AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ STRATEGICZNO – OBRONNY

ORGANIZACJA PRZYJĘCIA, POSTOJU I DALSZEGO RUCHU WOJSK (RSOM) NA TEATRZE DZIAŁAŃ PRZY BRAKU WSPARCIA PAŃSTWA - GOSPODARZA (HNS)

Kryptonim: „EKSPEDYCJA”
Nr 2.41.1.0

Biblioteka Główna
Akademii Sztuki Wojennej
57896
09-057896-000-0

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Akademii Obrony Narodowej
Nr ewid.

57896

WARSZAWA 2004

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ STRATEGICZNO – OBRONNY

57896
Akademii Obrony Narodowej

ORGANIZACJA PRZYJĘCIA, POSTOJU I DALSZEGO RUCHU WOJSK (RSOM) NA TEATRZE DZIAŁAŃ PRZY BRAKU WSPARCIA PAŃSTWA – GOSPODARZA (HNS)

Kryptonim: „EKSPEDYCJA”
Nr 2.41.1.0

WARSZAWA 2004

Zespół autorski:

- płk dr Hieronim SZAFRAN - kierownictwo naukowe, wprowadzenie metodologiczne, rozdział I,II,IV, zakończenie
- płk dypl. inż. Tadeusz PARZYCH - sekretarz zespołu, rozdział V, VI
- płk dypl. inż. Wiesław BOGDAŃSKI - rozdział III
- ppłk dypl. Krzysztof GĄSIOREK - rozdział 4.1.

Praca badawcza

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie metodologiczne 6

I. POJĘCIE I TREŚĆ RSOM JAKO PODSTAWOWEGO ELEMENTU UMOŻLIWIAJĄCEGO ROZPOCZĘCIE WSPÓŁCZESNYCH OPERACJI....13

1.1. Nowe wyzwanie: zdolność do projekcji siły poza granicami kraju 13
1.2. Organizacja przyjęcia Sił Połączonych na Teatrze....16
1.2.1. Faza przygotowania 17
1.2.2. Siły samowystarczalne 18
1.2.3. Operacje wstępne 19
1.2.4. Ocena zdolności bojowych 20
1.2.5. Główny wysiłek 20
1.2.6. Ochrona, zabezpieczenie i bezpieczeństwo 20
1.2.7. Ochrona infrastruktury linii komunikacyjnych 21
1.2.8. Wzajemne relacje z krajami tranzytowymi i krajami – gospodarzami....27
1.2.9. Rozwiniecie Sił Połączonych na Obszarze Działań Połączonych....29
1.2.10.Tworzenie zgrupowania operacyjnego 33
1.3. Wnioski....35

II. DOŚWIADCZENIA Z FUNKCJONOWANIA RSOM W SIŁACH ZBROJNYCH INNYCH PAŃSTW I POLSKI....36

2.1. Rodowód współczesnego RSOM....37
2.2. Doświadczenia amerykańskie 43
2.3. RSOM Sił Zbrojnych Wielkiej Brytanii....50
2.4. Doświadczenia Sił Zbrojnych RP z Afganistanu i Iraku....53
2.5. Wnioski....61

III. WYMAGANIA OPERACYJNO – LOGISTYCZNE DLA JEDNOSTEK RSOM....62

3.1. Założenia koncepcji systemu RSOM....63
3.2. Fazy procesu RSOM 66
3.3. Jednostki RSOM w świetle Celów Sił Zbrojnych państw sojuszu....69
3.4. Wymogi sojuszu w zakresie tworzenia jednostek RSOM 70
3.4.1. Wymogi ogólne 70
3.4.2. Wymagania operacyjno-logistyczne dla jednostek RSOM do przyjęcia wojsk....74
3.4.3. Wymagania operacyjno-logistyczne dla jednostek RSOM do przemieszczenia wojsk 75

3.5. Wnioski....77

IV. OCENA MOŻLIWOŚCI PRZYGOTOWANIA JEDNOSTEK SZ RP DO ZADAŃ RSOM 79

4.1. Zakres i „filozofia" przygotowania....80
4.2. Przygotowanie podstaw doktrynalnych i prawnych....82
4.3. Przygotowanie organizacyjne RSOM....84
4.4. Ocena organizacyjno-funkcjonalna istniejących jednostek w aspekcie zadań RSOM....86
4.5. Ocena stanu wdrażania dokumentów standaryzacyjnych w obszarze RSOM....89
4.6. Wnioski....94

V. Model organizacyjno-funkcjonalny jednostek RSOM 96

5.1. Założenia ogólne....96
5.2. Przeznaczenie i zadania jednostek RSOM....98
5.3. Struktura organizacyjno-funkcjonalna poszczególnych jednostek RSOM....99
5.3.1. Model Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze....99
5.3.2. Model jednostek regulacji ruchu RSOM....100
5.3.3. Model kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich RSOM....105
5.4. Organizacja łączności jednostek RSOM w operacjach wielonarodowych....110
5.5. Zabezpieczenie logistyczne działania jednostek RSOM....112
5.6. Wnioski....118

VI. Zasady przygotowania i przemieszczania jednostek RSOM do rejonu operacyjnego działania na Teatrze.... 120

6.1. Rozwijanie i przemieszczanie jednostek RSOM do rejonu operacyjnego działania na Teatrze 120
6.2. Zasady planowania przerzutu jednostek RSOM transportem lotniczym i morskim w rejon Teatru 122
6.2.1. Zapotrzebowanie środków transportu 122
6.2.2. Przygotowanie ludzi i sprzętu w jednostce wojskowej 123
6.2.3. Przygotowanie dokumentacji 123
6.2.4. Załadunek ludzi i sprzętu 124
6.2.5. Przykład: wariant przemieszczenia batalionu regulacji ruchu (brr) transportem lotniczym i morskim do rejonu operacyjnego przeznaczenia w Iraku 126
6.3. Realizacja zadań RSOM....125

Zakończenie 132

Słownik skrótów 134

Wykaz cytowanych publikacji....145

Wykaz załączników.....148

Wprowadzenie metodologiczne

Siły Zbrojne NATO powinny być zdolne
do przerzutu tam gdzie są potrzebne.

Lord Robertson
b. Sekretarz Generalny NATO

Przedmiotem zrealizowanych przez zespół badań jest problematyka przygotowania i przemieszczania wojsk na odległe teatry działań przy braku wsparcia ze strony państwa-gospodarza (HNS)[1]. Ściślej, w pracy rozważana jest organizacja przedsięwzięć, które umożliwią rozładunek i uporządkowanie jednostek z przyszłych Polskich Kontyngentów Wojskowych – z wykorzystaniem w obszarze operacji (jej obszarze tyłowym) miejscowej infrastruktury oraz pomocy jednostek sojuszniczych i własnych zapewniających wyładunek i dalszy ruch.

Zdolność do przerzutu w rejony operacji i sprawnej realizacji wynikających stąd funkcji i zadań stanowi warunek konieczny dla efektywnego udziału SZ RP we współczesnych operacjach prowadzonych poza terytorium narodowym. **Dla wojskowej wiarygodności Polski istotna jest nie tylko zdolność sił do przerzutu ale też i posiadanie możliwości ich szybkiego przemieszczania** we współpracy z sojusznikami lub/i koalicjantami, **z wyraźnie widocznym wkładem własnym** w postaci narodowych środków transportowych oraz jednostek zabezpieczających transport wojsk i materiałów oraz ich rozładunek.

W szczególności doświadczenia związane z udziałem w operacjach na Bałkanach, w Afganistanie oraz w Iraku uwidoczniły aktualny stan gotowości SZ RP do przerzutu wojsk oraz faktyczne potrzeby rozwijania i doskonalenia dotychczasowych możliwości.

Tymczasem dysponowanie dużymi możliwościami przemieszczania sił jest konieczne dla podjęcia całego zakresu funkcji i zadań już nie tylko przez

---

[1] Wsparcie państwa-gospodarza *(ang. Host Nation Supoort – HNS)* to pomoc cywilna i wojskowa okazywana podczas pokoju, stanów nadzwyczajnych, kryzysu lub konfliktu przez państwo goszcząca siły i organizacje sojusznicze, które są umieszczone, działają lub przemieszczają się tranzytem na jego terytorium.

SZ USA ale także w ramach NATO, a wkrótce także w UE. Omawiana zdolność wymagana jest może w mniejszym stopniu dla celów kolektywnej obrony i związanych z nią ruchów wojsk wewnątrz i pomiędzy teatrami działań, włącznie z przemieszczeniami transatlantyckimi, z myślą o których przygotowano w państwach członkowskich zaplecze do realizacji funkcji HNS. Do nowych operacji w ramach reagowania kryzysowego konieczne są ponadto (przede wszystkim?) możliwości przerzutu i utrzymania sił poza terytorium NATO. Wiąże się to z rozszerzeniem spektrum zadań NATO po zakończeniu okresu „zimnej wojny". Aktualna Koncepcja Strategiczna Sojuszu podkreśla nadejście nowych wyzwań i perspektyw, bardziej wymagających wobec zmieniającego się środowiska strategicznego. **Od sił zbrojnych wymaga się zapewnienia większej swobody akcji sojuszu m.in. przez zwiększenie „zdolności do rozwinięcia wojsk na odległych teatrach działań [...] i rotacji sił [...] istnieje potrzeba regularnych ćwiczeń w tym zakresie".**[2] Ponadto, od krajów członkowskich oczekuje się, przyjęcia określonych rozwiązań logistycznych, m.in. w odniesieniu do transportu. Stąd sojusz rozwija maksymalnie możliwości elastycznej reakcji, m.in. we współpracy z Unią Europejską, Unią Zachodnioeuropejską, Organizacją Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie oraz ONZ, w działaniach mogą uczestniczyć państwa z poza NATO.

Jako potencjalny uczestnik przyszłych operacji Polska jest zobowiązana do pozyskiwania środków transportowych niezbędnych dla przemieszczania, zaopatrywania i zapewnienia powrotu wojsk do kraju[3], co nie wyklucza współpracy, koordynacji i wzajemnej pomocy (wynikającej z gospodarności) z innymi państwami.

Doświadczenia pokazują, że przegrupowanie i transport obejmuje całe spektrum infrastruktury, urządzeń pomocniczych, przewozy powietrzne i morskie oraz jednostki i wyposażenie, które jest niezbędne do rozwinięcia, przyjęcia i dalszego przemieszczenia sił zbrojnych. Jeśli środki do przegrupowania i przyjęcia w portach lotniczych i morskich (stacjach i punktach) są nieodpowiednie, to mogą one

---

[2] *Koncepcja Strategiczna Sojuszu. Przyjęta przez głowy państw i szefów rządów biorących udział w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie 23-24 kwietnia 1999 r.*, p. 53.

[3] MC 336/2: *Zasady i polityka NATO w zakresie transportu i ruchu wojsk (NATO Principles and Policies form Movement and Transportation)*, HQ NATO, Bruxelles 2002, p. 10.1.2.1.

wstrzymywać system transportu strategicznego i terminowe wsparcie. Szybkość i mobilność operacji wymagać będzie skutecznego przegrupowania i transportu oraz zagwarantowania wspólnej kompatybilności. W celu wdrożenia Koncepcji Strategicznej Sojuszu wymagany jest więc elastyczny i sprawny system przegrupowania i transportu.

Mobilność oznacza coś więcej niż przegrupowanie lub transport, bowiem dotyczy także problematyki szeroko pojętej infrastruktury, obiektów terminalowych oraz przerzutu wojsk drogą morską i powietrzną, dowodzenia i kierowania, jak również sprzętu niezbędnego do za- i wyładunku, a także wykonania marszu do rejonów rozmieszczenia i rozwinięcia sił. Koncepcja mobilności, która jest kamieniem węgielnym koncepcji operacyjnej Sojuszu, wymaga inwestycji w dziedzinie zasobów, obiektów i sprzętu. Jeżeli środki przegrupowania oraz działania uwalniające porty morskie i lotnicze transportowanych wojsk i materiałów są poniżej poziomu optymalnego to może pojawić się blokada portów, która wpłynie na cały system transportowy i przeszkodzi zapewnieniu terminowego wsparcia dla dowódcy szczebla taktycznego.

Potrzeba koordynacji planowania przegrupowań i transportu w ramach NATO dla zapewnienia ogólnej mobilności wojsk jest konsekwencją nowej strategii sojuszu, a w szczególności:

a) Wielonarodowego charakteru wojsk sprzymierzonych co wymaga koordynacji i współpracy, a nie rywalizacji o środki przegrupowania i transportu;

b) elastyczności przy doborze sił NATO, jak również trudnego do precyzyjnego określenia charakteru lokalnych, potencjalnych zagrożeń ograniczających możliwość dokładnego zaplanowania tras przegrupowania i transportu. Większy nacisk położony z tego powodu na zdolność szybkiego rozwinięcia sil Sojuszu wymaga ścisłej koordynacji w ramach NATO;

c) ograniczonej dostępności transportu wojskowego co wskazuje na konieczność podejmowania wspólnych wysiłków na rzecz zabezpieczenia operacji wojskowych NATO pomiędzy wojskowymi

i cywilnymi agencjami.

Niedostateczne możliwości sojuszu w zakresie mobilności przemieszczania wojsk transportem strategicznym – wpłynęły na podjęcie działań na rzecz budowy logistyki Wielonarodowej, wspólnych zobowiązań narodowych w ramach DCI (obecnie po „Szczycie Praskim" – PCC) oraz zamierzeń w ramach celów i wymogów określanych przez NATO dla sił zbrojnych sojuszników.

Operacje sił sojuszniczych „poza artykułem 5" na Bałkanach oraz w Iraku wykazały, że sprawność przemieszczania wojsk ma bezpośredni wpływ na możliwość i terminowość rozpoczęcia operacji.

Końcowym etapem przemieszczenia wojsk (ich rozwinięcia) jest wymieniony w tytule pracy proces „przyjęcia, postoju i dalszego ruchu wojsk", który „przekształca przybywający personel i materiały w siły zdolne do sprostania wymogom operacji".[4] RSOM (ang. *Reception, Staging and Onward Movement*) jest fazą procesu rozwijania, która obejmuje przemieszczanie jednostek, personelu, sprzętu i środków materiałowych od momentu przybycia do portów wyładunku (PODs), do miejsc końcowego przemieszczenia (FD). Wyznaczony dowódca połączonych sił, w koordynacji z państwem wysyłającym (SN) musi wypracować plan RSOM, zgodny z Wielonarodowym Szczegółowym Planem Przemieszczenia (ang. *Multi - National Detailed Deployment Plan* - MNDDP).[5]

W sytuacji braku wsparcia ze strony państwa gospodarza, z uwagi na słabości środków lub brak woli udzielenia pomocy; NATO (lub wiodący koalicjant - organizator operacji) ponosi odpowiedzialność za wyznaczenie władz wykonawczych lub zwrócenia się do państwa wiodącego (LN) o pełnienie roli państwa gospodarza w imieniu przemieszczanych sił. Praca została ukierunkowana na ten właśnie aspekt RSOM i rozważa potrzeby oraz możliwości organizacyjne zlecone SZ RP przez NATO dla zapewnienia RSOM bez pomocy państwa gospodarza (HNS).

---

[4] FM 100-17-3: *Reception, Staging, Onward Movement, And Integration, HQ Dep. of The Army, Washington D.C. 1999, s. I-1.*

[5] **MC 336/2, op. cit.,** p. 12.5.

Aby zapewnić wymaganą sprawność przyjęcia i przemieszczania wojsk na Teatrze w sojuszniczych operacjach połączonych podjęto działania dla utworzenia specjalistycznych jednostek RSOM, określonych w celach oraz wymaganiach długoterminowych dla sił zbrojnych sojuszników.

Celem przeprowadzonych badań, których wyniki zawiera niniejsze opracowanie było opracowanie założeń teoretycznych i propozycji rozwiązań organizacyjnych tworzenia, przygotowania i użycia struktur zabezpieczających narodowe potrzeby RSOM wydzielonych jednostek SZ RP na odległych teatrach, gdzie nie można korzystać z HNS.

Główny problem badawczy zawarty jest w pytaniu: *jak zorganizować i wykorzystać – zgodnie z wymogami określonymi przez NATO wobec Polski – specjalistyczne jednostki RSOM, aby zapewnić wymaganą sprawność i skuteczność rozwijania przyszłych Polskich Kontyngentów Wojskowych na odległych teatrach działań mimo braku HNS ?*

Zadania badawcze zostały skoncentrowane na identyfikacji sojuszniczego pojmowania istoty i treści RSOM, na określeniu warunków, potrzeb, możliwości i wymogów wobec RSOM we współczesnych operacjach wielonarodowych, na poznaniu doświadczeń i rozwiązań innych państw, a następnie – na opracowaniu postulowanego modelu organizacyjno-funkcjonalnego jednostek RSOM w SZ RP.

Wiążą się z nimi następujące **problemy badawcze:**

1. *Jaki jest charakter (element nowości, skala i dotychczasowe przygotowanie) potrzeb RSOM w operacjach na teatrach działań z brakiem wsparcia państwa – gospodarza?*
2. *Jak przygotowują RSOM sił narodowych inne, sojusznicze kraje?*
3. *Jakie są narodowe – polskie potrzeby, wymogi i możliwości organizacji RSOM na teatrach działań bez HNS?*
4. *Jak zorganizować struktury konieczne do realizacji narodowych zadań RSOM, oraz jak wykorzystywać je oraz zabezpieczyć bojowo (CS) i logistycznie (CSS)?*

Dla osiągnięcia celu badań, rozwiązania problemu badawczego oraz wykonania zadań badawczych zespół autorski poddał analizie piśmiennictwo SZ USA oraz dokumenty NATO, a weryfikację poglądów teoretycznych oparł się na praktycznych źródłach wiedzy, poddając analizie i syntezie

doświadczenia RSOM SZ USA i SZ Wielkiej Brytanii, a więc krajów wybitnie zaangażowanych we współczesne operacje wojskowe. Badano też doświadczenia narodowe wyniesione z prowadzonych aktualnie misji w Afganistanie i Iraku.

Równocześnie członkowie zespołu: płk dypl. inż. Wiesław BOGDAŃSKI i płk dypl. inż. Tadeusz PARZYCH aktywnie uczestniczyli w organizowaniu przemieszczenia jednostek polskich z dywizji wielonarodowej do Iraku i ich rotacji oraz okresowych analizach i ocenach działań praktycznych. Wymienieni oficerowie jak i kierownik naukowy pracy uczestniczyli też w ćwiczeniach organizowanych przez Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk, obecnie Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, pk. „Przeładunek 02" i „Transport 04", a także treningu sztabowym logistyki SZ RP pk. „Pollog 04", rozważających zagadnienia RSOM w skali operacyjnej. Wyniki badań zespołu były przedstawione w trakcie odpraw szkoleniowych kierowniczej kadry organów transportu i ruchu wojsk w marcu i listopadzie b.r. jako postulowane procedury dla ogniw wykonawczych systemu kierowania ruchem wojsk.

Cennym źródłem wiedzy dla zespołu były rozmowy (wywiady) z ekspertami, m.in. z gen. broni Andrzejem Tyszkiewiczem (płk Szafran), ukierunkowane na zagadnienie RSOM.

Wykorzystano też materiały z konferencji naukowej zorganizowanej w AON z inicjatywy i pod patronatem Ministra Obrony Narodowej poświęconej misji stabilizacyjnej w Iraku, w szczególności wnioski T. Mathei dotyczące przerzutu wojsk polskich do obszaru operacji.[6]

Wysiłki włożone w kontakty z praktykami pozwoliły wykorzystać ich wiedzę i doświadczenie dla identyfikacji, rozwiązania i weryfikacji licznych problemów szczegółowych RSOM.

Całość wyników badań została ujęta w siedmiu rozdziałach.

W rozdziale pierwszym zidentyfikowano rolę i miejsce RSOM we współczesnych operacjach.

---

[6] T. Mathea, *Pierwsza zmiana – początek drogi. Dobór, typowanie, przygotowanie jednostek i żołnierzy. Operacja gromadzenia sił i środków w rejonie realizacji misji* [w:] *Trudna stabilizacja. Doświadczenia i wnioski z sojuszniczego współdziałania pierwszej zmiany Polskiego Kontyngentu Wojskowego w działaniach pokojowych w Iraku,* AON, Warszawa 2004, s. 32 – 38.

W rozdziale drugim zebrano wnioski z doświadczeń RSOM w siłach zbrojnych USA i Wielkiej Brytanii oraz polskie z ekspediowania wojsk do Afganistanu i Iraku.

Rozdział trzeci analizuje narodowe warunki i potrzeby RSOM w świetle wymogów NATO.

W kolejnym rozdziale – czwartym – przeprowadzono ocenę możliwości przygotowania jednostek RSOM w Polsce.

Następny, piąty rozdział prezentuje wypracowany przez zespół postulowany model organizacyjno-funkcjonalny jednostek RSOM jako polską koncepcję RSOM bez HNS.

Rozdział szósty przedstawia - na podstawie wykorzystanej literatury sojuszniczej – zalecane zasady i procedury użycia, działania i zabezpieczenia działań jednostek RSOM.

Treść poszczególnych rozdziałów została nasycona dużą liczbą schematów i diagramów, które pozwalają w zwięzłej formie wyjaśnić pojęcia, relacje, struktury i procedury działania z obszaru postulowanego udziału jednostek polskich w misji RSOM.

Mimo dążności zespołu badawczego do możliwie szerokiego oparcia wyników badań o doświadczenia praktyczne sojuszników z NATO i polskie z Afganistanu i Iraku, a także wykorzystania twórczego dysputy nad RSOM toczącej się w NATO członkowie zespołu mają świadomość, że nie uniknęli błędów i potknięć co do metodologicznej, merytorycznej i redakcyjne strony wyników badań. Dlatego z naukową pokorą oczekujemy krytycznej oceny Szanownych Recenzentów i zainteresowanych problematyką osób – co będzie inspiracją do kontynuowania badań i popularyzacji wyników w tak ważnej dla współpracy współczesnej wojskowości polskiej i NATO dziedzinie wiedzy.

I. POJĘCIE I TREŚĆ RSOM JAKO PODSTAWOWEGO ELEMENTU UMOŻLIWIAJĄCEGO ROZPOCZĘCIE WSPÓŁCZESNYCH OPERACJI

"... Dzisiaj potrzebujemy sił lekkich, mobilnych i zdolnych do podjęcia szerokiego spektrum misji Sojuszu: sił zdolnych do szybkiego przerzutu na duże odległości - zdolnych do realizacji zadań w rejonie przeznaczenia tak długo jak trzeba.

Stawia to przed logistyką wyzwania znacznie większe niż kiedykolwiek w przeszłości. ..."

Jaap de Hoop Scheffer
Sekretarz Generalny NATO

Rozdział – stanowiąc pierwszą część sprawozdania z badań – wprowadza we współczesne poglądy na zagadnienie przerzutu i rozwijania wojsk na odległych teatrach działań, jak również bada okoliczności ich powstania i rozwoju. Przede wszystkim jednak dokonuje analizy poglądów amerykańskich oraz NATO – jako głównych organizatorów podejmowanych współcześnie operacji. Chodzi o wyjaśnienie treści odpowiednich dokumentów doktrynalnych regulujących procesy przyjęcia wojsk przemieszczanych w teatry działań, o ich poznanie i zrozumienie. Z tej racji rozdział faktycznie wprowadza we współczesną kulturę RSOM. Identyfikuje jego naturę oraz narodowe zadania Sił Zbrojnych RP jako potencjalnego uczestnika przyszłych operacji.

