracowanie decyzji na wsparcie logistyczne działań bojowych i szkolenie) - Zwolnienie dowódców ZT i oddz. lotnictwa od planowania, organizowania i realizowania wsparcia logistycznego; - Bezpośrednie związki funkcjonalne pomiędzy pionami operacyjnym, szkoleniowym (lotnictwa, WRt, WR) z pionem logistyki (zaopatrzenie, eksploatacja) umożliwiają bezpośrednie opracowywanie i koordynację planów szkolenia, współdziałania i rozwoju SZ w zakresie potrzeb logistycznych - Klarowność podziału budżetu i planowania wydatków na OP; - Przystawanie do rozwiązań strukturalnych przyjętych w państwach członkowskich NATO, gdzie SP posiadają własną specjalistyczną (!) logistykę 	

1	2	3
<p>Logistyka INSPEKT. OP zostaje przyjęta i wkomponowana w strukturę logistyki SZT. GEN. WP bez wydzielenia odrębnego pionu.</p>	<p>- Jeden organ kierowania logistyką w SZTABIE GEN. WP;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Oderwanie organu zabezpieczenia logistycznego od pionu operacyjnego o wysokim stopniu gotowości bojowej; - Zniszczenie sprawdzonych powiązań funkcjonalnych; - Rozproszenie specjalistycznych sił i środków wsparcia logistycznego; - Nadmiernie wydłużenie ramon dowozu zaopatrzenia specjalistycznego; - Wydłużenie czasu obiegu informacji; - Zerwanie związków funkcjonalnych pomiędzy pionami operacyjnym, szkolenia (szczególnie lotniczego) a pionem logistyki (eksploatacja, bezpieczeństwo latania); - Nieczytelność podziału budżetu - Niekompatybilne rozwiązanie z systemami przyjętymi w państwach członkowsk. NATO (w aspekcie wejścia SZ RP do NATO);

1	2	3
<p>Logistyka INSP.SP podporządkowana jest Szefowi Logistyki SZT. GEN. WP w formie zarządu</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Jeden organ kierowania logistyką w SZTABIE GEN. WP; - Wydzielony pion wiążący zagadnienia zaopatrzenia i eksploatacji sprzętu będącego na wyposażeniu SP RP; - Możliwość szybkiej reakcji na problemy zgłaszane przez inspektorat SP; 	<ul style="list-style-type: none"> - Oderwanie organu zabezpieczenia logistycznego od pionu operacyjnego o wysokim stopniu gotowości bojowej; - Zniszczenie sprawdzonych powiązań funkcjonalnych; - Rozproszenie specjalistycznych sił i środków wsparcia logistycznego; - Nadmierne wydłużenie ramon dowozu zaopatrzenia specjalistycznego; - Wydłużenie czasu obiegu informacji; - Zerwanie związków funkcjonalnych pomiędzy pionami operacyjnym, szkolenia (szczególnie lotniczego) a pionem logistyki (eksploatacja, bezpieczeństwo latania); - Nieczytelność podziału budżetu - Niekompatybilne rozwiązanie z systemami przyjętymi w państwach członkowskich NATO (w aspekcie wejścia SZ RP do NATO);

STRUKTURA
ORGANIZACYJNO-FUNKCJONALNA LOGISTYKI WLOP

Poziom I



JEDNOSTKI LOGISTYCZNE WŁOP

LP	NAZWA JEDNOSTKI	LICZBA NA CZAS	
		W	P
	Jednostki bezpośrednio podległe Szefowi Logistyki WŁOP (SP)		
1.	Szpital lotniczy (WIML)	1	1
2.	Ośrodek Metrologii (OMD)	1	1
3.	Wojskowe Zakłady Elektroniczne (WZE)	1	1
	Jednostki podległe Szefowi Logistyki Rejonu		
4.	Baza lotnicza typu "A" - BL "A"	6	6
5.	Baza lotnicza typu "B" - BL "B"	8 - 11	8 - 11
6.	Rejonowe Warsztaty Techniczne (wielobranżowe) - RWT	2 - 4	2 - 4
7.	Terenowy Oddział Lotniskowy	2	2
8.	Wielobranżowa Składnica Techn. (WST)	4	4
9.	Wojskowe Zakłady Lotnicze (WZL)	4	4
	R A Z E M	29 - 34	29 - 34



ZESTAWIENIE
WARSZTATÓW, PRZEDSIĘWZIĘĆ ORGANIZACYJNYCH I PRZEWIDYWANYCH EFEKTÓW
EKONOMICZNYCH REORGANIZACJI WOJSKOWEJ BAZY OBSŁUGOWO-NAPRAWCZEJ WŁOP

Załącznik 12/1

Lp.	Stan aktualny				Stan docelowy		
	Nazwa warsztatu	Miejscowość	Rodzaj naprawianego sprzętu	Koszty utrzymania (mln zł)	Przedsięwzięcia organizacyjne	Nazwa warsztatu	Etap realizacji
1	2	3	4	5	6	7	8
1	7 WARSZTATY TECHNICZNE	TORUN	Stacje radiolokacyjne przeciwlotnicze zest. raketowe, elektr. zespoły zasilania, sprzęt ubezp. lotów, pakiety elektroniczne pojazdy samoch.	20,9	<u>Rozformować</u> Na ich bazie utworzyć RWT Toruń. Część zadań przekazać do OWT Grudziądz i WZL-3 Dęblin.	REJONOWE WARSZTATY TECHNICZNE	II
2	36 WARSZTATY SPRZĘTU ŁĄCZNOŚCI I UBEZPIECZENIA LOTÓW	MODLIN	Radiostacje średniej mocy, radiostacje małej mocy, odbiorniki radiowe, radiolatarnie i radionamierniki urzadz. elektro-światlne, urządzenia meteo.	6,80	<u>Rozformować</u> Zadania przekazać do RWT Toruń. Bazę przekazać do OWT Modlin.		II
3	54 WARSZTATY LOTNICZE	RADOM	TS-11, MI-17, MI-2, AN-26, AN-2.	20,70	<u>Rozformować</u> Zadania przekazać do WZL-1, WZL-2, WZL-3.		I
4	25 WARSZTATY UZBROJENIA LOTNICZEGO	MODLIN	Rakiety p-p, urzadz. radioelektr., aparatura kontrolno-pomiarowa, makiety rakiet p-p, imitatory celów powietrznych.	5,20	<u>Rozformować</u> Zadania przekazać do WZL 2 Bydgoszcz. Bazę przekazać do OWT Modlin.		II
5	22 GARNIZONOWA STACJA OBSŁUGI SAMOCHODÓW	DĘBLIN	Samochody.	1,10	<u>Rozformować</u>		II



1	2	3	4	5	6	7	8
6	47 WARSZTATY SPRZĘTU LOTNICZEGO I UBEZPIECZENIA LOTÓW	POZNAN	Radiostacje średniej mocy, radiostacje małej mocy, odbiorniki radiowe, radiolatarnie i radionamierniki urządzenia elektroświatlne, urządzenia meteo.	10.30	Rozformować Na ich bazie utworzyć RWT Poznań.	REJONOWE WARSZTATY TECHNICZNE POZNAN	II
7	10 WARSZTATY TECHNICZNE	GDYNIA	Stacje rlok, radiostacje małej i średniej mocy, radiotelefony, samochody, pakiety elektroniczne.	11,00	Rozformować Na ich bazie utworzyć RWT Gdynia.	REJONOWE WARSZTATY TECHNICZNE GDYNIA	II
8	9 WARSZTATY TECHNICZNE	WARSZAWA	Radiostacje małej i średniej mocy, stacje rlok., radiotelefony samochody, pakiety elektroniczne.	8.50	Rozformować Zadania przekazać do WZE Zielonka		II
9	8 WARSZTATY TECHNICZNE	WROCLAW	Radiostacje małej i średniej mocy, stacje rlok., radiotelefony, samochody, pakiety elektroniczne.	9,90	Rozformować Zadania przekazać do RWT Poznań.		II
10	132 RUCHOME WARSZTATY NAPRAWY SAMOCHODÓW	POZNAN	Samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe autobusy, ciągniki przyczepy.	3,00	Rozformować Zadania przekazać do RWT Poznań.		II
11	42 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	BABIE DOŁY	AN-2, AN-28, W-3.	2,70	Rozformować Zadania przekazać do WZL-1 Łódź i WZL-3 Dęblin.		I
12	44 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	ŁASK	MiG-21, AN-2, PZL-104	4,70	Rozformować Zadania przekazać do WZL-3 Dęblin.		II
13	45 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	MALBORK	MiG-21, 15-11.	8,80	Rozformować Zadania przekazać do WZL-3 Dęblin i WZL-2 Bydgoszcz		



1	2	3	4	5	6	7	8
14	46 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	POWIDZ	Su-20, AN-2.	9,00	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-3 Dęblin i WZL-2 Bydgoszcz.		II
15	49 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	BYDGOSZCZ	Mi-2.	5,70	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-1 Łódź.		I
16	50 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	SŁUPSK	MiG-21 Bis, TS-11.	9,80	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-3 Dęblin i WZL-2 Bydgoszcz		II
17	52 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	WROCLAW	MiG-21, Mi-2.	14,70	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-1 Łódź i WZL-3 Dęblin.		II
18	53 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	DEBLIN	TS-11.	6,30	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-2 Bydgoszcz.		I
19	55 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	LECZYCA	Mi-8, Mi-24, Ił-14	5,50	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-1 Łódź.		I
20	47 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	SWIDWIN	SU-22, TS-11	7,10	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-2 Bydgoszcz		
21	48 POLOWE WARSZTATY LOTNICZE	PIŁA	SU-22, TS-11	6,00	Rozformować Zadania przeka- zać do WZL-2 Bydgoszcz		