Stąd też **celem rozważań w rozdziale pierwszym jest wyjaśnienie RSOM** oraz jego operacyjnych i logistycznych uwarunkowań, co pozwoli – w kolejnych rozdziałach – ustalić misję, cel i potrzeby RSOM we współczesnych operacjach oraz zidentyfikować sojusznicze wymogi determinujące osiągnięcie przez SZ RP interoperacyjności w tym zakresie. Wymaga to znalezienia odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

- *jaką rolę spełnia RSOM we własnych operacjach?*
- *jakie są jego operacyjne i logistyczne uwarunkowania?*

1.1. Nowe wyzwania: zdolność do projekcji siły poza granicami kraju

Polska – jako członek wspólnoty euroatlantyckiej – jest zobowiązana do udziału w wypełnianiu zagranicznych (ekspedycyjnych) zadań związanych ze

stabilizowaniem międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa zarówno w skali regionalnej, jak i globalnej. Służy temu m.in. stopniowe zastępowanie dotychczasowej statycznej struktury sił zbrojnych (ukierunkowanej na obronę kraju przed inwazją) przez nowoczesne, mobilne, wysoce wyspecjalizowane jednostki zdolne do udziału w operacjach militarnych prowadzonych przez ONZ, OBWE, NATO i UE, a także koalicji *ad hoc* („chętnych").

Obie obowiązujące polskie strategie – bezpieczeństwa narodowego i wojskowa – przywiązują obecnie dużą uwagę do zagadnienia projekcji siły dla osiągania celów wojskowych w zabezpieczeniu interesów bezpieczeństwa narodowego RP. Projekcja siły jest zresztą konieczna dla użycia wszelkich środków i narzędzi siły narodowej, nie tylko wojskowych, ale także ekonomicznych, dyplomatycznych i informacyjnych.[7] Wiarygodność pozycji i zaangażowania państwa w działaniach sojuszu wymaga zdolności do szybkiego rozwinięcia wydzielonych sił w określonym miejscu by zademonstrować determinację i wolę państwa polskiego w przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom. Efektywna i demonstrowana projekcja siły sojuszników (koalicji) może powstrzymać potencjalnych przeciwników lub umożliwić skuteczne działania wojskowe w świecie, z udziałem jednostek polskich SZ (Polskich Kontyngentów Wojskowych).[8]

Powodzenie projekcji zależy m.in. od zdolności alarmowania, mobilizacji przemieszczenia wojsk do obszaru kryzysu oraz szybkiego zebrania i uporządkowaniu przybywających wojsk. Polski Sztab Generalny uważa, że zdolność do projekcji osiąga się przez skuteczne dowodzenie i zabezpieczenie działań, dostępność sił, zdolność do przerzutu w rejon operacji, prowadzenie kampanii informacyjnej, zdolność do wsparcia i zabezpieczenia materiałowego, technicznego i medycznego. Jednakże **kluczowym elementem projekcji sił jest ich rozwijanie.** Rozwijanie jest ruchem sił wojsk i ich podtrzymywaniem (zabezpieczeniem) od punktu początkowego (garnizonów) do obszaru operacji[9]. Rozważane w pracy badawczej zagadnienie **RSOM** – przyjęcie, postój i dalszy ruch wojsk na teatrze działań **jest końcową fazą rozwijania**. Zrozumienie tego

---

[7] Zob. o zasadniczym znaczeniu projekcji siły w amerykańskiej strategii wojskowej [w:] Joint Publication 4-01.8: *Joint Tactics, Techniguess and Procedures for Joint Reception, Staging, Onward Movement, adn Integration*, s. I-1; Joint Staff, Washington D.C., 2002.

[8] *Operacje połączone*, Szt. Gen. Wewn. 3/20/2001, Warszawa 2001, s. 2-3.

[9] JP 4-01.8, op. cit., s. I-1.

pozwala zidentyfikować istotę, funkcje i treści zjawiska oraz jego elementy, w tym realizowane przedsięwzięcia, ich wzajemne relacje i wspólny wkład w osiągnięcie celu końcowego (załącznik 1).

Rozwijanie wojsk wymaga odpowiednich prac planistycznych (planowania), które wychodząc od ustalenia przyszłego rozmieszczenia sił na teatrze działań rozpatruje dalej wszelkie aspekty prowadzące do zebrania wojsk na teatrze i połączenia ich w całość jako siłę do zrealizowania celów operacji w jej obszarze. Stąd wyróżnia się **cztery fazy rozwijania:** 1. działania przygotowawcze poprzedzające rozwijanie; 2. ruch do portów (lotnisk lub stacji kolejowych, morskich) i załadunek na środki transportowe; 3. ruch do portów wyładowczych; 4. RSOM.

Rozwijanie sił uważane jest przez znawców za **proces złożony i dynamiczny** angażujący wiele podmiotów a także **za element sztuki wojennej dowódców NATO**.[10] Wymaga on przygotowań, szkolenia i ćwiczeń, a także ciągłej koordynacji i integracji wspólnych wysiłków cywilno – wojskowych przemieszczanych wojsk, sił zapewniających transport wojsk i materiałów oraz sił zabezpieczających bezpieczeństwo i potrzeby logistyczne. **Współpraca** potrzebna jest zarówno na etapach planowania i przygotowań, jak i wykonawczym. Szczególnie ważne jest łączenie działań, uzgadnianie spraw funkcjonalnych i organizacyjnych przy przekazywaniu (udostępnianiu) informacji i środków fizycznych (infrastruktury, maszyn, urządzeń itp.). Sprawne i skuteczne rozwinięcie potrzebuje solidnej realizacji każdego etapu i płynnego przechodzenia z jednego w drugi.[11]

Rozwijane wojska mogą pochodzić z terytorium RP lub z rejonów dotychczasowych działań poza granicami kraju („wysuniętej obecności"). Mogą składać się w części z żołnierzy rezerwy oraz sprzętu pobieranego z gospodarki narodowej oraz korzystać z usług i sprzętu kontraktowego od dostawców cywilnych.

Proces rozwijania wymaga posiadania koncepcji wyprowadzonej z narodowej strategii wojskowej, co z kolei pozwala określić strukturę RSOM, w tym rodzaje (gatunki) jednostek je realizujących, sposoby narodowego

---

[10] Zob. projekt AJP – 3.13, op. cit, s. 3.
[11] Tamże.

dowodzenia nimi i zapewniania im potrzeb logistycznych. Także bez wsparcia państwa – gospodarza. Ideę (koncepcję narodową) procesu RSOM bez HNS przedstawia załącznik 2.

1.2 Organizacja przyjęcia sił połączonych na teatrze

W świetle doświadczeń odzwierciedlonych w aktualnej doktrynie sojuszu we wszystkich wielonarodowych operacjach połączonych **sojuszu koordynacja przemieszczania wydzielonych wojsk do obszaru teatru należy do kompetencji dowódcy Sojuszniczych Sił Połączonych**. Wymaga to uruchomienia na szczeblu wyższych dowództw podległych (MSC) regionalnego połączonego Centrum Koordynacji Ruchu (JMCC) oraz ustanowienia Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (TMCC) – części sztabu COMAJF (J4), kierującego przemieszczaniem.[12]

Sprawność przemieszczania wojsk do i w rejonie Teatru, szczególnie gdzie nie występuje lub jest dostępne w ograniczonym zakresie wsparcie państwa-gospodarza, determinuje posiadanie jednostek RSOM podległych pod JMCC oraz TMCC. **Im wyższy stopień wielonarodowości i rozmach peracji, tym większa potrzeba angażowania potencjału jednostek RSOM dla zapewnienia ciągłości wsparcia mobilności przemieszczanych Sił Połączonych**.

Organizacja przyjęcia (przygotowania) Sił Połączonych **na Teatrze obejmuje następujące fazy** (etapy):

1) Ustanowienie struktury dowodzenia i kierowania (C2) dla Sił Połączonych i struktury łączności z dowództwami NATO oraz poprzez
2) Dowódcę Strategicznego, z państwami wydzielającymi siły (TCNs – *Troop Contributing Nations*);
3) Utworzenie i ochrona linii komunikacyjnych (LOCs – Lines of Communications);
4) Koordynowanie rozwijania sił;

---

[12] STANAG 2506: *Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk* AJP – 4.4, HQ Brussels 2001, p. 203, s. 2-2 – 2-3.

5) Rozbudowa (wzmocnienie) sił;

6) Przygotowanie i szkolenie sił na Obszarze Działań Połączonych;

7) Ochronę i bezpieczeństwo sił;

8) Zainstalowanie sieci współdziałania – według potrzeb;

9) Prowadzenie wstępnych operacji – według potrzeb[13].

Działania prowadzone w fazie przygotowania należą do zakresu działań Dowódców Strategicznych i Dowódcy Sił Połączonych oraz państw wydzielających siły. Strategiczne rozwinięcie sił należy do głównych obowiązków Dowódcy Strategicznego i państw wydzielających siły, a Dowódca Sił Połączonych monitoruje tylko rozwój sytuacji. Dowódca Sił Połączonych odgrywa przy tym dużą rolę i posiada duże uprawnienia formalne. Po przekazaniu mu uprawnień do dowodzenia (ang. *Transfer of Authority*) przydzielonymi oddziałami narodowymi, Dowódca Sił Połączonych, poza aspektami związanymi z operacją, odpowiada za ochronę i bezpieczeństwo tych sił, ich rozbudowę (wliczając w to przygotowanie i szkolenie na Obszarze Działań Połączonych) oraz w razie potrzeby, za prowadzenie wstępnych operacji.

1.2.1 Faza Przygotowania

Wielonarodowa operacja połączona cechuje się własną specyficzną dynamiką i charakterystyką. Pozwala ona Dowódcy Sił Połączonych stworzyć względnie lepszą pozycję startową przed rozpoczęciem właściwej operacji. Każdy oficer w Dowództwie Sił Połączonych lub w Dowództwie Komponentów musi mieć świadomość, że Faza Przygotowania może być łatwo zakłócona lub przerwana przez przeciwnika. Tymczasem, prosty i niezakłócony dostęp do Obszaru Działań Połączonych ma zasadnicze znaczenie dla sukcesu operacji. Zabezpieczenie i utrzymanie linii komunikacyjnych (ang. *Lines of Communication* - LOC) tam gdzie to tylko możliwe, odgrywa w operacji fundamentalną rolę. Zapewnienie strategicznych linii komunikacyjnych jest

[13] AJP – 3: *Operacje Połączone Sojuszu*, Wojskowa Komisja Normalizacyjna, Warszawa 2001, p. 4003, s. 91.

obowiązkiem narodowym i koordynowane jest przez organy narodowe w ścisłej współpracy z Dowódcami Strategicznymi. Jednak ilość i typ zasobów wydzielonych dla potrzeb misji jednoznacznie zależy od środowiska politycznego i operacyjnego.

1.2.2 Siły samowystarczalne

Początkowe przybycie sił do Obszaru Działań Połączonych powinno mieć zapewnioną wczesną i realną zdolność bojową wraz z koniecznym wsparciem logistycznym w celu spełnienia wymagań misji Dowódcy Sił Połączonych. Przybycie tzw. „sił samowystarczalnych" stanowi na tyle istotną część procesu rozwijania sił, że jest koordynowane przez właściwe Centrum Koordynacji Przemieszczania Sił Sojuszniczych działające przy Dowódcy Strategicznym (ang. *Allied Movement Coordination Centre* - SC's AMCC). Rozwinięcie tych sił wykonywane jest zgodnie z Wykazem Gotowości Sił Sojuszu Dowódcy Strategicznego (ang. *Strategie Commsnders Allied Disposition Ust* - SC's ADL) w oparciu o żądaną datę zgłoszenia zapotrzebowania przez Dowódcę Sił Połączonych (ang. JFC's *Commanders Required Date* - JFC's CRD), jak również w oparciu o zalecenia i wytyczne Dowódcy Sił Połączonych. Ocena sytuacji na Obszarze Działań Połączonych oraz właściwe skomponowanie elementów bojowych, wsparcia bojowego i zabezpieczenia bojowego w ramach nowo przybyłych sił - w oparciu o taką ocenę - jest rzeczywiście jednym z trudniejszych i ważniejszych wyzwań, które czeka Dowódcę Sił Połączonych, Dowódców Komponentów i ich sztaby. Zadanie to staje się jeszcze bardziej skomplikowane przez ograniczenia w dostępności transportu strategicznego ze względu na pojemność i wymiary. Dowódca Sił Połączonych musi mieć zagwarantowane, na możliwie najwcześniejszym etapie, uprawnienia do koordynowania działania, aby ułatwić przygotowanie sił na Obszarze Działań Połączonych.

Konieczne jest ustanowienie, po procesie selekcji, **Punktów Wyładunku** (ang. *Points of Disemebarkation* - POD) oraz **Wysuniętych Baz Ześrodkowania** (ang. *Forward Mounting Base* - FMB) jeszcze przed rozwinięciem sił głównych. W celu zapewnienia właściwego poziomu

przepustowości w punktach POD lub bazach FMB zasadniczą sprawą jest rozwinięcie zawczasu zasobów logistycznych, umożliwiających szybsze przemieszczanie sił do przodu. Dokładna struktura logistyki sił samowystarczalnych zależy od prowadzonej operacji i dlatego trudno przecenić ważność oceny wstępnego rozwinięcia sił.

1.2.3 Operacje wstępne

Mogą być wymagane w celu przejęcia miejsc zaczepienia („przyczółków") na Obszarze Działań Połączonych i zorganizowania w nich **Punktów Wyładunku** (POD) lub **Etapów Pośrednich** (ang. *Holding Area* - HAs*)*.

Przygotowanie Sił Połączonych na Obszarze Działań Połączonych zależy od udanego, początkowego wprowadzenia sił. Możliwe są zakłócenia wejścia sił przez strony uwikłane w konflikt (nawet przez strony trzecie) w celu stworzenia uprzywilejowanej pozycji względem Sił Połączonych przed rozpoczęciem ich rozwijania. W takim przypadku Dowódca Sił Połączonych może zadecydować o przeprowadzeniu operacji przygotowującej z wykorzystaniem siły bojowej elementów manewrowych w celu ustanowienia bezpiecznych rejonów ześrodkowań na Obszarze Działań Połączonych. Siły mieszane obejmujące Siły Operacji Specjalnych (ang. *Special Operations Forces* - SOF*)*, powietrzne siły desantowe, powietrzne siły szturmowe, morskie siły desantowe oraz następujące po nich formacje mogą otrzymać zadanie stworzenia przyczółków, które następnie mogłyby być rozbudowane w celu udanego rozwinięcia głównych Sił Połączonych na Obszarze Działań Połączonych. Wymienionych wyżej operacji nie należy mylić z Operacjami Wstępnymi *(*ang. *Preliminary Operations),* które może zarządzić Dowódca Sił Połączonych i które mogą być prowadzone przed rozpoczęciem właściwej operacji[14].

[14] Tamże, p. 4009, s. 94.

1.2.4 Ocena zdolności bojowych

Możliwie, jak najwcześniejsza i poprawna ocena zdolności infrastruktury na Obszarze Działań Połączonych ma zasadnicze znaczenie dla prowadzenia operacji. Zorganizowanie sieci zespołów łącznikowych z sojusznikami, partnerami koalicyjnymi i wieloma innymi organizacjami, które mogą działać na Obszarze Działań Połączonych, może wspomagać gromadzenie informacji ułatwiających analizę zdolności i braków w siłach przyjmowanych na Obszarze Działań Połączonych. Poprzez zidentyfikowanie braków **– w tym HNS, którego obecność mogłaby służyć pomocą w RSOM** - Dowódca Sił Połączonych może, ściśle współdziałając z Dowódcą Strategicznym, zwiększyć zdolności infrastruktury na Obszarze Działań Połączonych poprzez pozyskanie wojskowych i cywilnych instalacji i budynków.

1.2.5 Główny wysiłek

W czasie operacji główny wysiłek powinien początkowo koncentrować się na działaniach wywiadowczych i logistycznych, w tym RSOM. Wczesne rozwiniecie struktury wywiadowczej znacznie ułatwia prowadzenie właściwej operacji. Utworzenie zdolności do podtrzymywania działań podczas operacji będzie stanowić istotną część Fazy Przygotowania i decydować o tym, czy operacja w ogóle może być prowadzona i w jakim czasie.

W dużym stopniu zależeć to będzie od poziomu zapasów zgromadzonych na Obszarze Działań Połączonych, poziomu skuteczności ich wykorzystania w operacji oraz przygotowania innych środków logistycznych ułatwiających siłom prowadzenie dalszych działań.

1.2.6 Ochrona, zabezpieczenie i bezpieczeństwo

Ochrona ma zasadnicze znaczenie dla odniesienia sukcesu w rozwijaniu Sił Połączonych. Oznacza to, że część sił będzie użyta do zadań związanych z ochroną i może być czasowo niedostępna do wykonywania innych zadań. W razie konieczności, ochrona linii komunikacyjnych (LOC) poza Obszarem Działań Połączonych musi zostać zapewniona przez państwa NATO lub

Dowódców Strategicznych.

Od Dowódcy Sił Połączonych powinno się wymagać podjęcia środków w celu ochrony personelu, dokumentów i wyposażenia przed różnymi zagrożeniami, na które narażone są Siły Połączone, poczynając od szeroko zakrojonych operacji bojowych przeciwnika, a kończąc na aktach sabotażu i akcjach terrorystycznych o niewielkiej skali. Ochrona sił powinna także oznaczać przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa w celu niedopuszczenia do niepotrzebnych strat w ludziach i sprzęcie w Siłach Połączonych, a także w relacjach z ludnością miejscową na Obszarze Działań Połączonych, w wyniku niezgodnego z przepisami bezpieczeństwa zachowania się personelu Sił Połączonych przed rozpoczęciem właściwej operacji.

1.2.7 Ochrona infrastruktury linii komunikacyjnych.

Równie ważnym elementem w przygotowaniu sił do operacji połączonych jest ochrona infrastruktury linii komunikacyjnych (ang. *Line of Communication* - LOC). Punktami Wyładunku mogą być **Morskie Porty Wyładunku** (ang. Sea *Port of Disembarkation* - SPOD), **Lotnicze Porty Wyładunku** (ang. *Air Port of Disembarkation* – APOD) i **Kolejowe Punkty *Wyładunku*** (ang. *Rail Point of Disembarkation* – RPOD), poprzez które siły i zaopatrzenie będą kierowane do Obszaru Działań Połączonych. Przemieszczanie może odbywać się także drogami lądowymi (załącznik 3).

Zazwyczaj, ale niekoniecznie, Punkty Wyładunku mogą być organizowane wewnątrz Obszaru Działań Połączonych. Na wybór takich punktów mogą wpływać spodziewane destrukcyjne działania przeciwnika. Za wybór Punktów Wyładunku odpowiadać powinny głównie państwa wydzielające siły. Ponieważ jest to ważna sprawa także dla Dowódcy Strategicznego i Dowódcy Sił Połączonych to w zależności od sytuacji, mogą oni doradzać w kwestii wyboru. Kwestie sporne rozstrzygane są na szczeblu operacyjnym lub strategicznym na konferencjach poświęconych ruchom wojsk (przemieszczeniom). Dlatego też powinno się określać m.in.:

1) **Wysuniętą Bazę Ześrodkowania** (ang. *Forward Mcuniing Base* – FMB) - którą powinien być najczęściej port, lotnisko lub końcowa stacja

kolejowa, z której mogą być prowadzone operacje w głąb Obszaru Działań Połączonych, szczególnie wtedy, gdy obszar ten znajdował się będzie na końcu długiej i narażonej na zniszczenie strategicznej linii komunikacyjnej. Normalnie Wysunięta Baza Ześrodkowania (FMB) umieszczona będzie na obszarze odpowiedzialności Dowódcy Strategicznego, ale niekoniecznie na Obszarze Działań Połączonych. Baza FMB musi być chroniona i nie może być narażona na bezpośredni atak przeciwnika. Stanowiąc główny punkt wejściowy do Obszaru Działań Połączonych, baza FMB musi być zdolna do przyjęcia i uformowania sił w jej rejonie, a także zdolna do przyjęcia i obsługi sił wzmocnienia, sił rezerwowych i osób ewakuowanych. Jej wybór i wykorzystanie będzie nadrzędną sprawą Dowódcy Strategicznego, któremu doradza Dowódca Sił Połączonych.

2) **Wysuniętą Bazę Operacyjną** (ang. *Forward Operating Base* - FOB). Będzie to miejsce Obszaru Działań Połączonych, z którego należy przewidywać prowadzenie operacji. Jego wybór i wykorzystanie będzie sprawą operacyjną Dowódcy Sił Połączonych i Dowódców Komponentów i stanowi cześć Planu Operacji (OPLAN).

Sukces operacyjny może również zależeć od cywilnego i wojskowego wsparcia Sił Połączonych przez narody zamieszkujące Obszar Działań Połączonych. O ile to możliwe, koordynacja takiego wsparcia powinna być wcześniej zaplanowana, a jego poziom wynegocjowany zgodnie z planami opracowanymi zawczasu lub we wczesnym etapie planowania w sytuacji kryzysu. Nawet jeżeli nie występuje kryzys w pomocy humanitarnej to w przypadku wprowadzenia znacznych sił wojskowych mogą, wystąpić problemy z zaopatrzeniem odczuwalne przez ludność cywilną.

Zadaniem komórki CIMIC (ang. *Military Cooperation* CIMIC) będzie oszacowanie zapasów cywilnych i określenie jasnych wytycznych, aby nie dopuścić do odczuwalnych braków w zaopatrzeniu. Ponadto komórka CIMIC powinna ocenić wpływ obecności wojsk na lokalną gospodarkę, aby nie doprowadzić do jej osłabienia przez niewłaściwe korzystanie z zasobów wojskowych i cywilnych. Wszystkie umowy powinny być przygotowywane przez jeden organ władzy (zazwyczaj Dowódcę Strategicznego na szczeblu

planowania strategicznego lub wyznaczone macierzyste Dowództwo Wielonarodowych Połączonych Sił Operacyjnych (ang. *CJTF Parent* HQ)). Wdrożenie planów HNS (zazwyczaj opisane w Ustaleniach Technicznych *(ang. Technical Arrangements)* lub w Ustaleniach Wdrożeniowych *(ang. Implementing Arrangements)* powinno być na Obszarze Działań Połączonych kierowane i koordynowane przez jeden uprawniony organ, który działałby w imieniu Dowódcy Sił Połączonych.

W sytuacji, gdy operacja prowadzona jest w wymiarze wielonarodowym i Siły Połączone składają, się z kilku kontyngentów narodowych, to Dowódca Sił Połączonych będzie musiał zapewnić koordynowanie planów RSOM (i HNS) nie tylko z Krajem-Gospodarzem ale także z kontyngentami narodowymi. To ułatwi zarówno zarządzanie zasobami wewnątrz Obszaru Działań Połączonych, jak i kontrolowanie kosztów (konkurencja pomiędzy państwami wydzielającymi siły w dziedzinie wsparcia niewątpliwie wpłynie na obniżenie cen). Z tego powodu konieczne będzie wydzielenie w Dowództwie Sił Połączonych komórki odpowiedzialnej za efektywny rozdział zasobów.

Napływ sił i zaopatrzenia do **Punktu Wyładunku** (ang. *Point of Debarkation* – POD) nie powinien przekraczać jego zdolności załadunkowej, o ile nie zostały zorganizowane **Etapy Pośrednie** *(ang. Holding Areas).* Faktycznie, w przypadku dużych i złożonych operacji, może okazać się konieczne korzystanie od początku z Etapów Pośrednich w celu aklimatyzacji, stworzenia formacji i ich przygotowania przed rozwinięciem na Obszarze Działań Połączonych,

Operacyjne Linie Komunikacyjne (ang. *Operationai Lines of Communications* - LOC*)* będą to wszystkie drogi lądowe, morskie i powietrzne, które łączą, siły operacyjne z jedną lub więcej bazami operacyjnymi i wzdłuż, których przemieszczane są siły wzmocnienia i dostawy. Operacyjne Linie Komunikacyjne powinny być ustanawiane możliwie, jak najwcześniej a za ich zorganizowanie odpowiada Dowódca Sił Połączonych. Linie takie, a w szczególności linie kolejowe i drogi lądowe rzadko kiedy będą udostępniane tylko siłom NATO. Będą one wykorzystywane przez miejscową ludność, organizacje niosące pomoc humanitarną oraz siły lokalne. Wymagane jest jasne określenie odpowiedzialności za ich używanie oraz konieczne jest

ustanowienie organu koordynującego ich wykorzystanie, utrzymanie i rozwijanie.