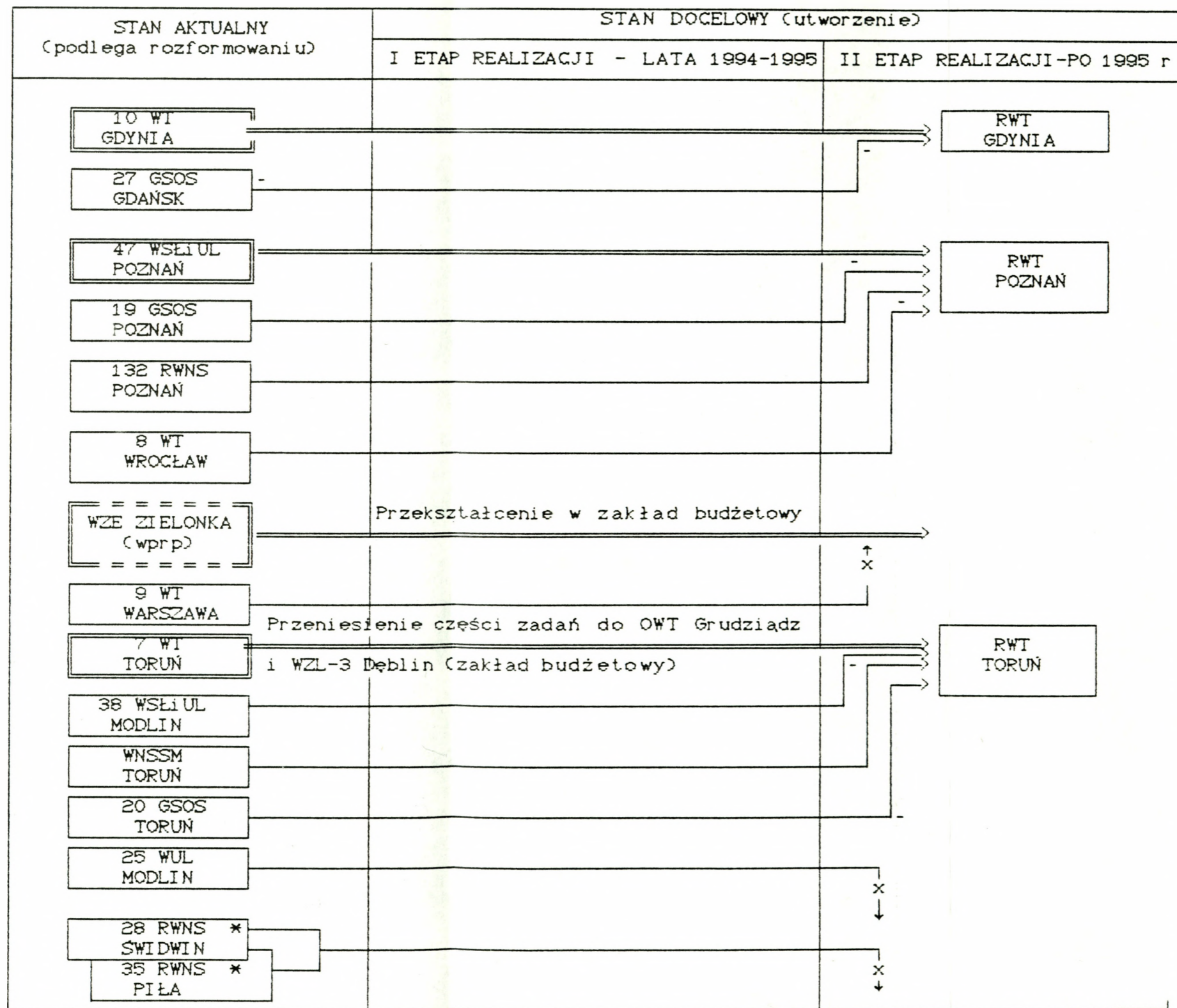


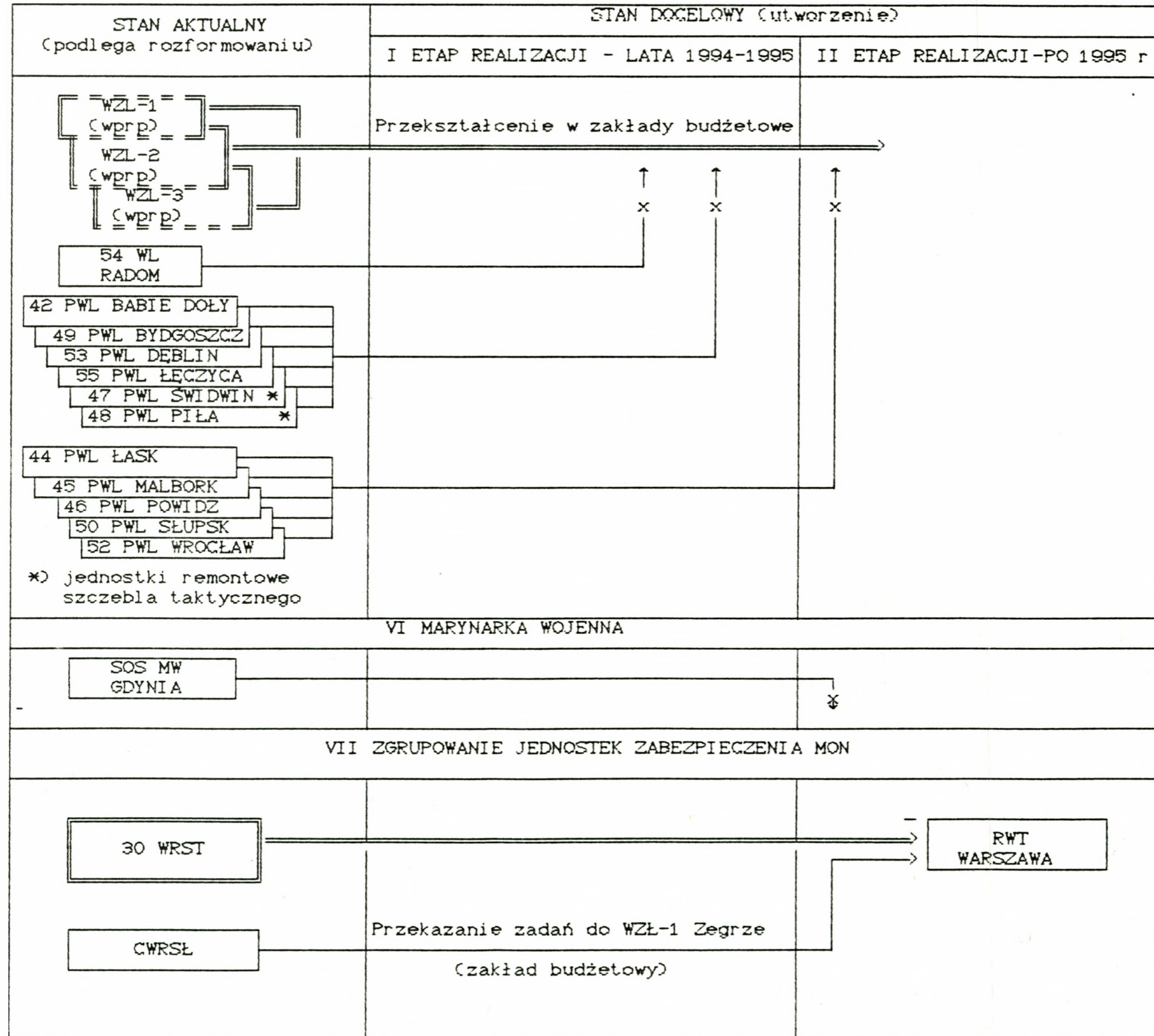
1	2	3	4	5	6	7	8
22	28 RUCHOME WARSZTATY NAPRAWY SAMOCHODÓW	SWIDWIN	Samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy, ciągniki, przyczepy.	0.60	<u>Rozformować</u>		II
23	35 RUCHOME WARSZTATY NAPRAWY SAMOCHODÓW	PIŁA	Samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy, ciągniki, przyczepy.	0.60	<u>Rozformować</u>		II



HARMONOGRAM
REORGANIZACJI WOJSKOWEJ BAZY OBSŁUGOWO-NAPRAWCZEJ WŁOP

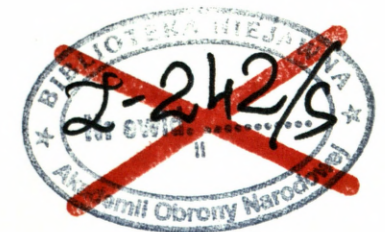
Załącznik 13/1





BILANS RESTRUKTURYZACJI
(prognoza - wariant)

JEDNOSTKI (logistyczne) STiZ WLOP	O K R E S	ILOŚĆ JEDNOSTEK			ILOŚĆ ETATÓW - WOJSKOWYCH		
		1993	2000-2006	ZMNIEJSZENIE 0	1993	2000-2006	ZMNIEJSZENIE 0
bez Warsztatów Lotniczych	P	126	40	68,2%	25130	19841	21,0%
	W	147	38	74,1%	50036	32567	34,9%
z Warsztatami Lotniczymi	P	130	44	66,1%	25257	20068	20,5%
	W	151	42	72,2%	52329	35560	32,0%



WYCIĄG

z wytycznych Szefa Inspektoratu Logistyki do działalności w 1995 roku

Głównym celem działalności logistyki w 1995 r. wynikającym z "Rozkazu Szefa Sztabu Generalnego WP Nr PF3/94 z dnia 05.11.1994 r. do funkcjonowania i szkolenia Sił Zbrojnych RP w l. 1994-95" będzie utrzymanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego na właściwym poziomie technicznym, zabezpieczenie materiałowo - finansowe zamierzeń szkoleniowych, organizacyjno-dyslokacyjnych i warunków bytowych oraz zdrowotnych wojsk na co najmniej dotychczasowym poziomie.

Jednym z ważniejszych zamierzeń będzie dalsza nowelizacja przepisów i aktów prawnych we wszystkich podsystemach logistycznych.

W ramach restrukturyzacji SZ RP wprowadzone będą rozwiązania organizacyjno - prawne i strukturalno - etatowe, zawarte w "Harmonogramie wdrażania zmian systemowych i organizacyjnych w logistyce SZ RP".

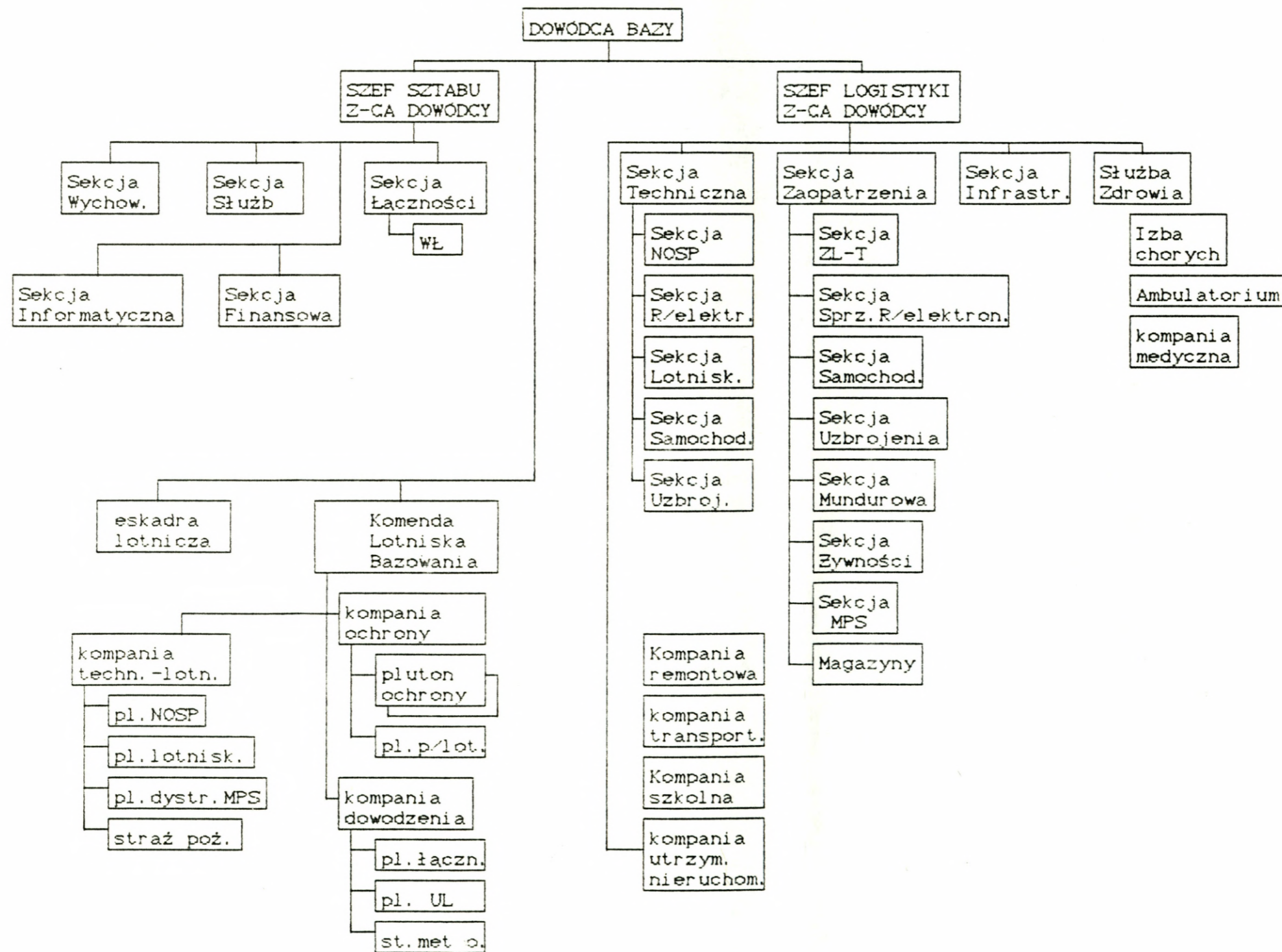
W celu zapewnienia realizacji powyższych zamierzeń określa się między innymi następujące zasadnicze kierunki działań.

1. W DZIAŁALNOŚCI OGÓLNOLOGISTYCZNEJ I SZKOLENIOWEJ

- wdrożyć rozwiązania organizacyjne i strukturalno - etatowe podsystemów zabezpieczenia logistycznego, kierując główny wysiłek na zaplecze obsługowo-naprawcze oraz zrejonizowany system zaopatrywania. Zakończyć przeformowanie medycznych jednostek polowych cz. "W" oraz organów kierowania komunikacji wojskowej;
- zorganizować w każdym OW po 1-2 rejonowe bazy materiałowe;
- zorganizować okręgową stacjonarną bazę remontową i organa kierowania infrastruktury wojskowej;

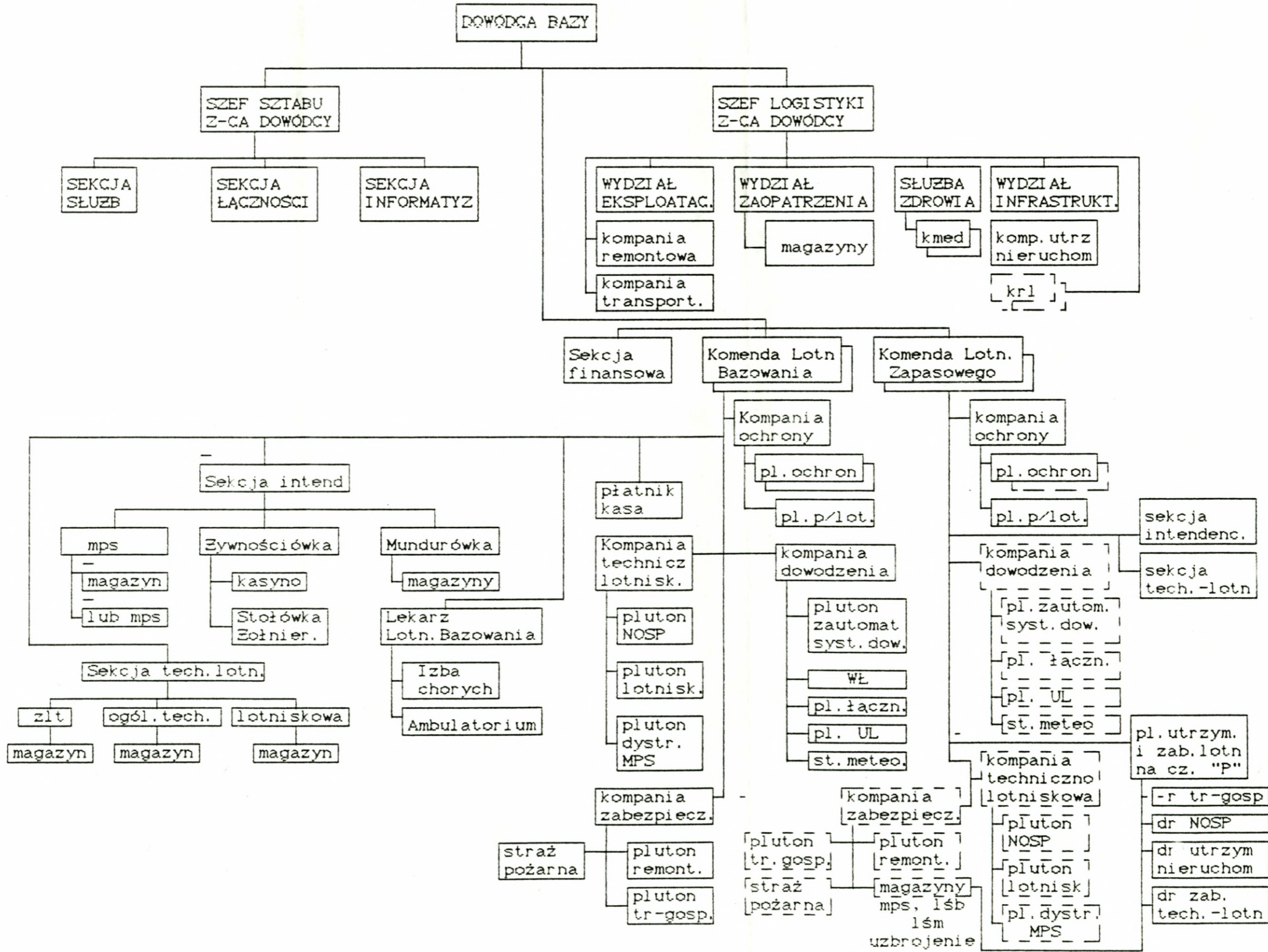
- kontynuować rozpoczętą w 1993 r restrukturyzację logistyki sił zbrojnych. Sukcesywnie wdrażać nowe struktury stacjonarnych jednostek logistycznych, zgodnie ze szczegółowym harmonogramem realizacji zasadniczych przedsięwzięć restrukturyzacyjnych. Zakończyć proces tworzenia logistyki na szczeblu taktycznym;
- wypracować model dowodzenia jednostkami logistycznymi (mobilnymi i stacjonarnymi) na szczeblu operacyjnym i strategicznym. Opracować koncepcję kierowania logistyką garnizonu szczególnie na czas "W".
- wypracować zasady udziału oraz zadania RSzW w procesie zabezpieczenia logistycznego wojsk;
- wdrożyć w uczelniach nowe edycje programów nowe edycje programów kształcenia - adekwatne do aktualnych potrzeb;
- uwzględniać w szkoleniu operacyjno-logistycznym nowe rozwiązania systemowe, wynikające ze szczegółowych koncepcji funkcjonowania podsystemów logistycznych;
- w szkoleniu taktyczno-logistycznym stosować zasady zawarte w regulaminach działań taktycznych część I i II.