Podczas przemieszczenia strategicznego może być wymagana ochrona linii komunikacyjnych, szczególnie wtedy, gdy w ich sąsiedztwie są kraje wrogo nastawione lub prowadzą one przez obszary silnie zaludnione. Nawet po rozwinięciu Sił Samowystarczalnych (ang. *Enabling Forces)* na Obszarze Działań Połączonych powinny one posiadać zdolności obronne. Możliwość przemieszczania sił do przodu na wysunięte stanowiska zależy od ich zdolności działania z baz zabezpieczających lub z wykorzystaniem takich baz.

Fizyczna lokalizacja **Punktów Wyładunku** (PODs) i **Wysuniętych Baz Ześrodkowań** (ang. *Forward Mounting Base* - FMB), ich odporność na uderzenia oraz rola i miejsce w RSOM to główne czynniki decydujące o ich wyborze, które będą decydować także o wymaganiach na ochronę takich punktów i baz. Niezależnie od fizycznego zabezpieczenia infrastruktury i baz przyjmujących siły, może okazać się konieczne podjęcie środków bezpieczeństwa operacyjnego (ang. *Operational Security* - OPSEC), przeprowadzenia operacji psychologicznych (ang. *Psychoiogicai Operations* - PSY OFS) oraz przeprowadzenia nawet ograniczonych działań ofensywnych, jako operacji wstępnych (ang. *Preliminary Operations,)* oddziaływujących na gotowość sił przeciwnika, jego zamiary i skuteczność bojową. Rozwinięcie określonych sił ochrony będzie oznaczać nadanie wysokiego priorytetu dla ich przemieszczenia, aby zapewnić ich przybycie na czas w momencie rozwijania sił głównych i ich obecność od początku do końca. Należy także uwzględnić konieczność rozwijania sił ochrony w innych celach niż wynikających z samej operacji. Konieczność dostosowania wymagań na dowodzenie i kierowanie siłami ochrony z Połączonego Obszaru Tyłowego (ang. *Joint Rear Area* JRA) może spowodować, że Dowódca Sił Połączonych wyznaczy jednego z Dowódców Komponentów na odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa na obszarze JRA.

Kolejnym nie mniej ważnym przedsięwzięciem przygotowania sił do operacji połączonej jest **ich rozwijanie**, które zależy od wielu aspektów:

- misja sił połączonych;
- relacje z krajami tranzytowymi i krajami-gospodarzami;

- środowisko w którym siły są rozwijane;
- zakresy odpowiedzialności państw wydzielających siły, dowódców Strategicznych, Dowódcy Sił Połączonych i Dowódców Komponentów;
- możliwości transportowania droga powietrzna i potrzeby transportowe;
- ochrona strategicznych linii komunikacyjnych;
- sytuacja operacyjna na obszarze działań połączonych.

Koncepcji prowadzenia operacji w obszarze tyłowym (JRA) przeciwstawia się niekiedy zadania i funkcje, jakie powinno spełniać Centrum Wielonarodowej Połączonej Logistyki w tym obszarze. Dyskusje prowadzone wśród uczestników NATO wskazują na potrzebę ustalenia doktrynalnych zasad i organów odpowiedzialnych za operację w tym rejonie. Wobec różnic w określeniu zakresu odpowiedzialności pomiędzy poszczególnymi dowództwami NATO i krajami istnieje konieczność podjęcia i rozwiązywania tych problemów.[15]

Jedną z zasad prowadzenia operacji RSOM, istotną dla transportu i ruchu wojsk, jest zasada kolektywnej odpowiedzialności za wsparcie transportowe. W tym aspekcie odpowiedzialność NATO leży w obszarze planowania. Dowódcy NATO są odpowiedzialni za rozpoczęcie, określenie priorytetów, koordynację i zdekonfliktowanie rozmieszczenia, transport i wsparcie sił. Działania te należy podejmować w kooperacji z krajem wysyłającym. Kraj wysyłający jest odpowiedzialny za planowanie i kontrolę przemieszczenia sił narodowych, narodowego komponentu sił międzynarodowych i grup z międzynarodowych dowództw tam gdzie kraj przyjął na siebie odpowiedzialność Państwa Wiodącego (LN) w transporcie. W odpowiedzialności kraju wysyłającego leży dowodzenie własnymi siłami do czasu przekazania dowodzenia (TOA) dla dowódcy NATO na Teatrze. Kraj

---

[15] Wg informacji pozyskanych z rozmowy z mjr. W. Przesórem (specjalistą Oddziału Transportu i Przeładunków, Zarządu Transportu i Ruchu Wojsk Generalnego Zarządu Logistyki SG WP) - uczestnika seminarium Dowództwa Wsparcia Tyłów 3. Natowskiego Korpusu Szybkiego Rozwinięcia (HQ RSC NRDC-Tu) na temat Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (Reception, Staging and Onward Movement RSOM), które odbyło się w kwietniu 2003 r. w Istanbule (Turcja).

wysyłający jest również odpowiedzialny za uzyskanie środków transportu do przemieszczenia, wsparcia i powrotu sił. Ta zasada musi być kształtowana przez potrzebę kooperacji, koordynacji i ekonomii wysiłku oraz powinna zawierać dwustronne i/lub wielostronne uzgodnienia. Z zasady panstwo - gospodarz (HN) ma władzę ostatecznego zaaprobowania, koordynowania oraz kontroli transportu i ruchu na swoim terytorium. Gdy nie ma państwa gospodarza lub nie jest on wstanie wykonać swoich zadań, odpowiedzialność za transport i ruch wojsk może być delegowana na kraj wiodący (LN).

Bieżące niedostatki NATO w prowadzeniu operacji RSOM, które już zidentyfikowano pokazują, iż pomimo przyjęcia zasady odpowiedzialności Kraju Gospodarza (HN) za RSOM w operacjach wykonywanych zgodnie z art. V. kraje wysyłające coraz bardziej angażują własne elementy wsparcia (NSE), które w efekcie duplikują wysiłki HNS w zakresie zapewnienia potrzeb życiowych, wsparcia medycznego i kontroli ruchu. Zagadnienia te są ostro eksponowane w operacjach spoza art. V, lub gdy wsparcie państwa gospodarza jest nieosiągalne. Problemem jest też przekazywanie dowodzenia i kontroli nad narodowymi siłami dowódcy operacyjnemu (JFC) dopiero w chwili rozpoczęcia działań. Niewystarczające jest śledzenie przybywających zasobów, co zwiększa ilości sprzętu i zapasów w teatrze i może spowodować opóźnienie w ich efektywnym wykorzystaniu. Zaangażowanie logistyczne wzrasta tak znacznie, że prowadzenie operacji staje się prawie niemożliwym. Dodatkowo dowódca operacyjny nie jest w pełni poinformowany o napływaniu nowych sił i ich składzie, co powoduje brak koordynacji pomiędzy działającymi w rejonie wojskami. Kraje NATO nie posiadają też odpowiednich jednostek do prowadzenia operacji przyjmowania, przeformowania i dalszego ruchu wojsk. Brakuje wyspecjalizowanego sprzętu i ludzi lub ich udział jest za mały w siłach narodowych.

Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że dla skutecznego prowadzenia operacji niezbędne jest zbliżenie krajów sojuszu w rozumieniu (pojmowaniu) koncepcji RSOM.

Idea RSOM pokazuje zyski z przyjęcia jednolitej doktryny i procedur organizacyjnych, szczególnie w dowodzeniu i kontroli. Wskazuje na możliwości nowych technologii wykorzystywanych do poprawy zarządzania środkami transportowymi w celu efektywnego przemieszczania ludzi i sprzętu na teatrze.

Korekta już istniejących zasad i późniejsza implementacja jako doktryna RSOM jest ukierunkowane na dostarczenie bardziej efektywnego środowiska do przyjęcia ludzi, sprzętu i zapasów do miejsca przeznaczenia w trakcie wykonaniu operacji. Pod uwagę powinny być brane wszystkie aspekty: prawny, finansowy, wojskowy, ekonomiczny oraz wielonarodowy charakter przemieszczenia sił. Doktryna RSOM ukierunkowana jest na organizację przemieszczenia, procedury i zmiany organizacyjne w istniejących porozumieniach pomiędzy krajami NATO, Dowództwami NATO i partnerami zebranymi do wykonania misji. Celem ostatecznym jest stworzenie zdolności do natychmiastowego przemieszczenia sił i wykonania zadań zapewniających gotowość, wsparcie i zabezpieczenia sił. Wykonanie ich wiąże się z innymi zdolnościami operacyjnymi, a w szczególności z morskim i lotniczym transportem strategicznym.

Efektywność RSOM jest ściśle powiązana ze zdolnościami efektywnego transportu strategicznego. Zwiększenie zdolności morskiego i lotniczego transportu strategicznego mogą się okazać bezskuteczne, jeżeli nie będzie możliwości szybkiego wejścia sił do operacji poprzez ograniczenia przyjęcia postoju i dalszego ruchu wojsk przybyłych do teatru. Brak zdolności krajów do rozładunku sprzętu i ludzi przybywających do teatru może uniemożliwić wykonanie zadania postawionego dowódcy operacyjnemu.

1.2.8 Wzajemne relacje z krajami tranzytowymi i krajami-gospodarzami

W głównej mierze niewątpliwie dotyczą one uzyskania zgody dyplomatycznej (ang. DIPCLEAR -*Diplomatic clearancs)*. Jej otrzymanie przed wejściem lub przejściem, odpowiednio, do lub przez strefę powietrzną, terytorium lub wody terytorialne danego konkretnego państwa wpływać będzie na wszystkie aspekty planowania i rozwijania sił. Ograniczenia na przeloty często ograniczają dostęp sił do potrzebnej przestrzeni powietrznej. Konwencja Chicagowska z 1944 r. o Lotnictwie Cywilnym określa, ze każde państwo posiada pełne i wyłączne prawa do zarządzania przestrzenią, powietrzna nad jego terytorium. Żaden samolot Sojuszu nie może przelatywać nad i ładować na terytorium innego państwa bez wcześniejszego uprawnienia,

określanego jako zgoda dyplomatyczna. Przed przekazaniem uprawnień dowodzenia, wyrażenie zgody dyplomatycznej jest sprawą narodową. Po przekazaniu TOA za wydanie zgody dyplomatycznej odpowiadają właściwe organy dowodzenia NATO.

W okresie zwiększonego napięcia lub konfliktu może okazać się niemożliwe otrzymanie od niektórych państw zgody dyplomatycznej. W celu niedopuszczenia do możliwości zagrożenia bezpieczeństwa samolotów i okrętów oraz podtrzymania stosunków dyplomatycznych w przyszłości, należy wykorzystywać zapasowe drogi, o ile jest to praktycznie możliwe. Jednak w niektórych okolicznościach może okazać się konieczne zignorowanie ograniczeń dyplomatycznych oraz opracowanie planu ustanowienia i utrzymania **linii komunikacyjnych** (ang. *Lines of Communicatons* - LOCs*)* na obszarach potencjalnie wrogich. Taka sytuacja może dotyczyć także sił morskich, kiedy częściowe kontrolowanie akwenów morskich może okazać się konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa **morskich szlaków tranzytowych** (ang. *Sea Lines of Communication* – SLOC). Taką kontrolę można ustanowić na czas tranzytu poprzez wydzielenie z sił głównych, jeszcze przed ich rozwinięciem, morskiej grupy kontrolnej. Jednakże, zgodnie z 3 Prawem Morskim Konferencji ONZ, statkom morskim przysługuje prawo swobodnego przepływu przez wody terytorialne innego państwa *(*ang. *Right of Innocent Passace).* Podczas żeglugi tranzytowej statki nie mogą podejmować działań militarnych oraz muszą korzystać ze wskazanych szlaków morskich. Alternatywnym rozwiązaniem dla osiągnięcia kontroli na morzu jest użycie konwojów w celu ochrony żeglugi czarterowej lub handlowej.

Rozwinięcie elementów Sił Połączonych poza macierzystymi bazami na Obszarze Działań Połączonych często zależy od wykorzystania infrastruktury państw nie należących do NATO, lecz traktowanych **jako państwa tranzytowe**. Wczesne nawiązanie współpracy Dowództwa Strategicznego z państwami uważanymi za kluczowe dla udanego rozwinięcia sił, ułatwia rzeczywiste korzystanie z infrastruktury krajów tranzytowych. Prawne i finansowe aspekty muszą być negocjowane pomiędzy przedstawicielami NATO a władzami krajów tranzytowych, ale również ważne są ustalenia dotyczące ochrony

i bezpieczeństwa personelu i sprzętu na terytorium kraju tranzytowego.

1.2.9 Rozwiniecie Sił Połączonych na Obszarze Działań Połączonych

Będzie ono zależeć często od wsparcia państwa – gospodarza (jeśli będzie dostępne), zasobów miejscowych oraz mobilnej, elastycznej i odtwarzalnej infrastruktury wspomagającej siły zbrojne. Jednakże należy mieć na uwadze, że wsparcie państwa-gospodarza lub zasoby miejscowe mogą okazać się minimalne lub niewystarczające. W oparciu o początkową ocenę możliwości wsparcia w ramach HNS na Obszarze Działań Połączonych, Dowódca Sił Połączonych może zapewnić najbardziej żywotne elementy HNS przed rozwinięciem Sił Samowystarczalnych (ang. *Enabling Forces).* **Wczesne planowanie przez Dowództwo Strategiczne i macierzyste Dowództwo Sił Połączonych powinno wykazać możliwości i braki HNS w zasobach lokalnych**, wliczając w to zasoby używane przez organizacje *międzynarodowe* (ang. *Internationa! Organisations* - IOs), organizacje pozarządowe (ang. *Non-Governmental Organisations* - NGOs) w celu zapewnienia pomocy humanitarnej. Doświadczenia zebrane w dotychczasowych operacjach pokazują, że Dowódca Strategiczny i Dowódca Sił Połączonych powinni pokierować dystrybucją zasobów narodowych i natowskich tak, aby nie dopuścić do braków.

Za rozwinięcie kontyngentów narodowych od baz macierzystych do Punktów Wyładunku (PODs) odpowiadają w zasadzie państwa wydzielające siły w połączeniu i współdziałaniu z Dowódcami Strategicznymi. Dowódca Strategiczny, ściśle współpracując z państwami zapewniającymi transport strategiczny, tworzy warunki do bezpiecznego i terminowego rozwinięcia. Dowódca Strategiczny koordynuje przemieszczanie personelu i sprzętu zgodnie z Wykazem Gotowości Sił Sojuszniczych (ang. *Allied Dispositon Ust),* co zapewnia uporządkowany przerzut sił do Obszaru Działań Połączonych.

W operacjach o dużej skali, państwa NATO potrzebują zapewnienia znacznego transportu strategicznego w oparciu o środki wojskowe lub wyczarterowane komercyjnie. Inną opcją, ale możliwą do zastosowania tylko w ekstremalnej sytuacji, jest użycie okrętów i samolotów zarekwirowanych

z gospodarki (ang. *Ships/Aircraft Taken Up from Trade* (STUFT/ATUFT). Opcje STUFT/ATUFT znacznie różnią się od czarterowania, gdyż wymagają zalegalizowania przez rząd, a państwa są zobowiązane do zwrócenia samolotów/okrętów ich właścicielom w oryginalnym stanie. Odpowiedzialność za stan samolotów i okrętów czarterowanych powinna spoczywać na ich właścicielach.

Do rozwinięcia sił na Obszarze Działań Połączonych wymagane będzie użycie komercyjnych środków transportu, gdyż większość państw NATO nie ma wystarczających strategicznych zdolności transportowych do przewożenia własnych kontyngentów narodowych, a tym bardziej do wspierania pojedynczo innych państw.

Użycie komercyjnych środków transportowych nie będzie stanowić przeciwwagi dla środków militarnych, gdyż korzystanie z komercyjnych środków, a w szczególności z samolotów związane jest z wieloma następującymi problemami:

- **Cargo** - lotnictwo cywilne ma zazwyczaj ograniczenia w zdolności przewozu cargo, szczególnie w odniesieniu do ciężkich i nieporęcznych elementów wyposażenia wojskowego;
- **Infrastruktura** - nowoczesne lotnictwo cywilne przystosowane jest do korzystania z dobrze wyposażonych portów lotniczych;
- **Bezpieczeństwo lotów** - samoloty cywilne nie są wyposażone w żadne środki samoobrony i ich wykorzystanie w czasie konfliktu może być ograniczone ze względu na wymogi bezpieczeństwa lotów;
- **Ustawodawstwo i koszty** - przepisy dotyczące ubezpieczeń i odszkodowań, przepisy Władz Lotnictwa Cywilnego *(dvii Aviation Authority),* zabezpieczenia prawne wymagane przez przewoźników oraz angażowanie osób cywilnych na obszarach niebezpiecznych stwarzają problemy w wykorzystaniu lotnictwa cywilnego. Zarówno opcje STUFT/ATUFT, jak i czarterowanie komercyjne samolotów mogą powodować duże koszty, aczkolwiek w różny sposób;
- **Trzecia Konwencja Genewska (1949) -** cywilne załogi samolotów

zgodnie z artykułami 4.a. (4) i (5) mają prawo do ochrony i powinny być odpowiednio poinstruowane oraz wyposażone we właściwe karty identyfikacyjne przez organ wynajmujący, czarterujący lub dowodzący.

Podczas fazy planowania rozwinięcia, Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk przy Dowódcy Strategicznym (SC's AMCC) może koordynować harmonogram pozyskiwania samolotów i statków.

Głównym czynnikiem w pozyskiwaniu statków będzie ich sprawność żeglugowa. W odróżnieniu od samolotów statki morskie nie są poddawane rygorystycznym okresowym przeglądom technicznym. Środki transportu strategicznego, niezależnie od tego czy są wojskowe, czarterowane, rekwirowane według procedur STUFT/ATUFT lub pozyskiwane w jeszcze inny sposób są i tak niewystarczające. Z uwagi na ich podatność na atak i/lub sabotaż, należy cały wysiłek włożyć w ochronę i obronę środków transportowych będących w dyspozycji. Morskie i lotnicze Punkty Wyładunku (odpowiednio SPODs i APODs) oraz te odcinki strategicznych linii komunikacyjnych, które znajdują się na Obszarze Działań Połączonych, muszą być osłaniane i chronione przez wydzielone siły.

Przemieszczanie kontyngentów narodowych i/lub utworzonych formacji z **Punktów Załadunku** (PODs) przez **Etapy Pośrednie** (HAs) i **Obszary Ześrodkowań** (ang. *Assembly Areas* - AAs*)* do Rejonu Operacyjnego (OA) wymaga zdolności transportowych wewnątrz Obszaru Działań Połączonych, które ze swojej natury różnią się od zdolności transportu strategicznego. Wymagania na środki transportu operacyjnego (tzn. wielkość, wymiary, ilość, możliwości operacyjne, zdolności obronne) wymuszają użycie różnych typów zasobów, zarówno ilościowych, jak i jakościowych. Tak jak w przypadku rozwinięcia strategicznego, rozwiniecie wewnątrz Obszaru Działań Połączonych ułatwia użycie narodowych zdolności transportowych, zazwyczaj przewidzianych dla kontyngentów narodowych, ale okazyjnie udostępnianych innym kontyngentom i/lub formacjom.

Niektóre elementy Sił Połączonych zdolne będą do autonomicznego rozwijania na Obszarze Działań Połączonych. Granice takiej niezależności

zależą od wielkości wyposażenia, odległości pomiędzy miejscem początkowego zgrupowania a zarządzonym miejscem nowej lokalizacji, którym może być **Etap Pośredni** (ang. *Holding Area* - HA), **Obszar Ześrodkowania** (ang. *Assembly Area* - AA) lub **Rejon Operacyjny** (ang. *Operational Area* - OA -) oraz wielkości formacji. Jednak w niektórych konkretnych operacjach, autonomiczne rozwinięcie na Obszarze Działań Połączonych może nie zostać zaakceptowane np. z przyczyn politycznych lub z powodu dużej skali zniszczeń.

O ile potencjał NATO do prowadzenia operacji Reagowania Kryzysowego podnosi możliwość skutecznego prowadzenia RSOM - to brak koncepcji, zasad i doktryny RSOM prowadzi do nieskuteczności w ich przeprowadzeniu.

Wypada zgodzić się z poglądem, że **RSOM jest kluczowym elementem osiągania sukcesu w początkowej fazie operacji, a jego doniosłość powinna być odzwierciedlona w procesie planowania**.[16] Potrzebę wzmocnienia możliwości RSOM wyrażono już w wielu dokumentach i inicjatywach NATO, między innymi w Inicjatywach Zdolności Obronnych gdzie zdolność do przerzutu (przemieszczalność) i mobilność są mocno akcentowane. Kraje sojuszu w ramach tych inicjatyw zostały zobowiązane do:

- kontynuowania przeglądów i gdzie to niezbędne, poprawy porozumień, obejmujących wszystkie aspekty prawne komercyjnego użycia przez wojsko kolei, środków transportu morskiego i lotniczego, jak też wyspecjalizowania się w przygotowaniu portów lotniczych oraz morskich do obsługi sprzętu i materiałów;
- zwiększenia własnych możliwości transportu morskiego i lotniczego oraz możliwości przyjęcia przemieszczania sił własnych i wielonarodowych dowództw (w przypadku „konieczności");
- poprawienia zdolności do przerzutu w zakresie „transportowalności" poprzez zwrócenie uwagi na aspekty standaryzacyjne przeznaczonego do transportu wyposażenia sprzętu i uzbrojenia.

W zakresie wzmacniania Logistyki:

- sojusz powinien rozwijać i implementować interoperacyjny system logistyczny jako część procesu dowodzenia i kontroli oraz konsultacji.

---

[16] Tamże.

System ten powinien być interoperacyjny z systemami krajów członkowskich w celu polepszenia koordynacji, planowania i zarządzania zasobami logistycznymi obejmując również śledzenie szczególnie ważnych środków dla dowództw NATO, agencji i krajów wysyłających;

- kraje NATO powinny zwiększyć interoperacyjność poprzez szerszą implementację wspólnych standardów.

Dzięki temu - zbliżenie krajów w zakresie jednolitego rozumienia doktryny RSOM w sferze planowania uczyni przyszłe operacje mocniejsze, bardziej elastyczne, skuteczniejsze i efektywniejsze. **Wielonarodowe zbliżenie do jednakowego rozumienia doktryny RSOM wymaga zarówno wspólnych poglądów jak i wysiłków. Ćwiczenia sojusznicze i narodowe powinny zatem obejmować także zagadnienia RSOM.**

Zaletą wielonarodowości będzie pokonanie ograniczeń polegających na stracie czasu poświęcanego na niezbędne uzgodnienia w planowaniu.