STRUKTURA BAZY LOTNICZEJ TYPU "A"



STRUKTURA BAZY LOTNICZEJ TYPU "B"

Załącznik 17



WYCIĄG
Z "PLANU ZAMIERZEŃ ORGANIZACYJNYCH I DYSLOKACYJNYCH SZ RP NA LATA 1995" DLA WŁOP

Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoju	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów		szer	RAZEM		
						zawo- dow.	śl. zasad				
1	C. <u>WOJSKA LOTNICZE</u> <u>I OBRONY POWIETRZNEJ</u> 1995 r. Przeformowanie dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej na nową strukturę organizacyjną.	WOW WARSZAWA	I						-		Skutki etatowe po opracow.org.-etat. dokumentów wykonawczych
									-		
2	Przeformowanie dowództw Korpusu Lotniczego i Korpusu Obrony Powietrznej na nową strukturę organizacyjną.	WOW WARSZAWA POW BYDGOSZCZ SOW WROCLAW	I						-		
									-		
1	I. JEDNOSTKI LOTNICZE Rozformowanie 7 Pułku Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego.	POW POWIDZ	I	-135 -138	-191 -192	-67 -74	-1 -3	-181 -218	-575 -625	-2 -2	
2	Rozformowanie 17 Batalionu Łączności i Ubezpieczenia Lotów.	POW POWIDZ	I	-13 -14	-31 -36	-30 -34	-14 -21	-153 -232	-241 -337		
3	Rozformowanie 73 Batalionu Zaopatrzenia Pułku Lotniczego.	POW POWIDZ	I	-27 -25	-56 -41	-67 -48	-43 -56	-478 -647	-671 -817		
4	Rozformowanie 32 Pułku Lotnictwa Rozpoznania Taktycznego.	WOW SOCHACZEW	I	-103 -109	-109 -109	-101 -107	-1 -2	-155 -186	-469 -513	-2 -	
5	Rozformowanie 21 Batalionu Lotów.	WOW SOCHACZEW	I	-12 -14	-29 -31	-32 -41	-15 -22	-148 -223	-236 -331		
6	Rozformowanie 31 Batalionu Zaopatrzenia Pułku Lotniczego.	WOW SOCHACZEW	I	-21 -22	-29 -31	-39 -54	-26 -28	-243 -452	-358 -587		



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoju	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Prac. cyw. (et. at.)	Potrzeby sprzętowe	U W A G I		
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.	śl. zasad	szer	RAZEM					
	- 9 Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego;	POW MIROSLAWIEC	I	-118	-157	-53	-2	-161	-491	-2				
				-120	-156	-60	-4	-193	-533	-2				
	- 42 Batalionu Łączności i Ubezpieczenia Lotów;			-13	-34	-31	-14	-150	-242					
	- 40 Batalionu Zaopatrzenia pułku Lotniczego;			-14	-35	-37	-21	-234	-342					
				-24	-36	-43	-34	-322	-459					
				-25	-43	-46	-56	-596	-766					
9	Sformowanie 3 Brygady Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w składzie:	POW ŚWIDWIN	I											
	- dowództwo;									300				
	- eskadra myśliwsko-bombowa;									300				
	- eskadra myśliwsko-bombowa.													
	z jednoczesnym rozformowaniem:													
	- Dowództwa 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego;						-79	-10	-6	-1	-9	-105	-7	
							-98	-11	-12	-4	-38	-163	-2	
	- 86 Batalionu Łączności			-32	-46	-71	-12	-248	-445					
				-32	-50	-84	-23	-456	-645					
	- 40 Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego;			-151	-203	-71	-1	-210	-636	-2				
				-155	-199	-79	-3	-246	-682	-2				
	- 38 Batalionu Łączności i Ubezpieczenia Lotów;			-14	-35	-27	-14	-154	-244					
				-15	-38	-34	-21	-237	-345					
	- 9 Batalionu Zaopatrzenia Pułku Lotniczego;			-24	-36	-41	-34	-346	-481					
				-25	-43	-46	-56	-650	-820					
10	Przekazanie 49 i 56 Pułków Śmigłowców Bojowych w podporządkowanie WOW i POW.	POW PRUSZCZ GDANSKI INOWROCLAW	I II	-444	-392	-375	-80	1062	-2353					
				-356	-322	-280	-84	1270	-2312					



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoju	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Prac. cyw. (et. at.)	Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.		szer	RAZEM			
11	Rozformowanie 45 Lotniczej Eskadry Doświadczalnej.	WOW MODLIN	I	-32 -32	-40 -40	-44 -43	-11 -11	-130 -132	-257 -258			
12	Włączenie eskadry lotniczej 60 Lotniczego Pułku Szkolnego w skład organizacyjny 47 Szkolnego Pułku Śmigłowców z jednoczesnym przebrojeniem z samolotów TS-11 "ISKRA" na śmigłowce W-3 "SOKÓŁ", bez zmiany miejsca dyslokacji.	WOW RADOM TOMASZÓW MAZOWIECKI NOWE MIASTO	I	23 23		1 1		1 1	25 25	6 6	Zarz. SSGen. WP Nr 078/Org. z 23.11.1994 r - do 31.03.1995 r.	
13	Przeformowanie 2 Batalionu Zabezpieczenia (60 lpsz) z jednoczesnym włączeniem w skład organizacyjny 47 Szkolnego Pułku Śmigłowców, bez zmiany miejsca dyslokacji.	WOW NOWE MIASTO TOMASZÓW MAZOWIECKI	I	-3 -3	-4 -4	-7 -7	-2 -2	-21 -24	-37 -40			
14	Przekazanie eskadry śmigłowców i 2 Batalionu zabezpieczenia 47 Szkolnego Pułku Śmigłowców w podporządkowanie KOW, bez zmiany miejsce dyslokacji.	WOW NOWE MIASTO TOMASZÓW MAZOWIECKI	I	-77 -75	-93 -90	-73 -72	-17 -19	-249 -292	-509 -548	-6 -41		
15	Przeformowanie 1 i 2 Centrum Dowodzenia Bojowego Lotnictwa na 1 i 2 Ośrodki Dowodzenia Lotami.	POW SWIDWIN PIŁA	I							-120 -120		
16	Przeformowanie Stanowiska Dowodzenia 4 Korpusu Lotniczego polegające na włączeniu rozformowanego Ośrodka Opracowania Wyników Rozpoznania Powietrznego.	SOW POZNAN	I	1 -21	3 3	3 6		23 54	27 42	-3 -		



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoj	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.		szer	RAZEM		
1	II. JEDNOSTKI RAKIETOWE Przeformowanie dowództw 1,3,4 i 26 Brygad Rakietowych OP na nową strukturę organizacyjną.	<u>SOW</u> BYTOM <u>WOW</u> WARSZAWA <u>POW</u> GDYŃA GRYFICE	I						-160 -160		
2	Przeformowanie 21 Dywizjonu Rakietowego OP z zestawu "WOLCHOW" na "NEWA".	<u>POW</u> PUCK	I						-18 -26	1	
3	Rozformowanie: - 8 Dywizjonu Rakietowego OP 3 Brygady Rakietowej OP;	<u>WOW</u> LESZNOWOLA	I	-16 -17	-22 -33	-20 -24	-10 -19	-89 -159	-157 -252	-3 -4	
	- 42 Dywizjonu Rakietowego OP 26 Brygady Rakietowej OP;	<u>POW</u> USTRONIE MORSKIE	I	-19 -20	-29 -40	-22 -26	-11 -20	-104 -190	-185 -296	-3 -4	
	- 43 Dywizjonu Rakietowego OP 26 Brygady Rakietowej OP;	<u>POW</u> DARŁOWO	I	-18 -19	-27 -38	-22 -26	-10 -19	-99 -184	-176 -286	-3 -4	
	- 45 Dywizjonu Rakietowego OP 4 Brygady Rakietowej OP;	<u>POW</u> SMÓLDZINO	I	-19 -20	-29 -40	-22 -26	-11 -20	-97 -183	-178 -289	-3 -4	
	- 67 Dywizjonu Rakietowego OP 26 Brygady Rakietowej OP.	<u>POW</u> UNIESCIE	I	-19 -19	-18 -26	-17 -19	-10 -19	-85 -154	-149 -237	-3 -5	
4	Wprowadzenie do 39,46 i 70 Dywizjonów Rakietowych OP stacji kontrolno-pomiarowych z rozformowanych 42,45 i 67 Dywizjonów Rakietowych OP.	<u>POW</u> GRYFINO LUBIATOWO SWINOUJSIE	I	2 2	4 4			23 23	29 29		



Lp	Zamierzenia organizacyjne	QW Miejsce postoj	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów		szer	RAZEM		
						zawod.	st. zasad				
5	Wprowadzenie do 4.25,38 i 39 Dywizjonów Rakietowych OP ciągników manewrowych z rozformowanych 8.42 i 43 Dywizjonów Rakietowych OP.	WOW BANIÓCHA POW DAERÓWKA STARGARD SZCZECIŃSKI GRYFINO	I			$\frac{2}{2}$		$\frac{24}{24}$	$\frac{26}{26}$		
1	III. JEDNOSTKI RADIOTECHNICZNE Przeformowanie dowództw 1,2 i 3 Brygad Radiotechnicznych na nową strukturę organizacyjną.	WOW WARSZAWA POW BYDGOSZCZ SOW WROCŁAW	I						$\frac{-135}{-135}$		
2	Rozformowanie 19 Batalionu Radiotechnicznego.	POW GOLEŃÓW	I	$\frac{-23}{-24}$	$\frac{-26}{-32}$	$\frac{-35}{-43}$	$\frac{-6}{-9}$	$\frac{-137}{-184}$	$\frac{-227}{-292}$		Zarz. SSGen. WP Nr 079/Org. z 05.12.1994 r. - do 01.11.1995 r.
3	Sformowanie 11 Manewrowego Batalionu Radiotechnicznego (na bazie 19 brt).	KOW ZAMOŚĆ	I	$\frac{40}{70}$	$\frac{32}{76}$	$\frac{19}{82}$	$\frac{2}{28}$	$\frac{73}{514}$	$\frac{166}{770}$	$\frac{8}{8}$	
1	IV JEDNOSTKI ŁĄCZNOŚCI I UL Przeformowanie 6 Pułku Łączności.	SOW SREM	II						-		Skutki etatowe po opracow. org.-etat dokumentów wykonawczych.
2	Włączenie rozformowanej 75 Kompanii Liniowej w skład organizacyjny Węzła Łączności WLOP.	WOW NOWY DWÓR MAZOWIECKI WARSZAWA	I	$\frac{1}{1}$	$\frac{-8}{-6}$	$\frac{-4}{-3}$	$\frac{-1}{-1}$	$\frac{-22}{-18}$	$\frac{-35}{-27}$	$\frac{1}{-2}$	



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoju	TERMIN	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów zawodow.	si. zasad	szer	RAZEM		
1	V. JEDNOSTKI ROZPOZNANIA I WRE Rozformowanie w 3 Pułku Zakłóceń Radioelektronicznych kompanii szkolnej (przekazanie do 20 OSSRel).	WOW LIDZBARK WARMINSKI	I	-5	-1		-6		-12		
1	VI JEDNOSTKI LOGISTYCZNE Sformowanie 5 Bazy Lotniczej typu "A" na bazie rozformowanych:	SOW POZNAŃ	I	116 133	118 126	161 181	44 74	531 923	970 1437	242 224	
	- 8 Pułku Zabezpieczenia			-52 -74	-42 -53	-80 -124	-39 -61	-455 -819	-668 -1131	- -14	
	- 17 Eskadry Lotniczej			-41 -62	-51 -56	-70 -103	-8 -16	-132 -258	-302 -495		
2	Rozformowanie Terenowego Oddziału Lotniskowego.	POW GDANSK	I	-23 -23	-1 -1			-2 -2	-26 -26	-17 -17	
3	Przeformowanie 6 Bazy Lotniczej na nową strukturę organizacyjną (baza typu "B" do zabezpieczenia WSO SP i Ośrodków Szkolenia Lotniczego).	KOW DEBLIN	I						400 400		Skład 6 BL: - dowództwo - trzy bzaop.
4	Sformowanie Baz Lotniczych typu "B" dla zabezpieczenia lotnisk (PIŁA MIROSŁAWIEC, SWIDWIN i POWIDZ).	POW/SOW	I i II						2800 ^{M/} 2800 ^{M/}		Formowanie min. na bazie rozformowanych bż, bzaop i bż i ul 2 i 3 DLMB. ^{M/} ilość stanowisk do formowania czterech baz (dla trzech baz - 2100).