1.2.10 Tworzenie zgrupowania operacyjnego

Stanowi to kolejny ważny problem przygotowania i działania sił połączonych. W ramach jego tworzenia do Obszaru Działań Połączonych powinna być przerzucona właściwa kompozycja Sił Połączonych w celu osiągnięcia właściwego wyważenia zdolności bojowych umożliwiających wykonanie zadania. Znajdzie to odzwierciedlenie w Wykazie Sił Sojuszniczych (ang. *Allied Force List* - AFL) i w Wykazie Gotowości Sił Sojuszniczych (ang. *Allied Disposition List* - ADL), dokumentach wspomagających zamiar Dowódcy Sił Połączonych poprzez zapewnienie wymaganych rodzajów sił we właściwym czasie. Ponieważ Siły Połączone mogą prowadzić następne operacje tylko wtedy, gdy zapewniona jest zdolność do ich podtrzymywania, to Dowódca Sił Połączonych zmuszony jest do określenia początkowych priorytetów pozwalających zapewnić podtrzymywanie działań Sił Połączonych. To powoduje, że wymagana zdolność do podtrzymywania operacji często narzuca wymagania na początkowe zdolności manewrowe sił. Dowódca Sił Połączonych może w tej fazie operacji zwiększyć poziom akceptowalnego ryzyka w procesie

podejmowania decyzji. Jednakże w sytuacji zapoczątkowującego się kryzysu będzie istnieć zapotrzebowanie na różne opcje użycia sił w celu zapewnienia ich szybkiego i skutecznego wykorzystania lub zareagowania na zmieniające się zdarzenia. Tak jak w każdej operacji wielonarodowej, bilans sił powinien odzwierciedlać ich całkowitą gotowość i jak najlepszy ich podział. Istnieje realna pokusa ich potencjalnie niewłaściwego użycia jako małych, dobrze wyposażonych i wyszkolonych formacji o wyjątkowych zdolnościach bojowych. Poziomy gotowości sił mogą obejmować siły już rozwinięte lub siły utrzymywane w obniżonej gotowości na wezwanie (ang. NTM -*Notice To Move* - NTM*)* na Połączonym Obszarze Tyłowym (JRA) lub na Etapach Pośrednich (HA) i Wysuniętych Bazach Ześrodkowań (FME) a nawet przebywających w swoich narodowych bazach macierzystych. Należy pamiętać, że jeżeli nawet operacja zostanie zatwierdzona przez Radę Północnoatlantycką (NAC), to może być wymagana dalsza zgoda na rozwinięcie przydzielonych sił wzmocnienia. Czas oczekiwania na otrzymanie zgody może mieć wpływ na gotowość operacyjną i powinien być uwzględniony w harmonogramie rozwijania sił.

W procesie tworzenia zgrupowania operacyjnego, Siły Połączone gwałtownie narastają, co oznacza, że poziom obciążenia Kraju -Gospodarza znacznie się zwiększa. Dowódca Sił Połączonych powinien stale podtrzymywać możliwie jak najbliższe i swobodne związki z przywódcami Kraju-Gospodarza w celu zapewnienia silnego wsparcia Siłom Połączonym. Inicjatywy związane z działaniami propagandowymi *(*ang. *Public Information)* na Obszarze Działań Połączonych mogą ułatwić osiągnięcie tego celu. W żadnych okolicznościach Siły Połączone nie mogą negatywnie oddziaływać na codzienne życie w kraju -gospodarza w takim stopniu, aby publiczne i polityczne wsparcie na obszarze tego kraju osłabło, lub jeszcze gorzej, na stałe zostało utracone. Wymagać to będzie narzucenia ograniczeń, poszanowania lokalnych zwyczajów i tradycji oraz elastycznego prowadzenia wszelkich działań przez wszystkich uczestników Sił Połączonych.

1.3. Wnioski

Z przeprowadzonej eksploracji poglądów sojuszniczych, która – przypomnijmy – miała na celu wyjaśnienie natury zjawiska RSOM oraz określenie jego miejsca i roli we współczesnych operacjach, wynikają następujące wnioski:

1. Proces przyjęcia, postoju i dalszego ruchu wojsk (RSOM) stanowi końcowy etap rozwijania wojsk na odległym teatrze działań i wpływa na czas oraz możliwość rozpoczęcia operacji.
2. Ma więc istotne znaczenie dla projekcji siły poza granicami państwa.
3. RSOM, jak i rozwijanie wojsk w całości, ma złożony i dynamiczny charakter, wymaga specjalnych sił i środków oraz współpracy z sojusznikami oraz cywilnymi i wojskowymi instytucjami państwa, na terenie którego RSOM jest realizowany.
4. Duże znaczenie ma odpowiednio wczesne (z wyprzedzeniem) przygotowanie RSOM, które będzie funkcjonowało w wielu rejonach i punktach, na potrzeby wielonarodowych zgrupowań.
5. Dlatego Dowódca Sił Połączonych organizuje zwykle połączone zgrupowania RSOM o wielonarodowym składzie.
6. Wiarygodność sojusznicza Polski wymaga jej wkładu w ten wspólny wysiłek – zorganizowania sił (jednostek) o składzie i możliwościach uzgodnionych z sojusznikami oraz odpowiedniego ich wyszkolenia do interoperacyjnej współpracy z nimi, a także utrzymywania tych jednostek w wymaganej gotowości do podjęcia działań.

II. DOŚWIADCZENIA Z FUNKCJONOWANIA RSOM W SIŁACH ZBROJNYCH INNYCH PAŃSTW I POLSKI

Im więcej przybywa doświadczenia,
tym mniej zostaje ambicji...

L. R. Nowak

Rozdział wprowadza w doświadczenia RSOM doby współczesnej i bada nie tylko jak wybrane, najbardziej doświadczone armie organizują przyjęcie wojsk na teatrach działań, ale także wyjaśnia ewolucję zjawiska i poglądów na nie.

Zgłębienie doświadczeń innych państw jest głównym i najbardziej wiarygodnym źródłem wiedzy o przedmiocie badań i stanowi drugi krok do formułowania wymagań i założeń organizacyjno-funkcjonalnych polskiego modelu RSOM. Chodzi *po pierwsze* – o zebranie cech wspólnych (uniwersalnych) mających podstawowe znaczenie dla rozwiązania rozpatrywanego problemu oraz czynników determinujących organizację, przygotowanie i przebieg RSOM; *po drugie* – o wyodrębnienie różnic wynikających ze specyfiki rozwiązań w siłach zbrojnych poszczególnych państw; *i po trzecie* – o wykorzystanie w procesie budowy modelu najwartościowszych, sprawdzonych w praktyce rozwiązań.

Celem rozważań w tym rozdziale jest sprecyzowanie wniosków z doświadczeń historycznych oraz praktyki innych państw, niezbędnych do opracowania polskiego modelu RSOM. Poszukiwania ukierunkowano na znalezienie odpowiedzi na następujące pytania:

- *jakie przesłanki legły u podstaw funkcjonujących obecnie rozwiązań?*
- *jakie organy kierownicze i jednostki wykonawcze odgrywają rolę zasadniczą w realizacji RSOM na rzecz sił zbrojnych sojuszników?*
- *jak sprawdziły się one w konfliktach zbrojnych przełomu XX i XXI wieku?*

Fakty stanowiące obiekt badań zebrano z informacji publikowanych w internecie, czasopismach fachowych i książkach, poddając ich treść analizie i końcowej syntezie ustaleń. Wykorzystano również materiały z kursów

organizowanych przez NATO i kraje sojusznicze, głównie w Wielkiej Brytanii.

2.1. Rodowód współczesnego RSOM

Zagadnienie RSOM (w USA RSOI – dodano „integrację") **pojawiło się po zakończeniu okresu „zimnej wojny"** jako problem w sprawnym rozwijaniu wojsk do operacji reagowania kryzysowego poza terytorium państw członkowskich. Uprzednio uwaga NATO skupiona była na przerzucie i rozwijaniu wojsk na europejskim teatrze działań wojennych, w tym również na transporcie wojsk amerykańskich przez Ocean Atlantycki.[17] Zadanie wyładunku wojsk ułatwiała bardzo dobrze rozwinięta infrastruktura rozbudowywana przez lata z wielką starannością i przy dużym nakładzie sił, a także równie dobrze przygotowany w krajach członkowskich system HNS.[18] Krach dwubiegunowego podziału świata oraz kres „zimnej wojny" spowodowały nie tylko masową redukcję wojsk oraz cywilno-wojskowych sił zapewniających m.in. obsługę portów i lotnisk, ale – przede wszystkim – zmianę koncepcji strategicznej sojuszu przewidującej m.in. korzystanie z wielonarodowych połączonych sił zadaniowych (CJTF) na odległych teatrach działań, poza terytorium NATO.[19] Do tego typu zadań **ograniczoną przydatność wykazały stacjonarne struktury do prac terminalowych w portach oraz regulacji ruchu dotychczas zasadniczo nowo formowane w mobilizacji z rezerwistów oraz wykorzystujące sprzęt pobierany z gospodarki narodowej.** Trzeba tez było zrezygnować z licznych baz zawierających ogromne tzw. wysunięte zapasy sprzętu i uzbrojenia w Europie.

Współczesne kryzysy rozwiązują bowiem siły zdecydowanie mniejsze niż te, które wygrywały „zimną wojnę" i „Pustynną Burzę". Siły, które w wielkiej mierze opierają się na możliwościach Stanów Zjednoczonych z ich minimalną wysuniętą obecnością w płd-zach Azji, Korei i w Niemczech, uzupełniane przez

---

[17] W. Stankiewicz, *Logistyka*, Wyd. MON, Warszawa 1968, s. 211-215; H. Szafran, *Wsparcie działań wojsk NATO na terytorium Polski (Host Nation Suport)*. Rozprawa doktorska, AON, Warszawa 2003, s. 33-67.

[18] Zob. W. Stankiewicz, *Nowe trendy we współczesnej logistyce zachodniej*, AON, Warszawa 1995, s. 45-109; tamże obszerna bibliografia.

[19] Szerzej: A. Obrusiewicz, Wielonarodowe połączone siły zadaniowe CJTF, AON, Warszawa 2002.

jednostki wydzielone z państw uczestników NATO oraz innych „chętnych". Teraz i w przewidywalnej przyszłości wojska organizowane w CJTF będą interweniowały głównie przez zdolność do szybkiego przerzutu wszechstronnych i możliwych do utrzymania (zasilania) sił zapewniających szybkie osiąganie celów polityczno - wojskowych z minimalnymi stratami w ludziach. Wojna w Zatoce Perskiej (z początku lat 90), operacja na Bałkanach, interwencje i operacja stabilizacyjne w Afganistanie i Iraku dostarczyły kolejnych wniosków wobec ruchliwości strategicznej wojsk i jej zapewnienia.

Uciążliwe (a nawet szkodliwe) stało się utrwalone w czasie „zimnej wojny" (pokoju?) przywiązanie i korzystanie ze stałych baz oraz cywilnych środków i usług. **Problemem staje się transport i wyładunek sił szybkiego reagowania,[20] który wymaga wcześniejszego przerzutu i wykorzystania jednostek RSOM przyjmujących „na siebie" w obszarze operacji siły główne, niekiedy „w pustyni transportowej"** – gdzie brak dobrych portów, lotnisk, dróg i lokalnej władzy oraz istnieje chaos społeczny.[21] Doświadczenia amerykańskie wykazały, że słabym ogniwem w przerzucie wojsk jest rozładunek w portach stanowiący punkt krytyczny, gdzie przerwanie ruchu wojsk jest najbardziej prawdopodobne.[22]

Geneza powstania Koncepcji Przyjęcia, Postoju i Dalszego Ruchu Wojsk (ang. *Reception, Staging and Onward Movement* - RSOM) zrodziła się w NATO, w czasie przemieszczania sił (*deployment*) do operacji na Bałkanach.

Podejmowane przez sojuszników próby rozwiązanja problemu wyrastają w sposób oczywisty z badań historycznych oraz z konfrontacji wypracowanych zasad, procedur i rozwiązań organizacyjnych z nowymi doświadczeniami.

W NATO RSOM jest przedmiotem badań od jesieni 2003 r. w celu realizacji ustaleń ze Szczytu NATO w Pradze.

---

[20] Szerzej o trudnościach w: *Footfile on the United States Marine Corps,* US DoD 1993; *A Brief of the US Central Command,* UC CENTCOM History Office 1995.

[21] Por. W. G. Pagonis, M.D. Krause, *Observations on Gulf War Logistics*, „Army Logisticians" 1992, nr 5, s. 5-11; C.E. Vuono, *Desert Storm and Future Logistics Challenges*, "Army Logisticians" 1991, nr 4, s. 28-31.

[22] FM 4-01.011: *Unit Movement Operations,* HQ US Army, Washington D.C. 2002, rozdz. 5, pkt. 5-1.

Raport (White Paper) z SACLANT datowany 20.02.2003 r.[23] zwraca uwagę na konieczność rozwijania poglądów (doktryny RSOM) oraz doskonalenia organizacji wojsk zwłaszcza do działań alternatywnych wobec słabości portów rozładunku, zarówno w operacjach Artykułu 5 jak i reagowania kryzysowego. Także wtedy, gdy warunki dyktują specyficzną konstrukcję i funkcjonowanie obszaru tyłowego (JRA).

Prace badawcze NATO ukierunkowane są m.in. na normalizację wyposażenia i środków transportowych dla współpracy i wzajemnego ich użyczania oraz na budowę systemu śledzenia przepływu wojsk i wyposażenia przez punkty węzłowe tranzytu. Szczególną uwag zwrócono na sprzęt informatyczny i systemy dowodzenia oraz zarządzania ruchem w strukturach RSOM. Dostępny plan badań (załącznik 4) przewiduje szeroki zakres metod i form badawczych – od studiów analitycznych, przez seminaria, po eksperymenty i pokazy możliwości technicznych w czasie ćwiczeń. Zakończenie prac badawczych przewidziano na wiosnę 2006 r.

Zgodnie z dokumentem MC - 319/1 „Polityka i zasady logistyki NATO" i MC - 336/2 „Zasady i polityka NATO w zakresie transportu i ruchu wojsk" każde państwo odpowiedzialne jest za realizację przemieszczenia swoich sił do teatru działań (do miejsc przeznaczenia) włącznie. Brak koordynatora HNS w tym kierowania i kontroli transportu i ruchu wojsk, zarówno w państwach objętych konfliktem, jak i ościennych, spowodowało blokady i chaos w portach wyładunku (POD) morskich i powietrznych oraz na drogach dalszego przemieszczenia. Każde państwo i dowództwo próbowało organizować przedsięwzięcia wy /przeładunku sił napływających do teatru we własnym zakresie, często na zasadzie konkurencyjności. W związku z powyższym Dowództwo NATO postawiło zadanie opracowania koncepcji RSOM swojemu organowi doradczemu ds. TiRW - zwanym M&TG (ang. *Movement & Transportation Group*).

---

[23] *Reception, Staging and Onward Movement (RSOM). A NATO Concept Development and Experimentation Project. White Paper,* HQ SACLANT 2003 – materiał w zbiorach ZOTiOC IBN AON.

Koncepcja RSOM wprowadzona przez Dowództwa Strategiczne NATO nazwana jako NATO CDE Project[24] organizuje i promuje dalszy rozwój doktryny, procedur i już obowiązujących porozumień pomiędzy Krajami i Dowództwami NATO sił wielonarodowych w operacjach prowadzonych przez NATO. Stanowić będzie podstawę opracowania Doktryny Przyjęcia, Postoju oraz Dalszego Marszu (RSOM). Jej celem będzie ustanowienie doktrynalnej struktury RSOM, zidentyfikowanie zasad oraz kierowania w każdym etapie planowania tego procesu.

Istnienie przyjaznego państwa gospodarza, które ma ostateczne prawo do aprobowania transportu i ruchu wojsk przez jego niepodległe terytorium, może wnieść nieocenioną pomoc cywilną i/lub wojskową dla przemieszczanych sił w procesie RSOM. Obecny projekt rozwija też alternatywne sposoby przemieszczania sił w naturalnym środowisku, kiedy normalne urządzenia portowe są nie wystarczające lub sytuacja taktyczna wymaga wyładunku w miejscach alternatywnych (np. plaże).Tego rodzaju przemieszczenia powinny być rozpatrywane zarówno w trakcie operacji zgodnych z art. 5, jak i w Operacjach Reagowania Kryzysowego. Operacja na Bałkanach pokazała potrzebę bliższej koordynacji i właściwej organizacji dowodzenia w obszarze tyłów, szczególnie w wielonarodowym środowisku, kiedy obszar tyłów jest odległy od obszaru podległego Dowódcy Połączonych Sił. Koncepcja Kraju Wiodącego lub Kraju Specjalisty musi być rozważana w kontekście zasady narodowej odpowiedzialności za przemieszczenie własnych sił jak też przekazania dowodzenia dla Dowódcy Sił Połączonych. (JFC). NATO CDE Project zwraca się w kierunku zagadnień standaryzacyjnych sprzętu, środków transportowych, sprzętu obsługi ładunków, sprzętu do przekraczania granic, jak i środków śledzenia procesu zaopatrywania sił w wielonarodowym środowisku RSOM. Poprawa RSOM będzie miała wielki wpływ na zdolności krajów NATO w szybkiej odpowiedzi na pojawiające się zagrożenia.

---

[24] CDE Project - został zaaprobowany przez Komitet Wojskowy NATO dn. 16.12.2002 r. Rozwija go grupa robocza, która opracowała studium projektu doktryny RSOI jako AJP 3.13: *NATO's Strategic Deployment and Reception, Staging, Onward Movement and Integration (RSOI) Doctrine.* Zespół korzystał z wersji roboczej z 10 czerwca 2004 r. – materiał w zbiorach ZOTiOC IBN AON.

Skuteczność operacji RSOM mogłaby zostać zmniejszona, gdyby była kierowana indywidualnie przez wszystkie wysyłające kraje zamiast efektywnego wielonarodowego dowodzenia. Sukces w implementowaniu RSOM w wielonarodowym kształcie zwiększy wiarygodność wielonarodowych operacji, stworzy warunki dla rozwoju standaryzacji, interoperacyjności, oraz pokaże spójność NATO.

Włączenie wszystkich krajów NATO do określenia własnych braków w ich możliwościach pozwoli na doktrynalne i proceduralne zmiany, uzgodnione przez wszystkie kraje w trakcie prac nad dokumentem AJP.

Przyjęcie koncepcji RSOM prawdopodobnie zrewolucjonizuje drogę, według której kraje NATO będą prowadzić przyjęcie, przeformowanie i dalszy ruch wojsk na Teatrze. Wielonarodowa kooperacja będzie podniesiona na wyższy poziom. System informacyjny będzie zdolny do dostarczenia w prawie rzeczywistym czasie informacji o przepływie zapasów i ładunków.

NATO przechodzi głęboką erę transformacji. Pojawianie się i ewoluowanie nowych sił wysokiej gotowości zdolnych do przemieszczenia jest katalizatorem dla zmian w Sojuszu, który musi szybko dostosować do dynamicznych i niepewnych strategicznie realiów. Siły Sojuszu muszą przejść ten okres transformacji i przyjąć na siebie zadania „sił ekspedycyjnych". Siły te o wiele mniejsze niż ich poprzednicy w „Zimnej Wojnie" muszą reagować aktywnie, być bardziej przemieszczalne, sprawne i skuteczne.

Zdobyte doświadczenia pozwoliły stwierdzić, że istnienie elementu kierowania procesem RSOM zarówno w państwie o wysokich możliwościach świadczenia wsparcia (HNS) jak i znikomych, jest gwarantem dla dowódcy sił połączonych (JFC) przybycia podległych wojsk w czasie przez niego określonym (SOR i CRD), a dla państw wysyłających, zredukowaniem wysiłków i wzrostem efektywności.

Istotnym jest fakt, że zabezpieczenie procesu RSOM implikuje nie tylko wsparcie transportu i ruchu wojsk, ale szeroko pojęte wsparcie ze strony Państwa Gospodarza. Zgodnie z doktryną NATO, RSOM obejmuje wszystkie rodzaje prowadzonych operacji w ramach Art. 5, Operacji Reagowania

Kryzysowego oraz ćwiczeń, a obecnie także poza Art. 5 w ramach operacji UE lub ONZ.

W ramach prowadzonych prac koncepcyjnych - Doktryna RSOM po jej opracowaniu i przyjęciu przez kraje członkowskie miała być włączona do dokumentu AJP 4.4[25], jako rozdział 12. Jednak z uwagi na znaczenie tego procesu dla prowadzenia operacji w NATO opracowano projekt doktryny AJP-3.13 „Doktryna RSOI". Dokument ten jest obecnie przedmiotem uzgodnień w państwach członkowskich. Część z nich zastrzegła, że obecnie w doktrynach logistycznych, w tym w MC 319/2 występuje termin RSOM, który nie obejmuje fazy integracji wojsk. **Zdaniem przedstawicieli dowództw strategicznych obecnie należałoby się posługiwać terminem Rozwinięcie Strategiczne i Przyjęcie, Przeformowanie, Dalszy Ruch Wojsk i Integracja (ang. *Strategic Deployment and Reception Staging, Onward Movement, and Integration* - SD&RSOI).[26] Wynika to z obecnej orientacji strategii Sojuszu na działanie ekspedycyjne**. W ramach tego typu scenariuszy mogą wystąpić **trzy rodzaje SD&RSOI:**

- przerzut bezpośrednio na teatr – integracja na teatrze;
- przerzut do rejonu pośredniego w pobliżu teatru działań, integracja i przerzut taktyczny do rejonu działań;
- przerzut wojsk do wyznaczonego portu załadowania na obszarze NATO, integracja i przerzut strategiczny do rejonu działań.

Zasadniczym założeniem jest koordynacja całości SD&RSOI przez jedno dowództwo. Do tej pory operacje NATO nie były realizowane w ten sposób, państwa wykonywały te zadania samodzielnie i nie zawsze według priorytetów dowódcy NATO. System taki jest niedopuszczalny w przypadku użycia Sił Odpowiedzi Sojuszu (SON)[27].

---

[25] AJP-4.4 - Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk.
[26] RSOI – ang. *Reception Staging Onward Movement and Integration*, Przyjęcie Przemieszczenie i Integracja Wojsk.
[27] Wg. Poglądów wyrażonych przez przedstawicieli państw sojuszniczych w czasie prac Zespołu Sztabowego Logistyki (LSM) we wrześniu 2004 r. – informacje z rozmowy członków zespołu badawczego z płk. D. Łukowskim z GZL P4 SG WP.

Bardzo ważnym elementem będzie integracja Wielonarodowych Zintegrowanych Jednostek Logistycznych (MILU).[28] Element ten zostanie dopracowany w doktrynach logistycznych NATO.

W sojuszu zaleca się w wyniku doświadczeń praktycznych ujmowanie w scenariuszach wszystkich ćwiczeń NATO fazy planowania i realizacji przerzutu wojsk do rejonów działań. Ten element wraz z zapewnieniem ciągłości wsparcia logistycznego decyduje bowiem o sukcesie każdej operacji.

Z uwagi na brak konsensusu państw NATO w kwestii nazewnictwa w dalszej części pracy przyjęto jako obowiązujący termin – RSOM.

2.2. Doświadczenia amerykańskie

Siły zbrojne Stanów Zjednoczonych dysponują nie tylko największym doświadczeniem z zakresu transportu wojsk i zaopatrzenia ale też rozbudowały najlepiej – wg oceny zespołu badawczego – struktury wykonawcze RSOM oraz jego zaplecze doktrynalne w formie regulaminów, instrukcji i podręczników.

Duże potrzeby wynikające z aktywności wojsk amerykańskich zabezpiecza obronny system transportowy (ang. *Defense Transportation System)* wykorzystujący środki wojskowe, komercyjne (firm cywilnych) oraz potencjał państw – gospodarzy przyjmujących wojska amerykańskie (HNS). Jego istotny składnik determinujący sprawność, efektywność i elastyczność transportu stanowi globalna sieć informatyczna dostarczająca aktualne informacje o środkach transportowych, jednostkach, opakowaniach i miejscu przebywania transportowanych materiałów. Specjalne relacje współpracy integrują działania Departamentu (ministra) Obrony, Departamentu Transportu, agencji rządowych, stanowych i lokalnych organizacji transportowych oraz przewoźników. Wyodrębnione w strukturach SZ dowództwo transportu scala, orientuje oraz kieruje wspólnym szkoleniem dowództw komponentów – transportu powietrznego, morskiego oraz zarządzania ruchem. Ustala też priorytety, m.in. w zakresie działań (operacji) w portach. Ostatnio większa uwagę – w związku z nowoczesnymi operacjami na obszarach gdzie występuje niedostatek infrastruktury oraz brak państwa gospodarza (HNS) – przywiązuje

---

[28] MILU – ang. *Multinational Integrated Logistics Unit,* Wielonarodowa Zintegrowana Jednostka Logistyczna.

do zagadnienia wyładunku wojsk na brzegu morskim.[29] Dowództwa transportowe komponentów (rodzajów sił transportowych) dysponują nie tylko związkami i jednostkami środków transportowych ale także **dużą ilością** dobrze wyposażonych jednostek portowych (terminalowych, ang. *Terminal Units)* przeznaczonych m.in. do prac wyładowczych.

O skali amerykańskiej organizacji świadczy m.in. występowanie w strukturach organizacyjnych brygad terminalowych dla teatrów działań, zorganizowanych w grupy a te w bataliony; przy czym tworzą one strukturę elastyczną o zmiennym, składzie dobieranym do potrzeb konkretnej operacji.

W związku z ograniczonym celem niniejszej pracy przedstawimy dalej organizację i możliwości jednostek RSOM amerykańskiej piechoty morskiej oraz wojsk lądowych – w oparciu o **jawne** (opublikowane w internecie) regulaminy. Pomijamy szczegółowe i specjalistyczne kwestie rozładunku w portach lotniczych oraz prace wykonywane w portach wyłącznie na rzecz marynarki wojennej.[30]

Morski batalion portowy przeznaczony do zapewnienia wyładunku wojsk składa się z dwóch kompanii usług portowych, dwóch kompanii transportu ładunku, kompanii barek oraz pododdziałów dowodzenia.[31]

Kompania usług portowych (wyładunku kontenerów) przewidziana jest do za – i wyładunku skonteneryzowanych ładunków w portach i na plażach. Przy pracy dwuzmianowej może rozładować 300 kontenerów we współpracy z plutonem dźwigów ciężkich, albo 1600 ton ładunku na dobę. Ponadto opisuje i przygotowuje kontenery oraz je przejściowo magazynuje. W tzw. wariancie B może być uzupełniona pracownikami cywilnym - obcokrajowcami. Wymaga wtedy wzmocnienia tłumaczami, potrzebuje wsparcia lekarzy, prawników, służby finansowej oraz personelu usługowego i administracyjnego.

Kompania składa się z dowództwa, sekcji remontu wyposażenia, dwóch plutonów statkowych - każdy z pięciu sekcji oraz z dwóch plutonów

---

[29] Zob. JP 4-01: *Joint Doctrine for the Defense Transportation System*, Joint Staff, Washington D.C. s. III-13.

[30] Zainteresowany czytelnik znajdzie je w publikacjach: JP 3-17: *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Theater Airlift Operations*, AFDD 2-6.1: *Airlift Operations* oraz NWP 4-01.1: *Naval Expeditionary Shore – based Logistics Support and RSOI Operation.*

[31] FM 55-60: *Army Terminal Units*, HQ Army, Washington D.C. 1996, rozdział 2.

brzegowych, każdy z sekcjami remontu wyposażenia oraz rozliczeń. Plutony mogą pracować na statku równocześnie. Pododdziały brzegowe obsługują molo lub barki na plaży.

Nieco inną organizację mają kompanie przewidziane do załadunku statków w kraju, które posiadają w swoim składzie dodatkowy pluton dokumentacji ładunku oraz sekcje administracyjne.

Kompania transportu ładunku przewozi je w portach lotniczych, kolejowych oraz śródlądowych bazach logistycznych, a także pomiędzy nimi. Może przeładowywać ok. 1000 ton lub 150 kontenerów na dobę. Skład kompanii obejmuje jej dowództwo, sekcję remontu wyposażenia oraz od jednego do trzech plutonów transportowych. Każdy pluton posiada drużynę załadunku oraz dwie sekcje transportowe. Posiada też personel do przygotowania i przetwarzania dokumentacji. Na wyposażeniu pododdziału znajdują się dźwigi 20 tonowe podnośniki widłowe do kontenerów przez ciągniki siodłowe i naczepy oraz inny, mniejszy sprzęt.

Inne pododdziały mogą wzmacniać i wspierać wymienione wcześniej jednostki. Zwykle wchodzą w skład batalionu lub są samodzielnymi jednostkami w składzie grup transportowych albo w brygadzie transportu portowego. W sile plutonu przeznaczone są do dokumentowania za i rozładunku (500 ton lub 450 kontenerów na dobę), ładowania kontenerów, nadzoru kontraktowania przewozów i prac przeładunkowych, zautomatyzowanej dokumentacji ładunków. Zalicza się do nich także pluton dźwigów ciężkich.

Pełnię możliwości i **bogactwo** dostępnych środków ukazuje struktura **dostępnych jednostek RSOM** amerykańskich wojsk lądowych,[32] obejmująca 47 typów jednostek (sic!). Należą do nich:

- Oddział Kierowania Ruchem Obszaru;
- Batalion Wsparcia Medycznego Obszaru;
- Kompania Wsparcia Medycznego Obszaru;
- Kompania Transportu Ładunków;
- Zespół Dowództwa Batalionu Saperów;
- Ciężki Bojowy Batalion Saperów;
- Kompania Saperów Wsparcia Budowlanego;

---

[32] FM 100 -17-3; op. cit., załącznik E – jednostki organizacyjne RSOI.

- Kompania Saperów Wsparcia Budowy Rurociągów;
- Kompania Saperów Budowy Portów;
- Oddział Saperów Kierowania i Wsparcia Nurkami;
- Zespół Dowództwa Saperów Straży Pożarnej;
- Zespół Saperów Pojazdów Strażackich;
- Zespół Saperów Nurków Lekkich;
- Zespół Saperów Linii Energetycznych;
- Zespół Saperów Utrzymania i Remontu Elektrowni;
- Zespół Saperów Nieruchomości;
- Zespół Narzędzi Saperskich (4 tys. żołnierzy ! – przypis H. Sz.);
- Zespół Transportu Wody;
- Oddział Finansowy;
- Batalion Ogólnego Wsparcia Remontowego;
- Kompania Dowodzenia i Wsparcia Batalionu Wsparcia Medycznego Obszaru;
- Batalion Kolejowy;
- Batalion Transportu Motorowego;
- Batalion Kontroli Ruchu;
- Dowództwo Transportu Teatru;
- Portowy (*terminalowy*) Batalion Transportowy;
- Oddział Barek LX;
- Okręt Wsparcia Logistycznego;
- Kompania Barek Średnich;
- Agencja Kierowania Ruchem;
- Oddział Kierowania Ruchem – Dokumentowania Ładunku;
- Oddział Regulacji Ruchu;
- Uzbrojeniowa Kompania Administracyjna;
- Uzbrojeniowa Kompania Remontów Nie – Dywizyjnych;
- Oddział Kierowania Ruchem Portu;
- Kompania Kwatermistrzowska (kwaterunkowa);
- Batalion Kwatermistrzowski;
- Grupa Kwatermistrzowska;

- Kompania Działań Kolejowych;
- Batalion Wojsk Specjalnych (m.in. do grzebania poległych);
- Zespół Punktu Transferu Ciągników Dowództwa Teatru;
- Zespół Portowy Portowych Operacji Ładunkowych;
- Portowy Zespól Automatycznej Dokumentacji Ładunku;
- Portowy Zespół Nadzoru Kontraktowania;
- Portowy Zespół Grupowania i Dystrybucji Frachtu;
- Zespół Portowych Działań Transportowych.

Faktyczne zdolności przedstawionych jednostek weryfikuje bogata praktyka wojsk amerykańskich, mimo że mają one za sobą długą tradycję, pogłębioną doświadczeniami II wojny światowej oraz tzw. „zimnej wojny".

Duże znaczenie w doskonaleniu amerykańskiego systemu RSOM odegrały operacje realizowane w Bośni i Hercegowinie.[33]

W związku z zablokowaniem przez wojska UNPROFOR portów nad Adriatykiem rozwinięcie wojsk amerykańskich – z wykorzystaniem pośredniej bazy (ISB) w miejscowości Kaposvar – nastąpiło z północy – z garnizonów w Niemczech przez Austrię, Republikę Czeską, Węgry i Chorwację do Bośni. Linie komunikacyjne (LOCs) rozciągały się na długości ponad 1500 km. Amerykański RSOI (niezależny od wojsk NATO) liczył ok. 6 800 osób personelu tworzącego obsadę Narodowego Elementu Wsparcia (NSE) w bazie na Węgrzech i zewnętrznych linii komunikacyjnych między ISB a Bośnią. W skład zgrupowania, którym kierowało 21. Dowództwo Obszaru Teatru wchodziły: NSE, 19. Kompania Transportowa, 27. Batalion Transportowy (Kierowania Ruchem), 266. Dowództwo Finansowe, 29. Grupa Obszaru Wsparcia, 51. Batalion Uzbrojenia, 95. Batalion Policji Wojskowej, 28. Batalion Transportowy, części 191. Batalionu Uzbrojenia, 330. Centrum Taktycznych Działań Tyłowych i 16. (wysunięta) Korpuśna Grupa Wsparcia Stosunków Cywilnych (CIMIC), 1. Dowództwo Personalne, części 30. (tyłowej) Brygady Medycznej, części 7. Brygady Łączności.

---

[33] Zob.: *Military Operation. The U.S. Army in BOśnia and Herzegovina,* AE Pamphlet 525-100, HQ USA REUR 2003 – materiał w zbiorach ZOTiOC IBN AON.

Zewnętrzne linie komunikacyjne utrzymywały: 502. Kompania Saperów (mostowa), 586. Kompania Saperów, 535. Kompania Saperów (Wyposażenia Wsparcia Bojowego), szwadron 1. Pułku Kawalerii jako jednostka ochrony oraz dwie kompanie średnich mostów pontonowych.

Siły RSOI same rozwijały się przez około miesiąc a następnie zapewniły sprawny transport wojsk z wykorzystaniem 373 pociągów, ok. 7200 wagonów, i 1408 rejsów samolotów transportowych.

Rozwijanie wojsk po drogach korzystało z 441 autobusów, 42 konwojów wojskowych (kolumn) oraz 206 konwojów zakontraktowanych samochodów ciężarowych, w sumie przewieziono 9 tys. pasażerów i około 20 tys. ton wyposażenia.

Kolejne doświadczenia uzyskano przygotowując operację w Iraku.[34] Na wstępie należy zauważyć, że logistycy amerykańscy podkreślają, iż rozbudowa infrastruktury na teatrze „Środkowego Wschodu" trwała 12 lat i rozpoczęła się bezpośrednio o zakończeniu „Wojny w Zatoce". Za kwotę blisko 800 mln dolarów zmodernizowano m.in. 15 baz, 14 lotnisk, 17 portów morskich i 11 składów amunicji (załączniki 5 i 6).

Nowe doświadczenia z Afganistanu i Iraku pokazują, że do obszaru operacji w przybliżeniu 95% personelu przybywa drogą powietrzną, i odwrotnie - drogą morską 95% materiałów. Stąd **ważne współcześnie jest synchronizowanie („parowanie") portu morskiego z lotniczym**.

Jeden samolot przewozi ok. 300 pasażerów, a tranzyt z USA do Iraku trwał ok. 25 godzin, przy czym samoloty lądowały zwykle pod osłoną ciemności. Ogółem lotnictwo przetransportowało ok. 200 tys. żołnierzy różnych rodzajów sił, wojsk i służb oraz ponad 82 tys. ton ładunku.

Z kolei morskie jednostki portowe – marynarki, piechoty morskiej oraz 7 Grupy Transportowej Wojsk Lądowych rozładowały 199 okrętów i statków z ok. 880 tys. ton ładunku. Sam 11. Batalion Transportowy (portowy) rozładował 55 statków.

Warto odnotować, że „wysunięty magazyn wyposażenia na okrętach" transportuje uzbrojenie i zaopatrzenie „ciężkiej" brygady – dla jej dwóch

---

[34] *On Point. The United States Army in Operation Iraqi Freedom*, Center for Army Lessons Learned, http://www.globalsecurity.org /military/library/report/2004/onpoint/index.html

batalionów pancernych i dwóch zmechanizowanych oraz pododdziałów wsparcia.

Zwracają uwagę przygotowania podjęte przez liczące ponad 2 tys. żołnierzy jednostki RSOI, które miały stworzyć warunki do przerzutu przez terytorium Turcji na blisko 700 km marszrucie sił 4. Dywizji Piechoty amerykańskiej. Przygotowano m. in. trzy centra wsparcia konwojów (kolumn), cztery rejony ześrodkowania do odpoczynku, 32 punkty kontrolne i sześć punktów kontroli ruchu drogowego. Ostatecznie dywizję przetransportowano drogą morską na więcej niż 40 okrętach i statkach (załącznik 7).

Na koniec odnotowujemy z uznaniem, że przemieszczenie 101. Dywizji Powietrzno-Desantowej na odległości ok. 15 tys. km trwało krócej niż 30 dni.

Taka imponująca praktyka nie może obejść się bez solidnej podbudowy teoretycznej, która zresztą uogólnia jej doświadczenia. Nie dziwi zatem dojrzałość amerykańskiego systemu wydawnictw regulujących zasady i procedury rozwijania wojsk, transportu, RSOI oraz ich wszechstronnego zabezpieczenia.

Na system ten składają się dyrektywa i regulacje Departamentu Obrony[35], kilkanaście publikacji połączonych[36] oraz wydawnictwa rodzajów sił zbrojnych[37]. Część z nich wykorzystano na potrzeby niniejszej pracy w następnych rozdziałach.

---

[35] DOD Directive 4500.9-R, *Defense Transportation Regulation. Part III, Mobility*; DOD Regulation 4140.1-R, *DoD Materiel Management Regulation.*

[36] m.in. JP 3-35, *Joint Deployment and Redeployment Operations*; P 4-01, *Joint Doctrine for the Defense Transportation System*; JP 4-01.1, Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Airlift Support to Joint Operations; . JP 4-01.2, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Sealift Support to Joint Operations*; JP 4-01.3, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Movement Control*; JP 4-01.4, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Joint Theater Distribution*; JP 4-01.5, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Water Terminal Operations*; JP 4-01.6, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Joint Logistics Over-the-Shore (JLOTS)*; JP 4-01.7, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Use of Intermodal Containers in Joint Operations.*

[37] Air Force Publication: AFDD 2-6.1, Airlift Operations; Army Publications: a. FM 55-1, Army Transportation Services in a Theater of Operations; FM 55-10, Movement Control in a Theater of Operations; FM 55-60, Army Terminal Operations; FM 55-65, Strategic Deployment; FM 100-17-3, Reception, Staging, Onward Movement, and Integration; Marine Corps Publications: MCWP 3-32, *Maritime Prepositioning Force (MPF) Operations*; MCWP 4-11.3, *Transportation Operations.*

2.3. RSOM Sił Zbrojnych Wielkiej Brytanii

Brytyjskie rozwiązania wychodzą naprzeciw wymogom sformułowanym w wyniku Strategicznego Przeglądu Obronnego z 1998 r., który zwrócił uwagę na rozwijanie zdolności do ekspediowania wojsk wobec nowych scenariuszy zagrożeń. Poglądy te uzupełnił tzw. „Nowy Rozdział" z 2002 r., który powstał na bazie analizy sytuacji po zdarzeniach z 11.09.2002 r. w USA i późniejszych działań przeciwko terroryzmowi międzynarodowemu. Podkreślono raz jeszcze potrzebę prowadzenia działań manewrowych zmierzających do zdecydowanych rozstrzygnięć, wymagających szybkiego reagowania oraz połączonego rozwijania wojsk i wejścia na teatry z wrogim otoczeniem.

Wielkie znaczenie ma tutaj doświadczenie uzyskane podczas rożnych działań ekspedycyjnych, np. w minionych latach w Afganistanie, skąd pozyskana wiedza i umiejętności okazały się bezcenne dla operacji w Iraku.[38] Nie mniej widoczne jest, że brytyjska koncepcja RSOM „wyrasta" z doświadczeń przerzutu wojsk na kontynent w I i II wojnie światowej oraz okresu „zimnej wojny" (załączniki 8, 9, 10 i 11).

Organizacja Ruchu w MON Wielkiej Brytanii (ang. *MOD Movements Organisation)* należy do kompetencji Organizacji Logistyki Obrony (ang. *Defence Logistic Organisation* - DLO).[39] Planowaniem ruchów zajmuje się jeden z jej dyrektoriatów – Sztab Ruchów Obrony (ściślej: wojsk). Jego stosunkowo mały element – Komórka Doradcza Ruchów włączona w skład Centrum Operacyjnego Centrum Operacji Wojskowych MON (ang. *MOD*) zapewnia pełen wgląd w aktualne położenie przemieszczanych sił i środków.

Strategiczne ukierunkowanie ruchów i wsparcia oraz nadzorowanie ich realizowane są przez Sztab Połączonego Transportu i Ruchu w Stałej Połączonej Kwaterze Głównej.

Ponieważ ze swej natury ruch wojsk ma charakter połączony – przeto planiści muszą mieć dostęp do wszystkich służb (RSZ oraz rodzajów wojsk), które organizują rozwinięcie zgodne z Połączonym Planem Teatru.

---

[38] *Operations in Iraq. First Reflections,* Produced by Director General Corporate Communication Design by Directorate of Corporate Communications DCCS (Media), London 2003, s. 21.

[39] *Introduction to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje*, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004 r., slajd 10.

Transport z wykorzystaniem rożnych sposobów oraz środków transportowych wojskowych i cywilnych realizuje Agencja Transportu i Ruchu Obrony (ang. *Defence Transport & Movements Agency – DTMA*). Zgodnie z ustaleniami sztabu planowania połączonych sił szybkiego reagowania.

Dla sprawności i skuteczności działania systemu duże znaczenie ma fakt, że sztab ruchów wojsk ma możliwości bezpośredniego współdziałania z dowództwami rodzajów sił zbrojnych (komponentów), zapewnioną łączność i uprawnienia do koordynacji z każdym dowództwem, które uczestniczy we wsparciu rozwijania (przemieszczania) wojsk.

Z doświadczeń brytyjskich wynika, że 80% wysiłku transportowego związane jest z przerzutem strategicznym sił wojsk lądowych z- i do-terytorium Wielkiej Brytanii, z wykorzystaniem portów morskich i lotniczych, przy których na terytorium Królestwa realizowany jest tzw. ruch wewnętrzny należący do kompetencji komórek ruchu w Dywizjach / Okręgach, na które podzielony jest obszar wysp.

Ogółem Organizacja Ruchu w Armii Regularnej składa się z około 30 oficerów sztabowych i ponad 300 żołnierzy – specjalistów kierowania ruchem, a w Armii Terytorialnej z około 140 oficerów i urzędników oraz ponad 700 żołnierzy rezerwistów.

Jednostki zapewniające ruch zorganizowane są w tradycyjne struktury pułkowe, które tworzą system. Różnią się jednak składem i wyposażeniem, które określają możliwości pododdziałów odpowiadające ich przeznaczeniu.

Rolę zasadniczą dla rozwijania strategicznego wojsk brytyjskich spełniają dwie jednostki: 17. Portowy i Morski Pułk Królewskiego Korpusu Logistyki i 29. Pułk Królewskiego Korpusu Logistyki.

Cztero szwadronowy **pułk 17.** Spełnia unikalne funkcje związane z kierowaniem ruchem w portach morskich oraz rozładunkiem statków (załącznik 12). Wspiera jego działania ośrodek (centrum) kierowania ruchem w porcie w składzie 79. Szwadronu Opróżniania Portu, który organizuje przyjęcie statków, wyprowadzanie wojsk na ląd (także na plaże) oraz opróżnianie („oczyszczanie") portu z wojsk.

Natomiast **29. pułk** składa się z czterech szwadronów. 55. Szwadron Dowodzenia i Kierowania Ruchem zapewnia kierowanie ruchami wyładowywanych wojsk w portach lotniczych wojskowych i cywilnych, posiada

zespół dowodzenia oraz dwie grupy oficerów łącznikowych. Jest dobrze wyszkolony, gdyż często uczestniczy nie tylko w ćwiczeniach ale także w operacjach. Dwa szwadrony – 50. I 59. specjalizują się w kierowaniu ruchem drogowym, z kolei szwadron 80. w służbie pocztowej i kurierskiej.

Rolę odmienną od prezentowanych dotąd jednostek o dużej mobilności spełnia w zasadzie stacjonarny (choć mobilny) **24. Pułk Królewskiego Korpusu Logistyki, który przeznaczony jest do zabezpieczenia ruchu lądowego wojsk brytyjskich na kontynencie europejskim, zwłaszcza w Niemczech**, gdzie m.in. administruje odpowiednią infrastrukturą. Pułk posiada trzy szwadrony: jeden sztabowy z pułkowym centrum kierowania ruchem i sześcioma plutonami (w tym jeden na kraje tzw. Benelluxu), drugi – szwadron kontroli personelu i trzeci do kierowania ruchu na szlakach kolejowych.

Armia Terytorialna (AT) – Ochotnicza Rezerwa Królewskich Sił Zbrojnych dysponuje kolejnymi jednostkami, które mogą wesprzeć działania jednostek dotąd opisanych.

162. Pułk Kierowania Ruchem w zasadzie wspiera swoimi szwadronami wewnętrzne kierowanie ruchem w kraju (na wyspach)w obszarach odpowiedzialności Dywizji / Okręgów, ale może wzmocnić także działania pułków 24. I 29.

Autor znalazł także w źródłach **informacje o sformowaniu rezerwowego 165. Portowego i Morskiego Pułku AT**.

Ponadto w dyspozycji znajdują się **dwie jednostki łącznikowe logistyki i kierowania ruchem** przewidziane do utrzymania współdziałania z dowództwami NATO i wojsk amerykańskich.

Typowa jednostka kierowania ruchem (szwadron) jest strukturą zdolną zapewnić przyjęcie brygady lub dywizji lekkiej, organizuje centrum kierowania (ośrodek) oraz zespoły dla trzech terminali (portów morskich, lotniczych lub stacji kolejowych) – załącznik 13 . Szwadron liczy w czasie pokoju 35 – 40 żołnierzy, z tego pięciu oficerów i 25 żołnierzy – instruktorów dla doskonalenia żołnierzy rezerwy. W opinii sojuszników prezentowany skład wystarcza dla prowadzenia okresowych, jednodniowych ćwiczeń żołnierzy rezerwy ale jest za mały dla faktycznych potrzeb RSOM.

Brytyjskie koncepcje i jednostki zostały sprawdzone w ubiegłorocznych operacjach w Iraku.

Jako pierwsze do teatru przemieszczono jednostki RSOM. W ich skład włączono m.in. opisane pułki (a faktycznie bataliony): 17., 29. i 165. Rezerwowy Portowy i Morski Pułk Królewskiego Korpusu Logistyki, a także 496. Jednostkę łącznikową. [40] Towarzyszyły im liczne jednostki wsparcia trzech rodzajów sił zbrojnych, które przetransportowano na 11 statkach (załączniki 14).

Następnie jednostki te przyjęły i zabezpieczyły rozwinięcie ok. 45 tyś. Żołnierzy, z tego ok. 5 tyś. Przemieszczonych transportem lotniczym. Wykonano 670 rejsów samolotów transportowych i wykorzystano 62 statki (załączniki 15, 16, 17). Samolotami przerzucono ok. 6 tyś. Ton ładunku, drogą morską – 11 tyś. Ton frachtu, ok. 570 pojazdów, blisko 400 przyczep i 612 kontenerów.[41]

Podsumowując rozważania dotyczące RSOM wojsk brytyjskich należy podkreślić ich dojrzałą organizację wynikającą m.in. z doświadczeń związanych z planowanym przerzutem wojsk z wysp na kontynent europejski w latach „zimnej wojny" oraz warunki do weryfikacji struktur i możliwości w związku z aktywnym udziałem we współczesnych operacjach reagowania kryzysowego oraz w konfliktach lokalnych.