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoju	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						prac. cyw. (et- at.)	Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.	si. zasad	szer	RAZEM			
5	Rozformowanie 10 Brygady Materiałowego Zabezpieczenia cz. "W" w składzie - Dowództwo 10 Brygady Materiałowego Zabezpieczenia cz. "W"(na "P" Grupa Organizacyjno-Mobilizacyjna);	POW PIŁA	I i II	-4 -77	-30	-44 -44	-44	-375	-4 -570			
	- 10 Batalion Remontu Sprzętu Naziemnego cz. "W";	POW GRUDZIADZ		-27	-34	-93	-4	-234	- -392			
	- 7 Polowy Skład Techniczny cz. "W";	POW INOWROCLAW		-22	-37	-83	-9	-251	-402			
	- 45 Polowy Skład Intendencki cz. "W";	SOW POWIDZ		-7	-6	-22	-9	-105	- -149			
	- 24 Polowa Rzeźnia cz. "W";	SOW POWIDZ		-3	-2	-6		-46	- -57			
	- 37 Batalion Transportowy cz. "W";	SOW POZNAN		-21	-26	-22	-42	-360	- -471			
	- 60 Polowy Skład Materiałów Pędnych i Smarów cz. "W";	POW DOLASZEWO		-5	-6	-18	-3	-93	- -125			
z jednoczesnym podporządkowaniem kierownikowi 41 Składnicy Materiałów Pędnych i Smarów 43 Batalionu Transportowego Materiałów Pędnych i Smarów.	POW DOLASZEWO						- -					
6	Rozformowanie 8 Składnicy Sprzętu Lotniczo-Technicznego.	SOW POZNAN	I	-11 -1	-33 -9	-33 -6	-9	-96 -10	-182 -26	-21 -2		



Lp	Zamierzenia organizacyjne	QW Miejsce postoju	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I	
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.		sł. zasad	szer			RAZEM
7	Rozformowanie 14 Składnicy Sprzętu Samochodowego.	SOW POZNAN	I	-3	-3	-4		-5	-15	-2		
8	Rozformowanie 44,45,50,52,53 i 55 Polowych Warsztatów Lotniczych.	WOW ŁASK MALBORK	I	-16 -16	-45 -46	-47 -61		-74 -110	-182 -233	-11 -2		
		POW SŁUPSK		-7 -7	-30 -31	-24 -29		-35 -53	-96 -120	-2 -		
		SOW WROCŁAW		-8 -8	-33 -34	-26 -30		-41 -57	-108 -129	-2 -2		
		KOW DEBLIN		-7 -7	-16 -17	-16 -24		-26 -48	-65 -96	-7 -		
		POW ŁĘCZYCA		-7 -7	-16 -16	-10 -21		-41 -59	-74 -103	-9 -		Zarz. SSGen. WP Nr 091/Org. z 19.12.1994 7r - do 30.04.1995 r
9	Rozformowanie 2 Laboratorium Materiałów i Smarów (włączenie do REMD).	WLOP/KOW/ KRAKÓW	II	-4 -4	-3 -3			-2 -2	-9 -9	-6 -8		
10	Rozformowanie Komendy Obsługi Lotniska.	POW GOLENIÓW	I	-11 -15	-25 -28	-21 -22	-9 -12	-88 -100	-154 -175	-24 -24		
11	Sformowanie Komendy Obsługi Lotniska.	WOW MODLIN	I						140 140			
12	Rozformowanie 14 Batalionu Budowy Lotnisk.	WOW ELBLĄG	I	-38 -33	-31 -35	-63 -64	-13 -23	-352 -550	-497 -660			
13	Podporządkowanie dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Zakładu Remontowego powstałego po przekształceniu Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 3.	KOW DEBLIN	I						- -			Skutki etatowe po opracow. or g.-etat dokumentów wykonawczych.



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoj	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I	
				Ofic.	chor.	podoficerów		szer	RAZEM			prac. cyw. (etat.)
						zawodow.	si. zasad					
14	Sformowanie Wojskowej Specjalistycznej Przychodni Lekarskiej na bazie rozformowanego 6 Wojskowego Szpitala z Przychodnią.	KOW DEBLIN	II	-43	-3	-3		-1	-50	-8		
15	Sformowanie kompanii medycznych cz. "W".	Mp. jw	I						-		Miejsce dyslokacji skutki etatowe oraz ilość kompanii zostanie określona w terminie późniejszym.	
16	Rozformowanie:		I									
	- 41.66 i 95 Medycznego Batalionu Wzmocnienia cz. "W";	POW MIROSLAWIEC		-96	-90	-102	-6	-285	-	-579		
	- 34 Kompanii Hospitalizacyjnej cz. "W";	SOW POWIDZ OLESNICA										
	- 5 Kompanii Przeciwdemicznej cz. "W";	POW GRUDZIADZ		-13		-36		-52	-	-101		
	- 93 Kompanii Samochodów Sanitarnych cz. "W";	WOW WARSZAWA		-11		-9		-23	-	-43		
- 1.2 i 3 Pluton Samochodów Sanitarnych cz. "W".	POW ZEGRZE POM.	-4	-6	-20		-150	-	-180				
	WOW WARSZAWA	-6		-24		-150	-	-180				
	POW BYDGOSZCZ											
	KOW BYTOM											



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postępu	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W					RAZEM	prac. cyw. (et- at.)	Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.	śł. zasad	szer				
17	Zmniejszenie etatowych stanów osobowych pododdziałów logistycznych w pozostałych jednostkach w tym m.in. w pułkach lotnictwa myśliwskiego.	Mp. JW	I I II						-1000 -1000			
VI. JEDNOSTKI SZKOLNE												
1.	Przeformowanie na Ośrodki Szkolenia Lotniczego:											
	- 58 Lotniczego Pułku Szkolnego cz. "P" i 23 Lotniczej Eskadry Szkolnej;	KOW DEBLIN	I						-			Skutki etatowe po opracow. org.-etat. dokumentów wykonawczych.
	- 60 Lotniczego Pułku Szkolnego;	WOW RADOM										
	- 61 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego.	WOW BIAŁA PODLASKA										
2	Przeformowanie 41 Ośrodka Szkolenia Specjalistów Samochodowych.	WOW TOMASZOW MAZOWIECKI	I	-16 -17	-20 -21	-56 -61	-100 -101	-71 -39	-263 -239	190 129		Zarz. SSGen. WP Nr 089/Org. z 19.12.1994 r - do 01.05.1995 r.
3	Przeformowanie 9 Ośrodka Szkolenia Specjalistów Łączności.	WOW MRĄGOWO	I	16 16	7 7		20 20	-22 -20	21 23	72 69		
4	Rozformowanie:											
	- Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych;	KOW ZAMOŚĆ	II	-161 -159	-116 -116	-50 -51	-19 -19	-193 -207	-539 -552	-88 -69		x/ w tym 120 kade- tów. Zarz. SSGen. WP Nr 051/Org. z 20.07.1994 r - do 31.12.1995 r.
	- Szkoły Specjalistów Wojsk Radiotechnicznych;	WOW CHORZOW		-105 -105	-78 -78	-34 -34	-27 -29	-141 -159	-385 -405	-57 -57		