2.4. Doświadczenia Sił Zbrojnych RP z Afganistanu i Iraku

Wojska polskie przekonały się w praktyce, że transport strategiczny jest ważnym elementem planowania współczesnej operacji wojskowej, szczególnie jeśli się rozważa udział w misjach poza własnym terytorium. Różnorodność wyzwań w tym obszarze wymaga wykwalifikowanego personelu, znajomości sojuszniczych procedur, zdolności reagowania na zmianę sytuacji operacyjnej oraz dostępności środków transportowych do wykonania przerzutu wojsk. **Dla wojskowej wiarygodności państwa istotne jest posiadanie możliwości przemieszczenia sił do rejonu operacji w odpowiednim czasie i zachowaniem zdolności podjęcia całego zakresu zadań misji , które im wyznaczono.**

---

[40] *Operations in Iraq. First Reflections,* op. cit., s. 46.
[41] Tamże, s. 7 – 9.

Wszystkie powyższe rozważania teoretyczne zostały poddane praktycznej weryfikacji w czasie planowania i realizacji przerzutu Polskich Komponentów Wojskowych (PKW) biorących udział w operacjach „Iraqi Freedom" oraz składzie Sił Stabilizacyjnych w Iraku.

Planowanie i koordynację przerzutu strategicznego wojsk w tych operacjach wykonał Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk Generalnego Zarządu Logistyki Sztabu Generalnego WP (załącznik 18). Podkreślić należy, że **skala przemieszczenia wojsk na duże odległości wszystkimi rodzajami transportu, jak również podjęcie się przez Polskę roli państwa wiodącego w stosunku do sił wielonarodowej dywizji – postawiły przed organami transportu i ruchu Sił Zbrojnych RP wyzwanie o najwyższym stopniu trudności.** O ile Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk (ZTiRW) i podległe organa zdały celująco egzamin z zabezpieczenia przemieszczania wojsk sojuszniczych na obszarze kraju w ramach ćwiczenia NATO pk. „STRONG RESOLVE 2002", to przerzut wojsk środkami transportu strategicznego stanowił nowy obszar zadaniowy, do którego planowano przygotować rodzaje sił zbrojnych oraz podsystem transportu i ruchu wojsk w czasie kilku najbliższych lat poprzez realizację przyjętych zobowiązań sojuszniczych, tj. celów sił zbrojnych. Szczególnie cenne okazały się doświadczenia oficerów transportu i ruchu wojsk uzyskane w czasie organizacji przemieszczania polskich kontyngentów do rejonów misji na Bliskim Wschodzie i Bałkanach, a przede wszystkim do Afganistanu.

Zakończenie wojny w Iraku i podjęcie decyzji politycznej o udziale polskich sił zbrojnych w składzie Sił Stabilizacyjnych rozpoczęło zasadniczy etap przygotowania PKW do działania. Stosownie do operacyjnych wariantów użycia Sił Zbrojnych RP opracowywano odpowiednie plany zabezpieczenia przerzutu PKW do przewidywanych rejonów działań. Każda zmiana koncepcji operacyjnej, w tym składu, terminu i rejonu użycia PKW wymuszała konieczność opracowania nowego planu. W czasie planowania do momentu decyzji strony amerykańskiej o zapewnieniu transportu i poniesieniu wszystkich kosztów, rozpatrywano także przemieszczenie wojsk środkami transportu lotniczego i morskiego przewoźników krajowych.

Zaznaczyć należy, że **proces planowania przerzutu zdeterminowały terminy składania zapotrzebowań na poszczególne rodzaje środków transportu**, które wg wymogów strony amerykańskiej wynoszą: dla samolotu – 21 dni a dla statku 45 dni przed datą przewozu. Tak więc **największą trudność dla planistów transportu stanowiło szczegółowe określenie wielkości przemieszczanych jednostek (stanu osobowego, sprzętu technicznego, uzbrojenia i wyposażenia, w tym osobistego żołnierza oraz zapasów zaopatrzenia, zestawów remontowych i innych ładunków uformowanych w jednostki kontenerowe).** Zasadnicze ustalenia zostały wypracowane w czasie konferencji planistycznych z udziałem przedstawicieli SZ USA, Sztabu Generalnego WP, dowództw RSZ oraz przedstawicieli sił zbrojnych innych państw wielonarodowej dywizji, w tym oficerów organów transportu.

Cały proces planowania, organizacji i realizacji przerzutu wojsk obejmował w każdej rotacji trzy etapy przemieszczania:

- grupy inicjatywnej;
- grupy przygotowawczej;
- sił głównych.

Etapy realizacji przemieszczania nakładały się na fazę planowania kolejnego przerzutu, co powodowało konieczność równoległej pracy zaangażowanych oficerów TiRW w Sztabie Generalnym WP oraz organów TiRW rodzajów sił zbrojnych. Na czas prowadzenia operacji przemieszczania sił głównych PKW na bazie etatowego składu Zarządu Transportu i Ruchu Wojsk aktywowano Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk - CKRW, które koordynowało realizację planu przemieszczania.

Działanie Centrum w tych okresach wspierał na miejscu amerykański Zespół Transportu. CKRW na bieżąco koordynowało przemieszczenie stanu osobowego oraz sprzętu i kontenerów wydzielonych jednostek PKW do rejonów załadowania na lotniskach i w porcie, a także proces wyładunku w Kuwejcie. Załadunek na lotniskach i w porcie zabezpieczały: Grupy Kierowania Ruchem Wojsk tworzone na bazie Oddziałów Transportu Ruchu Wojsk okręgów wojskowych oraz Grupy Kontroli Ruchu utworzone na bazie Wojskowych Komend Transportu i komórek transportowych RSZ. **Przerzut sił PKW Irak**

realizowano sposobem kombinowanym: Grupę Inicjującą i Przygotowawczą oraz stan osobowy Sił Głównych przemieszczano transportem lotniczym a sprzęt i zapasy transportem morskim.

Podkreślenia wymaga fakt, że oprócz przemieszczenia PKW organa TiRW w roli państwa wiodącego zabezpieczali przerzut z Polski kontyngentów Łotwy i Litwy oraz oficerów innych państw wchodzących w skład sztabu Dywizji Wielonarodowej. Cały skład osobowy PKW wraz z sprzętem i zapasami osiągnął lotnisko i port wyładowania w Kuwejcie i po okresie aklimatyzacji był przemieszczany do rejonów operacyjnego rozwinięcia w Iraku.

Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk potwierdził zdolność do planowania przemieszczenia sił narodowych poza obszar kraju oraz koordynacji procesu planowania w układzie wielonarodowym. [42]

Podstawowymi problemami jakie wystąpiły na etapie planowania były:

- **w początkowej fazie planowania** posiadano zbyt mało informacji o dostępności portów i lotnisk wyładowania oraz charakterystyce rejonów operacyjnego rozwinięcia PKW;
- niepewność i brak jasnych decyzji, co do sposobu zabezpieczenia środków transportowych. Skutkowało zupełnie niepotrzebnym przeprowadzeniem wspólnie z CWMP procedury przetargowej na transport morski i lotniczy, co może podważać zaufanie przewoźników narodowych do MON;
- ciągłe zmiany składu PKW dokonywane przez DWLąd., w tym: ilości ludzi, sprzętu i kontenerów. Praktycznie dopiero w porcie określono ilość sprzętu. Różnica między wykazami z 10 lipca, a stanem w porcie wynosiła 100 sztuk sprzętu i 46 kontenerów.

Proces przemieszczenia sił i środków materiałowych PKW z MSD do rejonów załadowania w porcie i na lotniskach potwierdził zdolność organów transportu i ruchu wojsk do koordynacji przemieszczeń na obszarze kraju. Dotyczy to zarówno wojsk własnych jak i obcych (Łotwa, Litwa). Aktywowane na bazie Zarządu Transportu i Ruchu Wojsk **Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk** zapewniło sprawne i skuteczne przemieszczenie stanu osobowego oraz

---

[42] T. Parzych, Doświadczenia w zakresie przerzutu PKW do Iraku. Prezentacja, ZTiRW GZL P4 SG WP, Warszawa 2003 r.

sprzętu i kontenerów do rejonów załadowania. Stwierdzona konieczność pracy ciągłej rozwiniętego CKRW wskazuje na potrzebę przeprowadzenia weryfikacji stanu i struktury Zarządu TiRW oraz WKTr.

Sformowane na bazie Oddziałów Transportu i Ruchu Wojsk OW - **Okręgowe Grupy Kierowania Ruchu** oraz na bazie Wojskowych Komend Transportu - **Grupy Kontroli Ruchu w porcie i na lotniskach załadowania** zapewniły sprawne przemieszczenie i załadunek na statki i samoloty. **Współdziałanie** organów transportu organizacyjnych **z Żandarmerią Wojskową, Policją, Strażą Graniczną, Izbami Celnymi, Państwową Strażą Pożarną oraz właściwymi jednostkami organizacyjnymi resortów Infrastruktury i Środowiska** przebiegała właściwie na wszystkich szczeblach organizacyjnych.

Proces załadunku na statki przebiegał sprawnie. Sformowana na bazie Wojskowej Komendy Transportu oraz oficerów Marynarki Wojennej Grupa Kontroli Ruchu w porcie Szczecin sprawdziła się. Wypada uznać, że organ ten jest zdolny zabezpieczyć każdy załadunek statku. Marynarka Wojenna RP, ŻW, WSI i ABW skutecznie zabezpieczyły ochronę i obronę rejonu załadowania.

Ważniejszymi problemami na jakie napotkano w czasie realizacji transportu morskiego były:

- brak dowodzenia ze strony jednostek wysyłających - nie zostały określone
  priorytety i kolejność załadowania na statki;
- nieprawidłowo wypełniano specyfikacje ładunków, źle oznakowano część kontenerów oraz słabo wykorzystano linię załadowczą statku (np. stwierdzono puste kontenery, skrzynie ładunkowe pojazdów i przyczep);
- brak w siłach zbrojnych osób uprawnionych do przygotowania i rozmieszczania ładunków na statku, sporządzania dokumentacji na transport
  morski materiałów niebezpiecznych; dlatego strona amerykańska wynajęła do tego celu firmę niemiecką. Istnieje potrzeba rozwiązania tego problemu (należy wyszkolić personel własny lub zlecać to zadanie firmom cywilnym);
- brak jest narodowego systemu monitorowania położenia statków.

Reasumując, uzyskane doświadczenia z załadunku statków przedstawiają dużą wartość i powinny zostać wykorzystane w doskonaleniu posiadanych zdolności.

Proces załadunku na samoloty przebiegał sprawnie. Sformowane na bazie Wojskowych Komend Transportu oraz Sił Powietrznych **Grupy Kontroli Ruchu na lotniskach** Szczecin - Goleniów i Wrocław - Strachowice sprawdziły się. Uznano, że organy są zdolne zabezpieczyć każdy załadunek samolotów. Także ŻW, WSI i ABW skutecznie zabezpieczały ochronę rejonu załadowania.

Załadunek stanu osobowego był organizowany na lotniskach cywilnych, ponieważ na lotniskach wojskowych (oprócz Warszawy - Okęcia) brak jest jeszcze sprzętu do obsługi samolotów pasażerskich: schodów, wag i taśmociągów do obsługi bagaży, sprzętu do kontroli pasażerów i bagaży itp.

Do ważniejszych problemów na jakie napotkano w czasie realizacji transportu lotniczego należały:

- wspomniany już brak na lotniskach wojskowych sprzętu do przygotowania ładunków do przewozu drogą lotniczą, w tym: palet lotniczych, wag, taśmociągów, urządzeń do oznakowania ładunków itd.;
- brak w siłach zbrojnych osób uprawnionych do przygotowania i sporządzania dokumentacji na transport lotniczy materiałów niebezpiecznych – istnieje potrzeba rozwiązania tego problemu (szkolić ludzi lub zlecać to zadanie firmom cywilnym);
- nieprecyzyjne i nieterminowe składania zapotrzebowań na przewóz ładunków w ramach „mostu powietrznego" dla zaopatrywania PKW w Iraku.

Koordynowanie przemieszczenia MND CS na trasach do i w Iraku w zasadzie prowadził zespół Amerykański przebywający w CKRW od 1 lipca do 13 sierpnia 2003 r., z wyjątkiem kontyngentów Łotwy i Litwy, których przemieszczenie do Polski i dalej razem z PKW do Kuwejtu planowało i uzgadniało CKRW. Do realizacji zadania strona USA skierowała oficerów łącznikowych do każdego z krajów wysyłających oraz 10 oficerów do CKRW. Łączna liczba oficerów USA zaangażowanych w to przedsięwzięcie przewyższyła stan etatowy ZTiRW (*sic!* – przypis H. Sz.).

Reasumując, wypada uznać, że **bez wsparcia SZ USA strona Polska nie byłaby w stanie zorganizować przyjęcia, przeformowania i dalszego**

przemieszczenia PKW z Kuwejtu do rejonów operacyjnego rozwinięcia w Iraku. Zdolność taka może być osiągnięta po sformowaniu Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (TMCC) oraz sformowaniu i przygotowaniu niezbędnych jednostek RSOM. CKRW nie jest w stanie skutecznie koordynować przemieszczeniem na odległość ok. 4000 km posługując się aktualnie posiadanymi środkami łączności.

Doświadczenia przerzutu sił MND CS wskazują, że obecnie i w najbliższej przyszłości powodzenie operacji wielonarodowych jest ściśle zdeterminowane sprawnością systemu transportu i ruchu wojsk. Zasoby transportu i ruchu wojsk stanowią kluczowy element zabezpieczenia mobilności wojsk i są nieodzowne do zaspokojenia wymagań przemieszczeń zarówno w skali strategicznej jak i operacyjnej. Im większy zasięg i rozmiar operacji, tym większe będą potrzeby środków transportowych. Kolejnym elementem wpływającym na możliwości wykonania przerzutu strategicznego wojsk są ograniczone możliwości przyjęcia wojsk w rejonie operacji – ilość i dostępność lotnisk i portów wyładowania oraz infrastruktury lądowej umożliwiającej rozładunek i przewóz sił do rejonów operacyjnego rozwinięcia.

Przedstawione czynniki wskazują na konieczność zapewnienia naszym siłom zbrojnym niezbędnej mobilności poprzez podjęcie następujących działań.

Przemieszczenie PKW do Iraku potwierdziło celowość sformowania w Siłach Zbrojnych RP Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, jak również potrzebę dokonania weryfikacji jego stanu etatowego i struktury organizacyjno-funkcjonalnej. Za celowe uznaje się zróżnicowanie struktury etatowej WKTr, dostosowanej do zakresu realizowanych zadań.

Trudności organizowania procesu przyjęcia sił PKW w Kuwejcie oraz przemieszczenia do Iraku wskazują na potrzebę sformowania TMCC oraz jednostek RSOM dla zapewnienia przyjęcia i przemieszczenia wojsk w rejonie operacji na teatrze.

Zagwarantowanie siłom zbrojnym wymaganej przez Sojusz mobilności oznacza konieczność pozyskania dostępności do środków transportu strategicznego lotniczego i morskiego. Sprawność zaopatrywania sił MND CS w ramach „mostu powietrznego" wskazuje z kolei na konieczność specjalistycznego przygotowania personelu oraz wyposażenia wytypowanego do załadunku lotniska Wrocław - Strachowice w niezbędny sprzęt do prac

ładunkowych. W ramach przygotowania wojsk do rotacji należałoby rozwijać jednostki sił zdolnych do przerzutu (wraz z pododdziałami logistycznymi i konteneryzacją zapasów). Szkolenie organów transportu i i ruchu wojsk należy rozszerzyć o planowanie załadunku na środki transportu lotniczego i morskiego, w tym ładunków niebezpiecznych.

Jednocześnie **doświadczenia** polskie zebrane w związku z misjami w Afganistanie i Iraku dotyczą szeregu **problemów technicznych i taktycznych – związanych ściśle z realizacją RSOM na miejscu – w obszarze operacji na teatrze, które należałoby uwzględnić podczas projektowania i przygotowania polskich jednostek RSOM**:

- sprzęt samochodowy dla PKW nie został należycie przygotowany pod względem sprawności układów chłodzenia, zasilania i napędowych;
- brak unifikacji sprzętu oraz przyłączy agregatów prądotwórczych wydłużał czas ich usprawniania;
- brak sprzętu ewakuacyjnego zdolnego do holowania i podnoszenia pojazdów;
- brak taktycznego sprzętu łączności w pojazdach utrudniał dowódcom kolumn dowodzenie;
- brak własnych pojazdów do transportu kontenerów uzależnił PKW od pomocy amerykańskiej;
- brak wyposażenia kabin kierowców pojazdów w klimatyzatory o dostatecznej mocy, wyposażenia w lodówki zasilane elektrycznie oraz wymaganej mocy alternatorów;
- niedostateczne właściwości płynu BORYGO do odprowadzania ciepła w układach chłodzenia;
- przegrzewanie silników w samochodach opancerzonych BRDM „Żbik";
- istnieje **konieczność sformowania pododdziałów logistycznych RSOM**:

• **transportowych** o dużych możliwościach przewozowych, wyposażonych w jednolity sprzęt transportowy, łączności i efektywne środki ewakuacyjne;

• **załadowczo-wyładowczych** operujących w portach, na lotniskach i stacjach kolejowych.

Ponadto, należy dążyć do zapasami zaopatrzenia (na paletach i w kontenerach) w jednostkach sił zdolnych do przerzutu, co powinno ułatwić planowanie ich przemieszczenia do rejonów operacji poza krajem.

2.5. Wnioski

Dokonana w rozdziale szeroka analiza rozwoju poglądów na kwestę RSOM w NATO oraz doświadczeń – dojrzałej praktyki wojsk amerykańskich i brytyjskich, a także – siłą rzeczy – skromnych jeszcze doświadczeń polskich z misji w Afganistanie i Iraku, pozwala dokonać ich syntezy w postaci następujących wniosków:

1. Doświadczenia przerzutu sił MND CS wskazują, że obecnie i w najbliższej przyszłości powodzenie operacji wielonarodowych jest ściśle zdeterminowane sprawnością systemu transportu i ruchu wojsk.
2. Zasoby transportu i ruchu wojsk stanowią kluczowy element zabezpieczenia mobilności wojsk i są nieodzowne do zaspokojenia wymagań przemieszczeń zarówno w skali strategicznej jak i operacyjnej. Im większy zasięg i rozmiar operacji, tym większe będą potrzeby środków transportowych.
3. Kolejnym elementem wpływającym na możliwości wykonania przerzutu strategicznego wojsk są ograniczone możliwości przyjęcia wojsk w rejonie operacji – ilość i dostępność lotnisk i portów wyładowania oraz infrastruktury lądowej umożliwiającej rozładunek i przewóz sił do rejonów operacyjnego rozwinięcia.
4. Przedstawione czynniki wskazują na konieczność zapewnienia naszym siłom zbrojnym niezbędnej mobilności poprzez tworzenie:
   - jednostek sił zdolnych do przerzutu (wraz z pododdziałami zabezpieczenia i konteneryzacją zapasów);
   - jednostek RSOM zabezpieczających przyjęcie wojsk na teatrze;
   - zagwarantowanie dostępności środków transportu strategicznego lotniczego i morskiego.

III. WYMAGANIA OPERACYJNO – LOGISTYCZNE DLA JEDNOSTEK RSOM

... przyszłe misje projekcji siły, podobnie jak w przeszłości, będą wymagały planowania operacyjnego i logistycznego, mieszaniny wojsk, odpowiedniej kolejności przemieszczenia wojsk do i z teatru, i potrzebnej stale uniwersalności żołnierzy i jednostek. Takie misje będą wymagały liderów i jednostek działających w niejasnych sytuacjach, elastycznych i adoptujących się.

Wszystko będzie przebiegać w sojuszniczym lub koalicyjnym środowisku.

gen. F.M. Franks jr.
dowódca VII K US Army,
Wojna w Zatoce

Z przedstawionej dotychczas sojuszniczej wizji RSOM we współczesnych operacjach oraz doświadczeń z funkcjonowania RSOM w siłach zbrojnych innych państw wyłania się pewien dość wyraźny obraz przyszłych potrzeb i roli polskich jednostek RSOM. Muszą one odpowiadać (współgrać) koncepcji RSOM NATO oraz określonym wymogom operacyjnym i logistycznym, bez których trudno będzie osiągnąć pożądaną interoperacyjność. Ponadto należy zidentyfikować założenia i fazy procesu rozwijania wojsk oraz miejsce w nich RSOM by zrozumieć przyszłe zadania i sposoby ich wykonania, aby otworzyć się na nie i wykorzystując posiadane możliwości i rysujące się szanse stworzyć jednostki mogące funkcjonować w dwóch systemach – narodowym i sojuszniczym, odpowiadające przewidywanym potrzebom, o odpowiedniej organizacji i wyposażeniu, możliwościach oraz gotowości.

Celem rozważań zamieszczonych w rozdziale jest wyjaśnienie wymogów operacyjnych i logistycznych wobec przewidywanych do sformowania jednostek RSOM, aby ich organizacja i możliwości odpowiadały potrzebom procesu RSOM w siłach NATO. Wymaga to znalezienia odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

- *na czym polega i jak przebiega proces RSOM we współczesnych operacjach, co odróżnia go od rozwinięcia z udziałem wsparcia państwa - gospodarza, co trzeba zapewnić jeśli gospodarza brak?*
- *jakie wymogi i jak określają architekturę i cechy przyszłych jednostek RSOM w Polsce?*

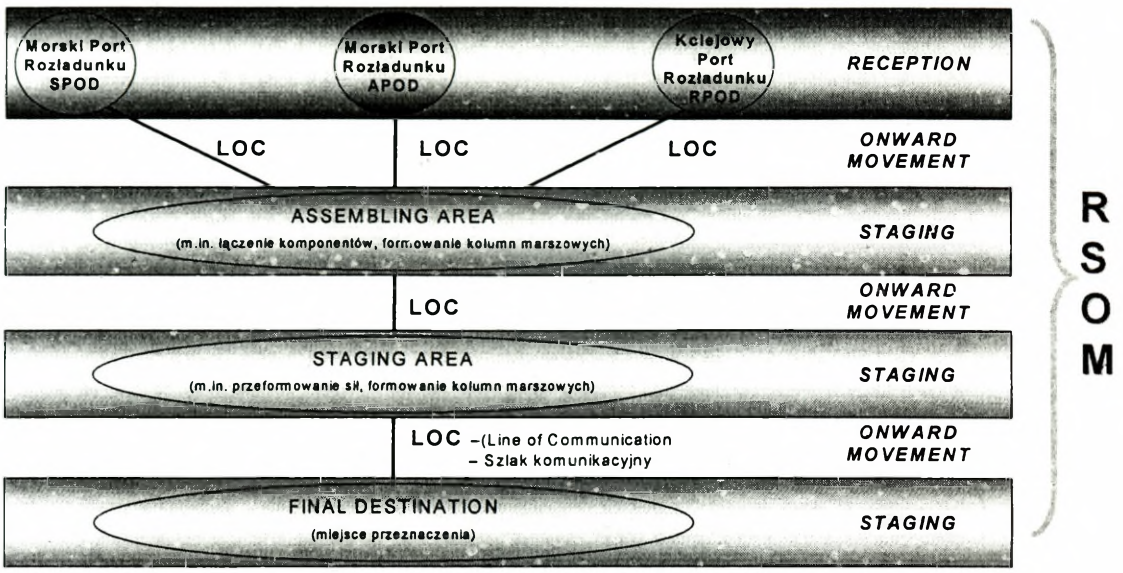
3.1. Założenia koncepcji RSOM

Podstawowym założeniem RSOM (załącznik 19) jest, że kieruje nim państwo gospodarz. Za Koordynację realizacji RSOM odpowiedzialny jest/będzie element dowodzenia i kierowania RSOM, W przypadku istnienia „przyjaznego" państwa gospodarza, będzie to narodowy organ. W przypadku braku chęci i/lub możliwości realizacji zadań RSOM przez państwo gospodarza, wyznaczany/powoływany będzie organ sojuszniczy, w którym zadania TiRW (M&T Tasks) realizować będzie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk w Teatrze (ang. *Theater Movement Co-ordination Centre* -TMCC). Na szczeblu strategicznym SHAPE/SACLANT, w porozumieniu z państwami wysyłającymi, państwem gospodarzem i zgodnie z procesem tworzenia sił, tworzy Sojuszniczą Listę Dyspozycji (ang. *Allied Disposition List* - ADL), a następnie Wielonarodowy Szczegółowy Plan Przemieszczania (ang. *Multinational Detailed Deployment Plan* - MNDDP). Oba te dokumenty są podstawą do planowania RSOM na szczeblu operacyjnym. Także odpowiedzialność za koordynację strategicznego przemieszczenia z miejsc stacjonowania do portów rozładunku ponosi zaangażowane dowództwo strategiczne.

Kiedy żołnierze, sprzęt, środki materiałowe docierają do portów rozładunku, rozpoczyna się realizacja RSOM, którą koordynuje właściwy sztab szczebla operacyjnego. Oznacza to jednoznacznie, że ten sztab odgrywa rolę pojedynczego punktu kontaktowego (Single Point Of Contact) dla wszystkich jednostek, organizacji i agencji zaangażowanych w ten proces. Kierując się wymaganiami dowódcy strategicznego, oraz w stałym kontakcie z władzami Państwa Gospodarza, zapewnia wszelką niezbędną pomoc w celu przemieszczenia przybywającego personelu i sprzętu/środków materiałowych do kolejnych, pośrednich i docelowych, miejsc lokalizacji, gdzie zostaną sformowane i osiągną gotowość bojową.

Zasadniczymi założeniami RSOM są:

a) **jedność dowodzenia** - tylko jedna organizacja powinna koordynować RSOM; NATO musi wskazać jednego Dowódcę (RSOM Commander), który będzie koordynował proces RSOM w całości;



Rys. Miejsce RSOM w procesie przemieszczania sił

a) **integracja w procesie planowania** - RSOM będzie mieć zasadniczy wpływ na wielkość przepływu sił w procesie przemieszczenia, co musi być uwzględnione już na najwcześniejszym etapie planowania, np. kalkulowania Wymaganej Daty Dowódcy - CRD (Commander Required Date);

b) **integralność jednostek** - np. w przypadku braku możliwości przemieszczenia całych jednostek w organicznym składzie, planowanie transportu całego sprzętu jednostki za pomocą tylko jednego statku RORO;

c) **synchronizacja** - dobrze zsynchronizowany przepływ sił pozwala uniknąć przepełnienia portów rozładunkowych, węzłów i szlaków komunikacyjnych (Lines Of Communication - LOC);

Z doświadczeń wynika, że RSOM determinują następujące aspekty funkcjonalne (załącznik 20):

Z obszaru TiRW:

- Element kierowania - RSOM

- Środki transportu (powietrzne, morskie, kolejowe, samochodowe, żeglugi śródlądowej.)
- Planowanie, kierowanie i koordynowanie ruchu wojsk (Movement Control)
- Kontrola ruchu na drogach (Traffic Control)

Z poza obszaru TiRW:

- HNS;
- Ochrona i bezpieczeństwo sił, obrona powietrzna, łączność;
- Zakwaterowanie, wyżywienie, mps, ewakuacja uszkodzonego sprzętu, drobne naprawy;
- Udział Żandarmerii Wojskowej w kontroli ruchu na drogach;
- Zabezpieczenie medyczne;
- Zabezpieczenie inżynieryjne, w tym osłona techniczna sieci transportowej.

W przypadku przyjęcia wojsk sojuszniczych na obszarze Polski, przemieszczanie sił wzmocnienia będzie wspierane zarówno przez wojskowe organa TiRW, jak i cywilne organizacje. Sprawne przemieszczenie wymaga koordynacji pomiędzy dowodzącym operacją - JFC, organami TiRW państw wysyłających siły oraz CKRW.

Państwo gospodarz zachowuje ostateczne prawo do aprobowania planu przemieszczenia i kontroli ruchu wojsk na swoim suwerennym terytorium.

Istotnym czynnikiem determinującym planowanie RSOM jest uzyskanie pełnych informacji dotyczących składu i wyposażenia sił, portów/stacji wyładunku, lądowych przejść granicznych, daty i miejsca przekroczenia. Dane te powinny być sprecyzowane w Zestawieniu Potrzeb (SOR) i Sojuszniczej Liście Dyspozycji Sił (ADL).

3.2. Fazy procesu RSOM

Można wyróżnić 3 fazy procesu RSOM[43] (załącznik 21):

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

Faza druga - **stacjonowanie** - odbywa się przygotowanie do dalszego ruchu, czyli formowanie kolumn marszowych zgodnie z planem przemieszczania.

Faza trzecia - **przemieszczanie** może odbywać się bezpośrednio z portów (stacji) przyjęcia lub z rejonu stacjonowania.

Priorytetowym zadaniem RSOM jest **kierowanie ruchem wojsk** obejmujące: planowanie drogi, rozkładu przemieszczania (przewozu), regulację ruchu, nadzór i meldowanie. Występuje we wszystkich fazach RSOM.

Problematyka mieszcząca się w zakresie RSOM została pogrupowana na dwa obszary:

W obszarze odpowiedzialności Transportu i Ruchu Wojsk (TiRW):

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

Poza obszarem TiRW:

---

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

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

Model koordynacji ruchu wojsk na poszczególnych etapach przemieszczania tj. na etapie przyjęcia, dalszego marszu i postoju sił zbrojnych (załącznik 22) przedstawia się następująco:

Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk koordynuje ruch wojsk poprzez etatowe organy transportu w RSZ i OW oraz tworzone w razie potrzeby na tych szczeblach Zespoły (w RSZ) i Grupy (w OW) Kierowania Ruchem Wojsk.

Bezpośredni nadzór nad realizacją zadań transportowo - przeładunkowych sprawują w terenie Wojskowe Komendy Transportu oraz specjalnie tworzone cywilno -wojskowe Grupy Kontroli Ruchu. Rolą tych grup będzie kontrola i pomoc w organizacji transportu i ruchu wojsk sił zbrojnych (sił wzmocnienia) w punktach ich wejścia na obszar RP (porty, lotniska, stacje kolejowe), na trasach marszu, w rejonach postoju i w rejonach rozmieszczenia (załącznik 23).

W punktach przyjęcia (porty, przejścia graniczne, rejony przyjęcia) wsparcie cywilnych usługodawców (przedsiębiorców), będzie obejmować:

- przewozy kolejowe na obszarze kraju,
- przewozy autobusowe personelu;
- transport bliski oraz przeładunek towarów na stacjach, w portach morskich i lotniczych.

W trakcie trwania operacji, odpowiednie organa TiRW będą kierowały i kontrolowały ruch operacyjny lub taktyczny sił na obszarze swojej odpowiedzialności. Wiąże się to z wydawaniem Zezwoleń na Marsz (March Credit), uzgadnianiem dróg marszu i zabezpieczenie w doraźne środki transportowe lub do prac przeładunkowych. Przewiduje się tworzenie na czas

ćwiczeń doraźnych (niewielkich) Grup Kontroli Ruchu[44], do których wydzielani byliby przedstawiciele funkcjonujących organów wojskowo - cywilnych. W składzie tych grup powinni znaleźć się wojskowi i cywilni specjaliści ds. transportu i ruchu wojsk, Żandarmerii Wojskowej oraz przedstawiciele ds. kontroli celnej i ruchu granicznego (załącznik 24).

Podstawowym zadaniem tych grup będzie wspieranie przemieszczanych sił zbrojnych poprzez nadzorowanie i pomoc w realizacji usług transportowo – przeładunkowych: w portach na, lotniskach, przejściach granicznych, w rejonach postoju i rozmieszczenia.

Potrzeby wsparcia transportowego w ramach HNS kierowane będą od Państw (opisane w SOR-ach) „kanałem HNS-u". Organa TiRW koordynowałyby ich zaspokajanie na poszczególnych szczeblach dowodzenia[45].

CKRW koordynowałyby wsparcie transportowe poprzez swoich przedstawicieli w zespołach HNS oraz przez podległe organy transportu.

Na szczeblu centralnym zawarty byłby kontrakt otwarty (organizacyjny) na usługi przewozowe transportem kolejowym

Na szczeblu RSZ poszczególne dowództwa zapewniałyby usługi transportowo- przeładunkowe:

- DSP - w portach lotniczych,
- DMW - w portach morskich,
- DWLąd - na przejściach granicznych, w rejonach przyjęcia i postoju oraz rejonie operacji desantowych poprzez zawarcie kontraktów otwartych z przedsiębiorcami cywilnymi, organizację i funkcjonowanie grup oraz wyznaczenie podległych jednostek (OG) do zamawiania usług i dokonywania rozliczeń.

Kontrakty otwarte to kontrakty organizacyjne zawierane z cywilnymi przedsiębiorcami na usługi, których wielkość i termin realizacji w danym momencie nie jest określony. Kontrakty te nie powinny obejmować zobowiązań

---

[44] GKR sprawdziły się w czasie sojuszniczego ćwiczenia „STRONG RESOLVE 02" oraz przerzutu sił PKW MND CS do/z Iraku.

[45] Metodykę planowania określa – „Przewodnik funkcjonalny dowództw strategicznych do planowania transportu i ruchu wojsk". Wyd.SHOPJ/1220/0.

finansowych. Należności finansowe będą następować dopiero po zamówieniu konkretnej usługi i jej wykonaniu.

Kierowanie wsparciem realizowane byłoby ze szczebla okręgu wojskowego (OW). Na tym szczeblu może być także przyjmowanie i realizowanie zapotrzebowań doraźnych od SN (państwa wysyłającego).

Najważniejszym jest poziom jednostki wojskowej (oddziału gospodarczego), gdzie po przeprowadzonej analizie, wydziela się dostępne wojskowe środki transportu lub następuje bezpośrednie zamawianie (kontraktowanie) i uzgadnianie usług oraz dokonywanie rozliczeń (załącznik 25).

3.3. Jednostki RSOM w świetle celów sił zbrojnych państw sojuszu

Doświadczenia operacji wielonarodowych wojsk Sojuszu w ramach NATO, jak też misjach ONZ, UE i innych poza Art. 5 wskazują na konieczność tworzenia i rozwijania jednostek RSOM, zapewniających sprawne przyjęcie wojsk na Teatrze zwłaszcza w rejonie objętym konfliktem, gdzie brak jest wsparcia ze strony Państwa Gospodarza.

Potwierdzeniem tego rodzaju potrzeb jest operacja w Iraku, gdzie strona amerykańska – posiadająca specjalistyczny potencjał (bazy i jednostki) zabezpiecza przyjęcie i przemieszczanie wojsk wielonarodowych MND CS do rejonów operacyjnego przeznaczenia. Także strona brytyjska – posiada potencjał jednostek RSOM, zapewniający jej kontyngentom autonomiczność w tym zakresie.

Natomiast większość państw członkowskich Sojuszu – nie posiada potencjału RSOM, który zapewniałby wymagane wsparcie Sił Połączonych na Teatrze.

Problematyka RSOM jest przedmiotem Forum Transportowego Dowództw Strategicznych NATO (Bi – S.C. M&T Forum), które dokonuje analiz doktryn oraz procedur transportowych. Struktura i procedury transportowe NATO muszą być ściśle oraz stale ze sobą zharmonizowane. W związku z powyższym Komitet Struktur Transportu i Ruchu Wojsk Dowództw

Strategicznych NATO – *„Bi – S.C. M&T Structures Committee"* został ustanowiony, jako stała Grupa Robocza, bezpośrednio podporządkowana Bi S.C. M&T Forum. W skład tej Grupy Roboczej wchodzą przedstawiciele komórek transportowych SHAPE, SACLANT, CJPS, RC oraz krajów członkowskich NATO, a do jej głównych zadań należy koordynacja działań oraz opracowywanie i rozwijanie obecnych, jak również przyszłych doktryn i procedur związanych ze strukturami, polityką, koncepcjami o planami transportowymi dowództw i krajów NATO.

Wyrazem rangi RSOM było zobowiązanie państw sojuszniczych do rozwijania zdolności w tym zakresie w ramach Szczytu Praskiego w 2002 r., tzw. „PCC".

W ramach zobowiązań, Polska zadeklarowała utworzenie Centrum Koordynacji Ruchu wojsk na Teatrze (TMCC) w terminie do końca 2006 roku.

Jednocześnie jednostkom RSOM określono wymogi sojuszu, które były następnie rozważane przez stronę polską.

Rozwinięciem ustaleń w ramach kolejnej edycji jest cel obejmujący *Mobilne jednostki RSOM, operacje w portach, formacje morskich portów załadunku/rozładunku i kolejowych punktów ładunkowych*. Cel ten znajduje się w obszarze zasadniczych wymagań operacyjnych: Rozmieszczenie i Mobilność – Utrzymanie Logistyki.

Propozycja ta została przedstawiona wszystkim państwom NATO, w ramach zobowiązań „PCC" podjętych przez Ministrów Obrony państw Sojuszu na Szczycie w Pradze.

Aktualnie wypracowano stanowiska narodowe, które po akceptacji NATO będą stanowić podstawę do planowania i przygotowania jednostek RSOM przez poszczególne państwa, w tym Polskę.

3.4. Wymogi sojuszu w zakresie tworzenia jednostek RSOM

3.4.1. Wymogi ogólne

W ramach operacji połączonych po strategicznym przemieszczeniu wojsk do portów (morskich i/lub lotniczych) rozładunku i kolejowych stacji

(punktów) wyładowania – rozpoczyna się proces RSOM. Wymaga on specjalistycznych jednostek, zdolnych do sprawnej realizacji prac ładunkowych sprzętu, wyposażenia oraz środków bojowych i materiałowych w portach (punktach) rozładunku.

W ramach porozumienia zawartego w Pradze władze wojskowe sojuszu zgłosiły następującą propozycję.

Państwa poproszone zostały o uczestnictwo w tworzeniu jednostek pod kierunkiem Holandii (główny koordynator) RSOM. Ostatecznym celem jest utworzenie trzech grup HRF RSOM (z 30 dniową gotowością), zdolnych do czasowego działania wg. ułożonego wstępnie planu.

Jednostki zostałyby utworzone zgodnie z porozumieniem międzynarodowym zawartym między państwami wiodącymi Wielką Brytanią, Belgią i Hiszpanią a pozostałymi krajami.

Każda grupa powinna być w stanie kontynuować działania w czasie 24. godzinnych operacji. W ciągu wymaganej 30 dniowej gotowości, jedna z trzech grup musi być zdolna do działania w okresie 10 dni. Wymóg ten będzie dotyczył każdej grupy, na zmianę co 10 dni. Dodatkowo do tych trzech grup RSOM – strona amerykańska została proszona do uczestniczenia w wydzielaniu tymczasowych grup RSOM. Wymóg zdolności dotyczy każdej z grup RSOM.

Skład grupy:

1) dowództwo grupy RSOM;
2) dwie grupy operacji portowych (morskich, w SPOD), każda w składzie:
   - trzy operacyjne kompanie portowo – terminalowe;
   - jedna kompania wodna (tylko jedna w grupie);
3) dwie grupy operacji portowych (lotniczych, w APOD), każda w składzie:
   - jeden element kontroli transportu lotniczego;
   - dwa elementy operacyjne;
4) jedna kompania operacji kolejowych, w składzie:

- trzy - cztery elementy kolejowe;

5) jeden batalion regulacji ruchu, w składzie trzech – czterech kompanii kontroli ruchu, każda zdolna do wysłania 4 zespołów kontroli ruchu w celu wsparcia w operacjach wyładunkowych portów morskich i lotniczych (APOD/SPOD).

Powyższe formacje powinny być samowystarczalne przez okres do roku. Dowództwo grupy RSOM odpowiedzialne jest za zabezpieczenie dowodzenia operacjami RSOM i sprawowanie funkcji C2 w SPOD i APOD oraz dowodzenie jednostkami operacji kolejowych i batalionu regulacji ruchu.

Dowództwo SPOD dowodzi 2 - 4 jednostkami portowymi i brzegowymi i sprawuje funkcję C2 w operacjach przeładunku, za/wyładunku transportów morskich. Zapewnia jako C2 siłom lądowym nadzór i merytoryczną pomoc w zakresie dokumentacji przewożonych ładunków.

Dowództwo APOD – odpowiedzialne jest za administrowanie/dowodzenie portem oraz kontrolą wszystkich działań w obszarze portu.

Państwa są zobowiązane do zabezpieczenia tych jednostek i dołączenia ich do dowództw sił/korpusu wydzielanych do zadań operacyjnego kierowania i zadań administrowania. Wymagane jednostki powinny być zdolne do współdziałania w strukturach RSOM na szczeblu korpusu/Teatru działań.

Dowództwo Sił Zjednoczonych potrzebuje jednostek zdolnych do przyjmowania strategicznego ruchu, zlokalizowanych w pobliżu JOA oraz zespołów, które wcześniej zostały tak przygotowane, by przenieść je w podporządkowanie władz (TOA). Muszą one być zdolne do rozpoczęcia wykonania swoich funkcji przy braku infrastruktury i wsparcia HNS.

Potrzeba tworzenia międzynarodowych jednostek do wykonywania tych zadań na szczeblu Teatru ma być popierana przez Konferencje Wysokich Przedstawicieli Logistyki NATO i wymagania dla RSOM. Istnienie jednostek ma być uzasadnione przez LFPAC i rozpoznane przez KFOR i SFOR.

Skala przedsięwzięcia i stosunkowo wysokie koszty oraz brak doświadczeń wielu krajów członkowskich, w tym Polski, powoduje konieczność etapowego tworzenia jednostek RSOM.

W pierwszym etapie zakłada się, że będą to jednostki wielonarodowe, przy odpowiednim przygotowaniu umowy (np. MoU), co powinno być negocjowane i zapisane między krajami uczestniczącymi w rozwoju ich możliwości.

Docelowo potrzeby NATO w obszarze RSOM wynoszą trzy grupy RSOM o wysokiej gotowości oraz jednej grupy GRF[46] RSOM.

W celu wzmocnienia grup RSOM konieczne jest utworzenie:

1) blisko dowództw morskich portów wyładowczych (SPOD) liczących:
   a) ponad dwadzieścia operacyjnych kompanii portowo – terminalowych;
   b) prawie kompanii wodnych;
2) kilkanaście dowództw lotniczych portów wyładowczych APOD, w składzie:
   a) kilkanaście elementów kontroli transportu lotniczego;
   b) ponad dwadzieścia elementów operacyjnych;
3) prawie dziesięć dowództw kompanii operacji kolejowych, liczących ok. czterdzieści elementów kolejowych;
4) prawie dziesięć zespołów kontroli ruchu, posiadających:
   a) ponad sześćdziesiąt zespołów kontroli ruchu;
   b) ponad dwadzieścia elementów operacyjnych.

[46] Sił stopniowej gotowości.

3.4.2. Wymagania operacyjno-logistyczne dla jednostek RSOM do przyjęcia wojsk

Przyjęcie wojsk w portach morskich i lotniczych oraz na stacjach kolejowych (punktach ładunkowych) wymaga specjalistycznych jednostek RSOM. Potrzeby i możliwości tych jednostek zostały określone przez NATO poprzez następujące wymogi:

1) **Kompania operacji przeładunkowych w portach morskich** - zdolna do wykonania wsparcia za/wyładunku 1000 personelu, 200 kontenerów (TEU), 500 pojazdów i 1000 ton. Potencjał kompanii zawiera również urządzenia umożliwiające przerzut personelu, ładunku, sprzętu i wyposażenia na brzeg morski lub do strefy lądowania śmigłowców.

2) **Kompania obsługi jednostek pływających** - zdolna do transportu ładunków paletyzowanych i w kontenerach oraz pojazdów ze statku do portu/na ląd w przypadku, gdzie wymagany jest taki przeładunek. Możliwości obejmują też dźwigi zabezpieczające oraz lekkie amfibie do łącznego przeładunku do 500 ton lub 100 pojazdów dziennie.

3) **Element kontroli transportu lotniczego** - zdolny do kontroli przeładunku, przeglądu i ładunku samolotu.

4) **Element operacyjny (np. sekcje: operacyjne, portu lotniczego i utrzymania)** – dysponując terenowym wyposażeniem wspomagającym załadunek na samolot oraz pełną zdolność do przerzutu i transportu 550 ton ładunku paletyzowanego, przemieszczenia 600 pasażerów w okresie 4 godzin. Powinien też mieć wyposażenie i posiadać wiedzę potrzebną do działania przy użyciu wielkich, szeroko kadłubowych samolotów transportowych.

5) **Kompania operacji kolejowych (składająca się z 3-4 elementów kolejowych)** – będzie odpowiadała za wsparcie, przemieszczenie ładunku, pojazdów oraz personelu do/z pociągów; zdolna do wykonania dziennego wsparcia przemieszczenia do 750 osób personelu, 1200 ton ładunku, 400 TEU i 200 pojazdów.

Wymagane elementy operacyjne dla portu lotniczego (np. grupy ratownictwa pożarowego i wypadkowego, obszaru budownictwa, funkcji opałowych, obsługi pasa startowego i ATC) są wnioskowane w innym celu[47].

W ramach propozycji sojuszu przedłożono stronie polskiej do rozpatrzenie następujące zobowiązania:

- w koordynacji z kolejnymi elementami RSOM wnieść wkład poprzez zapewnienie kolejnych elementów RSOM w celu sformowania zdolności/struktur RSOM szczebla Teatru wspierających Dowódcę Sił Połączonych;
- dwa pododdziały kolejowe;
- grupa operacji portowych, zawierająca dwie operacyjne kompanie portowo – terminalowe;
- pododdział kolejowy.

3.4.3. Wymagania operacyjno-logistyczne dla jednostek RSOM do przemieszczania wojsk

W procesie RSOM – zabezpieczenia przemieszczania wojsk z morskich, lotniczych portów rozładunku, kolejowych stacji (punktów) wyładowania do rejonów formowania kolumn marszowych (ang. *Staging Area*), a następnie na wyznaczonych drogach przegrupowania (LOC) do rejonów przeznaczenia (ang. *Final Destination*) – zasadnicza rolę spełniają **jednostki regulacji ruchu RSOM**.

Potrzeba utworzenia tego rodzaju jednostek została zdefiniowana w wymaganiach jako: *Mobilne jednostki RSOM, operacje w portach, formacje morskich portów załadunku/rozładunku i kolejowych punktów ładunkowych* oraz: *Zdolne do przerzutu jednostki RSOM, operacje w portach, formacje morskich portów załadunku/rozładunku i kolejowych punktów ładunkowych*.

---

[47] Cel ten **nie jest adresowany do wszystkich państw, w tym do Polski.**

M.in. przedstawiono wymagania NATO, polegające na wniesieniu wkładu poprzez jedną kompanię regulacji ruchu. Jednostka ta stanowiłaby generalne wsparcie (GS) na szczeblu Teatru (tj. powyżej szczebla dywizji dla RSOM).

Powinna być zdolna do:

- kierowania ruchem w rejonach formowania kolumn wojsk (kontenerowych);
- zapewnienia wsparcia przez 24 godziny/dobę;
- po rozwinięciu wykorzystania procedur śledzenia zasobów w celu kierowania ruchem wojsk, ładunku i sprzętu;
- zapewnienie dalszego ruchu personelu, sprzętu i ładunków, zgodnie z planami operacji (OPLANs);
- kierowania przepływem wojskowych środków materiałowych do wskazanych jednostek;
- do kierowani ruchem wojsk, włączając dalszy przepływ personelu, sprzętu i ładunków do wyznaczonego przez dowódcę rejonu.