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postępu	I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	Zmiany etatowe P/W					RAZEM	prac. cyw. (etat.)	Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów zawod.	si. zasad	szer				
	- Ośrodka Szkolenia Specjalistów Ubezpieczenia Lotów;	POW GRUDZIĄDZ	II	-61 -57	-43 -40	-39 -37	-27 -23	-70 -82	-240 -239	-25 -25		
	- 6 Ośrodków Szkolenia Specjalistów Łączności	WOW NOWY DWÓR MAZOWIEDKI	II	-77 -77	-63 -64	-36 -38	-45 -47	-77 -82	-298 -308	-25 -25		
5	Zmniejszenie etatowych stanów osobowych w Centrum Szkolenia Specjalistów Wojsk Rakietowych.	WOW BEMCWO PISKIE	II						-330 -330			
6	Zmiana stanowisk etatowego stanu zmiennego podchorążych szkolonych w Szkołach Podchorążych Rezerwy WSO SP, Centrum Szkolenia Radioelektroniki i Centrum Szkolenia Inżynierijno-Lotniczego na stanowiska nieetatowe	KOW DEBLIN SOW JELENIA GORA OLESNICA	I						-245 -			
7	Zamiana stanowisk etatowego stanu zmiennego kandydatów na żołnierzy zawodowych (podchorążych kadetów i elewów) szkolonych w WSO SP i centrach szkolenia na stanowiska nieetatowe (cewidencyjne).	Mp. JW	I						-1200 -			
8	Zamiana stanowisk etatowego stanu zmiennego na stanowiska nieetatowe (cewidencyjne) w Zbiorczym Etacie Elewów WLOP.		I						-2795			
9	Zmniejszenie etatowych stanów osobowych w: - ośrodkach szkolenia w związku z ograniczeniem ilości szkolonych elewów;		I i II						-2554 -2554			



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoju	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W					Potrzeby sprzętowe	U W A G I		
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.	śł. zasad	szer			RAZEM	prac. cyw. (etat.)
	- batalionach radiotechnicznych w związku z dostosowaniem ich struktury organizacyjnej do nowych zadań.		I i II						-2554 -2554			
RAZEM WOJSKA LOTNICZE I OBRONY POWIETRZNEJ W 1995 r									-19029 -21440	92 54		
1	1996 r. Sformowanie batalionów radioelektronicznych korpusów OP (będą łączyły funkcje rozpoznania radioelektronicznego i zakłóceń pokładowych i urządzeń samolotowych).	POW SŁUPSK SOW DEUZYNIA WOW LIDZBARK WARMINSKI KOW CHEŁM	I i II						- -		Skutki etatowe po opracow. org.-etat dokumentów wykonawczych.	
2	Rozformowanie Centrum Szkolenia Specjalistów Wojsk Rakietowych.	WOW BEMOWO PISKIE	II						-339 -395	-44 -13	Zarz. SSGen. WP Nr 051/Org. z 20.07.1994 r - do 31.12.1996 r.	
3	Rozformowanie 1 Laboratorium Materiałów Pędnych i Smarów (włącznie do REM).	WLOP/SOW/ POZNAN	II		-2 -2	-2 -2		-2 -2	-6 -6	-3 -6		
4	Sformowanie 18 Rejonowych Warsztatów Technicznych z jednoczesnym rozformowaniem:	POW GDYNIA	I i II						- -		Skutki etatowe po opracow. org.-etat dokumentów wykonawczych.	
	- 10 Warsztatów Technicznych	WLOP/POW/ GDYNIA			-26 -27	-37 -43	-34 -43		-38 -75	-135 -188	-20 -31	



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoj	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I	
				Ofic.	chor.	podoficerów zawo- dow.	si. zasad	szer	RAZEM			prac. cyw. (etat.)
5	Sformowanie 19 Rejonowych Warsztatów Technicznych z jednoczesnym rozformowaniem:	POW TORUN	I i II									Skutki etatowe po opracow. org.-etat. dokumentów wykonawczych.
	- 7 Warsztatów Technicz.	POW TORUN		-47 -61	-40 -57	-46 -64	-6 -10	-99 -217	-238 -409	-38 -73		
	- 38 Warsztatów Sprzętu Łączności i Ubezpieczenia Lotów.	WOW MODLIN	-12 -13	-10 -17	-18 -29	-5	-13 -79	-53 -143	-22 -22			
	- 20 Garnizonowej Stacji Obsługi Samochodów.	POW TORUN						- -			Skutki etatowe w Logistyce.	
6	Sformowanie 17 Rejonowych Warsztatów Technicznych z jednoczesnym rozformowaniem:	SOW POZNAN	I i II									Skutki etatowe po opracow. org.-etat. dokumentów wykonawczych.
	- 8 Warsztatów Technicznych;	SOW WROCLAW		-25 -26	-37 -43	-30 -38		-25 -56	-117 -163	-20 -31		
	- 47 Warsztatów Sprzętu Łączności i Ubezpieczenia Lotów;	SOW POZNAN	-17 -18	-17 -31	-41 -54	-5	-27 -128	-102 -236	-15 -			
	- 132 Ruchomego Warsztatu Naprawy Samochodów;	SOW POZNAN	-1 -3	-7 -5	-7 -26		-19 -80	-34 -114	-3 -1			
	- 19 Garnizonowej Stacji Obsługi Samochodów cz. "P".	SOW POZNAN						- -			Skutki etatowe w Logistyce.	
7	Włączenie w skład formowanych Rejonowych Baz Materiałowych:		II									
	- 11 Składnicy Amunicji;	WOW OSOWIEC		-11 -11	-25 -25	-18 -18	-21 -21	-241 -241	-316 -316	-12 -12		
	- 41 Składnicy Materiałów Pędnych i Smarów;	POW DOLASZEWO		-9 -9	-19 -19	-8 -8	-6 -6	-74 -74	-116 -116	-11 -11		



Lp	Zamierzenia organizacyjne	OW Miejsce postoju	T E R M I N	Zmiany etatowe P/W						Potrzeby sprzętowe	U W A G I
				Ofic.	chor.	podoficerów zawodow.	śl. zasad	szer	RAZEM		
	- 13 Składnicy Sprzętu Lotniczo-Technicznego.	POW DEBRZNO	II	-21 -20	-34 -29	-38 -41	-12 -12	-154 -137	-259 -239	-33 -27	
	- 5 Bazy Techniki Lotniczej;	POW SKLECZKI		-19 -17	-41 -47	-50 -55	-6 -22	-139 -317	-255 -458	-41 -31	
	- 7 Składnicy Sprzętu Łączności i Ubezpieczenia Lotów;	WOW ŁOWICZ		-8 -8	-11 -13	-17 -43	-5 -5	-34 -151	-70 -220	-18 -6	
	- 14 Składnicy Technicznej;	POW TORUN		-14 -17	-28 -32	-34 -40	-16 -22	-170 -259	-262 -370	-17 -17	
	- 15 Składnicy Materiałów Pędnych i Smarów;	POW GARDEJA		-9 -7	-13 -12	-16 -18	-5 -7	-84 -124	-127 -168	-12 -12	
	- 2 Składnicy Materiałów Pędnych i Smarów;	KOW ZYCZYN		-10 -7	-11 -9	-22 -26	-5 -7	-94 -128	-142 -177	-8 -6	
8	Podporządkowanie dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Zakładu Remontowego powstałego po przekształceniu Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 1 z jednoczesnym rozformowaniem:	POW ŁÓDŹ	I i II					- -			Skutki etatowe po opracow. org. - etat. dokumentów wykonawczych.
	- 49 Polowych Warsztatów Lotniczych.	POW BYDGOSZCZ		-10 -10	-26 -26	-14 -25		-39 -55	-89 -116	-10 -	
9	Rozformowanie 10 Batalionu Budowy Lotnisk cz. "W"	WOW ELBLĄG	I	-33	-35	-64	-23	-505	-660		
RAZEM WOJSKA LOTNICZE I OBRONY POWIETRZNEJ W 1996 r.									-2660 -5484	-300 -298	
OGÓLEM WŁOP W LATACH 1995-1996									-23675 -28916	-208 -244	