Przedstawiono też stronie polskiej propozycję utworzenia kolejnych jednostek regulacji ruchu RSOM, obejmujących:

- dwa zespoły kontroli ruchu;
- batalion regulacji ruchu;
- kompanię regulacji ruchu posiadającą trzy grupy kontroli ruchu.

Wymienione jednostki powinny spełniać określone niżej wymagania:

1) **Zespół kontroli ruchu** - prowadzi kontrolę transportu, w transporcie wiodącym do portów, punktów transferowych i punktów kontroli. Średnio zespół stanowi 10 osób. Zespoły kontroli ruchu będą powiększane przez państwa, których siły/wyposażenie przechodzi pod APOD/SPOD;
2) **Dowództwo batalionu regulacji ruchu** - wydaje wytyczne i ma, co najmniej, zadanie dowodzenia wszystkimi zespołami kontroli w JOA. Jeden batalion regulacji ruchu ma składać się z 3-4 kompanii kontroli

ruchu, każda ze zdolnością wysłania poza zespół kontroli do wsparcia działań APOD/SPOD.

3.5. Wnioski

Z dokonanej analizy wymagań operacyjno – taktycznych wobec polskich jednostek RSOM wynikają następujące wnioski:

1. W ramach obrony wspólnej NATO ukształtowała się przez dziesięciolecia tradycja (usankcjonowana doktryną) wszechstronnego zabezpieczenia procesu rozwijania wojsk przy wsparciu państwa – gospodarza. Jego brak – w wypadku operacji podejmowanych poza terytorium NATO – powoduje konieczność jego zastąpienia przez dodatkowe siły, specjalnie w tym celu formowane i ekspediowane w obszar przyszłej operacji w pierwszej kolejności – dla zrealizowania szeregu funkcji.
2. Dotyczą one aspektów wsparcia z obszaru transportu i ruchu wojsk: kierowania ruchem, środków transportu, planowania i kierowania ruchem, jego kontroli, a także aspektów spoza spraw transportowych – wsparcia bojowego oraz wsparcia logistycznego.
3. W realizacji procesu RSOM występują trzy fazy: przyjęcie sił w portach i/lub na lotniskach, stacjonowanie (dla uporządkowania wojsk) oraz dalszy ruch do obszaru przeznaczenia. Wymuszają one potrzebę posiadania jednostek zdolnych do koordynacji i kierowania ruchem własnych wojsk na teatr oraz w nim, rozładunku wojsk w portach morskich oraz na lotniskach (przyjęto, że wyładunek z samolotów zapewnią sojusznicy mający większe potrzeby i doświadczenie w transporcie powietrznym), regulacji ruchu dla wojsk przemieszczanych z portu i lotniska (lotnisk) dalej – do obszaru wyjściowego do operacji.
4. Jednostki RSOM powinny posiadać organizację zapewniającą ich wysoką gotowość (dyspozycyjność), mobilność (transportem morskim, a jednostki kierowania ruchem – także transportem powietrznym), samowystarczalność logistyczną na okres do jednego miesiąca oraz odpowiednią łączność

wewnętrzną oraz z krajem.

IV. OCENA MOŻLIWOŚCI PRZYGOTOWANIA JEDNOSTEK SZ RP DO ZADAŃ RSOM

„ ... Zdolność do przerzutu i zapewnienia ciągłości wsparcia pozostaje nadal fundamentem efektywności Sojuszu. Waszym zadaniem jest zapewnienie, iż transformacja logistyczna postępuje zgodnie z tym kierunkiem i zapewnia możliwość dostarczenia waszych wojsk w niezbędnym czasie i do wskazanego miejsca oraz, że operacyjne tempo ich działań będzie odpowiednio utrzymywane".

Jaap de Hoop Scheffer
Sekretarz Generalny NATO

Po ukazaniu w rozdziałach poprzednich konieczności posiadania przez SZ RP własnych (narodowych) jednostek RSOM oraz stawianych im wymogów niniejszy rozdział identyfikuje uwarunkowania i konieczne przedsięwzięcia organizacyjne, ustala obecny stan przygotowania istniejących jednostek do realizacji zadań RSOM.

W badaniach poszukiwano odpowiedzi na pięć pytań:

1. *jak ukierunkować przygotowanie jednostek RSOM w Polsce?*
2. *jaki zakres przygotowań jest niezbędny dla stworzenia podstaw prawnych funkcjonowania polskiego RSOM?*
3. *jakie przedsięwzięcia organizacyjne są wskazane w przygotowaniu jednostek?*
4. *w jakim stopniu przygotowane są do realizacji zadań RSOM istniejące jednostki systemu transportu i ruchu wojsk?*
5. *Jaki jest stan wdrożenia w Polsce dokumentów standaryzacyjnych NATO regulujących problematykę RSOM?*

Podstawę do podjęcia ocen stanowiły wymogi zidentyfikowane w rozdziale 3. Stan aktualny przygotowania RSOM zdiagnozowano pod kątem posiadanych zasobów oraz aktywności w osiągnięciu interoperacyjności z sojusznikami. Sformułowane oceny stanowią syntezę rozważań tego rozdziału, a jednocześnie podstawę wyjściową do modelowania pożądanych struktur narodowych jednostek RSOM.

4.1. Zakres i „filozofia" przygotowania

Przygotowanie jednostek do udziału w realizacji misji RSOM to stworzenie podstaw prawnych, doktrynalnych, organizacyjnych i koordynacyjnych umożliwiających osiągnięcie przez nie zdolności i gotowości do sprawnej realizacji zadań wsparcia w każdych warunkach możliwych operacji, w tym także do udzielania wsparcia organizowanego doraźnie (w trybie *ad hoc).* Proces przygotowania jednostek RSOM musi więc objąć czynności, które umożliwią lub ułatwią późniejszą realizację wszystkich zadań przewidzianych w ramach operacji (misji) Sojuszu. Przedwojenny teoretyk wojskowości polskiej W. Sikorski w pracy *„Przyszła wojna"* podkreślił **niezbędność przygotowań organizacyjnych** w czasie pokoju, koniecznych dla sparowania niebezpieczeństw wynikających z nieoczekiwanych gwałtownych przesileń powstających w czasie konfliktu na skutek działań przeciwnika, w tym także – dodajmy – systemu RSOM.

Dokonana analiza zakresu zadań RSOM (obszaru przewidywanego zaangażowania sił i środków) po porównaniu z aktualnymi możliwościami polskiego systemu transportu i ruchu wojsk wykazała, że **potrzebne jest „zbudowanie" systemu RSOM w układzie narodowym,** w którym organa TiRW oraz specjalistyczny potencjał wojskowy będą stanowiły ważny (a nawet decydujący) element całości, ale – nie jedyny. Nie da się bowiem zrealizować całości narodowych obowiązków RSOM bez całości zadań „Państwa-Gospodarza", bez połączonego, cywilno-wojskowego wysiłku.

Przeprowadzone badania prowadzą do wniosku, że **przygotowanie RSOM** jako elementu (podsystemu) **powinno objąć**:

- wypracowanie i przyjęcie narodowej „doktryny"[48] sposobu realizacji zadań RSOM w podsystemie TiRW;
- stworzenie podstaw prawnych udziału wydzielonych sił RSOM w operacjach/misjach poza granicami kraju;
- przyjęcie określonej organizacji[49], zapewniającej skuteczną realizację przewidzianych w doktrynie funkcji i zadań.

---

[48] **„Doktryna"** oznacza tutaj zespół oficjalnych poglądów zaakceptowanych i przyjętych przez upoważnionych decydentów i zobowiązujących wykonawców do określonych zachowań – zob. *Leksykon wiedzy wojskowej,* Warszawa 1979, s. 88.

O ile wojskowy podsystem transportu i ruchu wojsk wsparty potencjałem GN został pozytywnie zweryfikowany w czasie sojuszniczego ćwiczenia „Strong Resolve 2002" oraz wspólnych ćwiczeń wojsk sojuszu na obszarze kraju, to przygotowanie sił RSOM do zadań na Teatrze wymaga zbadania istniejących zasad działania i organizacji, rozpatrzenia ich przydatności i – w razie potrzeby – dostosowania do zidentyfikowanych potrzeb.

Nie oznacza to konieczności przygotowania wszystkiego od nowa, tworzenia od podstaw. Analiza rozwiązań przyjętych w państwach NATO oraz możliwości własnych pokazuje bowiem, że dysponujemy już w kraju rozwiązaniami, które są przydatne dla RSOM i wymagają jedynie adaptacji i usprawnień. Można więc pokusić się o sformułowanie swoistej „filozofii" przygotowania jednostek RSOM: *wyzyskać istniejące, zmodernizować potrzebne, stworzyć niezbędne, a całość zorientować na realizację wsparcia.* Wspieranie wojsk sojuszniczych to tylko jedna z funkcji systemu RSOM, nie mniej ważna jak wspieranie wojsk własnych, realizowana z użyciem identycznych sił i tej samej taktyki (metod) działania, ale uzupełniona o pewne procedury organizacyjne wynikające z konieczności komunikowania się i współdziałania z wojskami sojuszniczymi o zbliżonej lecz nie identycznej organizacji oraz posługujących się innymi językami, w tym wspólnym, choć obcym językiem angielskim. Także i te uwarunkowania wymagają określonych przedsięwzięć organizacyjnych, które należy uwzględnić i wykonać.

Proces przygotowania będzie zjawiskiem złożonym i wieloaspektowym.

W ramach realizowanych kompleksowo przedsięwzięć **przygotować należy**:

- organa dowodzenia i łącznikowe niezbędne do planowania, organizowania, koordynowania i kierowania wsparciem;
- wykonawców – pododdziały RSOM, które potrzeba odpowiednio zorganizować, wyposażyć, rozmieścić i wyszkolić;
- system ich zabezpieczenia logistycznego, rozpoznania, łączności i informatyczny, itp.

---

[49] **Organizacja** - struktura celowo dobranych sił i środków które przy racjonalnym użyciu tworzą określone możliwości.

Ponadto występuje **konieczność stworzenia i utrzymywania** określonych **relacji** i więzi (zależności, kompetencji, obowiązków, uprawnień itd.) łączących poszczególnych wykonawców, zarówno w układzie narodowym, jak i sojuszniczym.

Przedstawiony zakres potrzeb organizacyjnych pokazuje, że przygotowania nie mogą obejmować jedynie istniejącychorganów dowodzenia i jednostek TiRW, ale muszą pójść znacznie dalej – utworzyć lub przeformować sukcesywnie istniejące organa i jednostki TiRW zdolne do działań RSOM na Teatrze. W świetle doświadczeń naszych sojuszników oraz wniosków ze wspólnych ćwiczeń z nimi, tworzony system RSOM powinien spełniać wymogi: sprawności, skuteczności, wydajności, jakości i ekonomiczności udzielanego wsparcia. Musi także być: elastyczny, niezawodny, trwały, uniwersalny i kompleksowy.

4.2. Przygotowanie podstaw doktrynalnych i prawnych

Zasadnicze i pierwszoplanowe znaczenie dla całości działań ma **przygotowanie doktrynalne.** Dotyczy wypracowania i wdrożenia koncepcji sposobu realizacji zadań RSOM w postaci Doktryny i jej wdrożenia w formie regulaminów i instrukcji, a więc zasad i procedur działalności praktycznej. Cóż bowiem daje posiadanie potencjału zorganizowanych sił i środków wykonawczych RSOM bez racjonalnej koncepcji (strategii) ich wykorzystania, bez technologii działania, będącej rodzajem *know-how,* zwiększającej skuteczność realizowanego wsparcia. **Potencjał wykonawczy RSOM bez doktryny jego wykorzystania jest niemalże tak samo pozbawiony znaczenia, jak koncepcja RSOM bez potencjału wykonawczego**.[50]

---

[50] W oryginale: „Potencjał bez strategii jest niemalże tak samo pozbawiony znaczenia, jak strategia bez potencjału" – D.S. Papp, *Contemporary International Relations, Framework for Understanding,* New York 1988, s. 361 [cyt. za:] R. Kuźniar, *Między polityką a strategią,* Warszawa 1994, s. 187.

W podobnym kierunku zmierza nasza narodowa, polska praktyka. Opracowano narodową doktrynę Logistyki Sił Zbrojnych RP[51] oraz trwają w Szefostwie Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk prace związane z opracowaniem narodowej Doktryny Transportu i Ruchu Wojsk w Operacjach Połączonych. Jednocześnie zaplanowano na 2005 rok opracowanie koncepcji realizacji zadań RSOM w układzie narodowym i sojuszniczym.

W koncepcji zostaną określone jednolite poglądy na zakres i sposób realizacji zadań RSOM oraz zakres przygotowań organizacyjnych, w tym szkoleniowych. Chodzi tu nie tylko o przejęcie zasad i procedur NATO (między sojuszniczych), ale także o stworzenie i wdrożenie mechanizmów krajowych, uwzględniających naszą narodową organizację sił zbrojnych. Przygotowanie doktrynalne powinno objąć kształcenie i doskonalenie kadr w kraju i państwach (dowództwach) Sojuszu oraz dobór odpowiedniej tematyki i treści ćwiczeń prowadzonych ze sztabami oraz z wojskami. Szczególną uwagę nadać należy połączonym ćwiczeniom wojskowym, gdyż są one niezbędne dla zintegrowania i sprawdzenia wspólnych wysiłków.

Skuteczne wypełnianie zadań RSOM wymaga solidnych podstaw prawnych, na co wyraźnie wskazują potrzeby sojuszników wyrażone w AJP-4.4 oraz doświadczenia i wnioski z dotychczasowych ćwiczeń z udziałem strony Polskiej.

Rysują się **dwa** wyraźne **obszary** potrzebnych **regulacji:**

a) pierwszy – **międzysojuszniczy,** oznacza konieczność dostosowania się do dorobku prawnego NATO oraz – co warte szczególnego podkreślenia – wykonania przyjętych zobowiązań;
b) drugi – **krajowy,** dotyczy unormowania zasad przygotowania(rozwijania) i funkcjonowania ogniw RSOM w układzie narodowym i sojuszniczym.

Na koniec, w ramach ww. przygotowań konieczne będzie zaznajomienie wszystkich wykonawców z określonymi normami prawa, rozkazami, wytycznymi, regulaminami, instrukcjami i podręcznikami.

---

[51] Opublikowana w 2003 r.

4.3. Przygotowanie organizacyjne RSOM

Biorąc za podstawę zarysowaną wcześniej „filozofię" przygotowania, której istota wyraża się w *minimalizacji nakładów dla osiągnięcia pożądanych efektów* przyjęto metodę rozwiązania problemu RSOM, polegającą na poszukiwaniu możliwości skutecznego działania organów zarządzających w istniejącej strukturze dowodzenia (zarządzania) siłami zbrojnymi, ich ocenie i formułowaniu wniosków mających na celu optymalizację rozwiązań. Ważne przy tym jest spełnienie wymogu minimalizacji działań reorganizacyjnych z uwzględnieniem tendencji rozwojowych w układzie narodowym i sojuszniczym.

Zadania w zakresie RSOM realizują zasadnicze instytucje i organy usytuowane w systemie dowodzenia i kierowania sił zbrojnych, przy czym koordynacja zadań RSOM na poszczególnych szczeblach dowodzenia jest przypisana istniejącym strukturom organów transportu i ruchu wojsk. Nie ulega wątpliwości, że zasadniczą przesłanką tego rozwiązania jest charakter wsparcia, które może być realizowane:

- na obszarze kraju dla wojsk sojuszniczych;
- na Teatrze dla przyjęcia i przemieszczenia polskich kontygentów do rejonów operacyjnego przeznaczenia;
- na Teatrze dla przyjęcia i przemieszczenia sił sojuszniczych do rejonów operacyjnego przeznaczenia.

Ogólny podział zadań pomiędzy poszczególnymi szczeblami organizacyjnymi sił zbrojnych przedstawia się następująco:

- priorytety operacyjne realizacji zadań RSOM w układzie narodowym i sojuszniczym ustalają: Generalny Zarząd Planowania Strategicznego P-5 i Generalny Zarząd Operacyjny P-3;
- głównym koordynatorem zadań RSOM jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, które odpowiada za koordynację przemieszczania jednostek SZ RP, sił Sojuszu na obszarze kraju oraz za funkcjonowanie Narodowego Połączonego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (NMCC) w sytuacjach kryzysowych, jak również rozwinięcie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze;

- Logistyka Dowództw RSZ odpowiada za przygotowanie sił i środków do realizacji zadań RSOM oraz organizację i realizację zadań związanych ze wsparciem RSOM – stosownie do zakresu swoich kompetencji i odpowiedzialności;
- Logistyka Dowództw OW – jest wykonawcą zadań RSOM na rzecz wojsk Sojuszu przemieszczających się przez obszar okręgu.

Należy jednak zaznaczyć, że proces poszukiwania optymalnych rozwiązań i restrukturyzacji nie został zakończony i nadal trwają prace mające na celu poprawę efektywności, dostosowywania struktur organizacyjnych i zasad funkcjonowania do wymogów i potrzeb sojuszniczych.

Analizując tendencje i zmiany zachodzące w armiach sojuszniczych, przy całej ich różnorodności, można sformułować następujące wnioski:

1) współczesne operacje militarne będą nosiły charakter działań połączonych rodzajów sił zbrojnych i wojsk. Dąży się zatem do tworzenia optymalnych struktur organizacyjnych umożliwiających sprawną koordynację użycia różnych rodzajów sił zbrojnych i poprawę ich efektywności zarówno na etapie przygotowania jak i zabezpieczenia działań;
2) występuje tendencja zmniejszania ogólnej liczebności sił zbrojnych;
3) dokonuje się podziału sił zbrojnych na kategorie według przeznaczenia i stopnia gotowości bojowej z wyeksponowaniem konieczności posiadania części sił w stałej gotowości do użycia, z jednoczesnym wydłużeniem czasu osiągnięcia gotowości przez inne jednostki;
4) występuje dążenie do poprawy mobilności armii, zdolności przerzutu wojsk zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej;
5) daje się zaobserwować wysoka troska o operacyjne przygotowanie teatru działań;
6) ma miejsce konsekwentne wdrażanie nowych technologii z szerokim zastosowaniem informatyzacji we wszystkich praktycznie dziedzinach funkcjonowania sił zbrojnych;
7) podejmowane jest szerokie *spectrum* działań optymalizujących struktury i funkcjonowanie sił zbrojnych poprzez:
   - zmniejszenie liczby poziomów, ilości i liczebności organów dowodzenia;
   - rozdzielenie funkcji planistycznych od wykonawczych;

- rozdzielenie funkcji wszechstronnego zabezpieczenia od operacyjnej;
- obsadzanie przez wojskowych tylko tych stanowisk, na których bezwzględnie wymagane jest wojskowe przygotowanie specjalistyczne;
- wzrost profesjonalizacji armii.

Siły i środki wojskowe w czasie pokojowych działań mogą realizować jedynie część zadań RSOM, przy tzw. *niskim poziomie wsparcia*. Natomiast w okresie kryzysu i podczas ewentualnego konfliktu zbrojnego – potrzebny będzie *wysoki poziom wsparcia* RSOM, gdyż siły wojskowe, nawet wzmocnione jednostkami mobilizacyjnymi, będą zmuszone podzielić swój wysiłek wsparcia – na rzecz wojsk własnych oraz sojuszników.

Organizacyjne przygotowanie wojskowych wykonawców wsparcia obejmuje wykorzystanie istniejących sił, modernizację (doskonalenie) struktur dla zwiększenia możliwości i zmianę dyslokacji części jednostek, sformowanie nowych jednostek.

Niewątpliwie przystosowanie wymaga czasu i nakładów finansowych. Dlatego powinno być przemyślane, racjonalne i ekonomiczne, poparte analizą kosztów, a także przewidujące alternatywne wykorzystanie sił i możliwości wojskowych lub cywilnych. Musi odpowiadać potrzebom operacyjnym (wynikającym z opracowanych planów działania) określającym dyslokację punktów przyjęcia i rejonów rozmieszczenia sojuszniczych sił wzmocnienia, rozmieszczeniu narodowej infrastruktury logistycznej i transportowej oraz przewidywanemu rozwojowi sytuacji kryzysowych i militarnych. Tak więc przygotowanie sił RSOM nie jest przedsięwzięciem jedynie organizacyjnym, lecz środkiem służącym osiągnięciu określonych możliwości „operacyjnych". Przygotowanie wykonawców wymaga analizy aktualnego stanu posiadanych sił i środków, określenia potrzeb (co jest trudne i wymaga badań w czasie ćwiczeń) oraz zbilansowania posiadanych sił z potrzebami dla ustalenia kierunków i zakresu koniecznych przedsięwzięć organizacyjnych.

4.4. Ocena organizacyjno-funkcjonalna istniejących jednostek w aspekcie zadań RSOM

Ocena istniejących jednostek SZ RP w aspekcie wymagań RSOM określonych przez NATO wskazuje, że aktualnie w strukturze rodzajów sił

zbrojnych występują jedynie jednostki regulacji ruchu, które mogą stanowić podstawę do dalszych działań na rzecz ich przygotowania – zgodnie z wymogami sojuszu.

Kompanie regulacji ruchu stanowią zasadnicze pododdziały wykonawcze systemu Kierowania Ruchem Wojsk na sieci wojskowych dróg samochodowych na obszarze kraju. W 2002 roku w sumie utworzono 16 kompanii[52], w miejsce sił poprzedniego systemu KRW tj. Komend Rejonów KRW i podległych im posterunków kontroli ruchu wojsk oraz batalionów regulacji ruchu.

W ramach dziedzinowego planu rozwoju systemu logistycznego oraz planu rozwoju wojsk lądowych zaplanowano dodatkowo do 2007r. rozwinięcie w czasie „P" trzech kompanii regulacji ruchu.

Kompanie regulacji ruchu stanowią organizacyjnie nowoczesne pododdziały, które składają się z czterech plutonów, każdy w składzie czterech drużyn regulacji ruchu, wystawiających posterunki regulacji ruchu, oraz drużyny kontroli i trzech drużyn wsparcia logistycznego.

Strukturalnie – rozwinięta kompania regulacji ruchu zapewnia:

- kierowanie ruchem przemieszczających się wojsk na odcinku 120-150 km, wystawiając jednocześnie 16 PRR (Posterunek Regulacji Ruchu);
- kontrolę i pilotowanie kolumn, organizując jednocześnie trzy zespoły kontrolno-pilotażowe.

Organiczne pododdziały logistyczne zapewniają kompanii niezbędną autonomiczność w zakresie zabezpieczenia logistycznego.

Funkcjonalność kompanii pod względem planowania i dyspozytorskiego kierowania zapewniają na szczeblu:

- kompanii – Punkt Dyspozytorski;
- plutonu – Punkt Kierowania Ruchem.;

[52] Sformowane zostały do 31.03.2002 r. – dwie kompanie regulacji ruchu czasu „P" i „W" oraz do końca 2002 r. pozostałe kompanie.

Stan etatowy kompanii regulacji ruchu rozwiniętych w czasie „P" wynosi ok. 50 % ukompletowania. Kompanie regulacji ruchu w zakresie ukompletowania stanem osobowym oparte są zasadniczo na żołnierzach zasadniczej służby wojskowej (żołnierzach rezerwy w krr czasu „W"). Ogranicza to stopień i zakres wyszkolenia kompanii regulacji ruchu i obniża zasadniczo stopień profesjonalizacji.

Aktualnie kadra kompanii regulacji ruchu w niewielkim stopniu posiada przygotowanie merytoryczne i językowe do działania w układzie sojuszniczym poza granicami kraju.

Kompanie regulacji ruchu oparte zostały zasadniczo na sprzęcie technicznym i wyposażeniu po rozformowanych jednostkach „starego" systemu KRW oraz sprzęcie wycofanym – w drodze wymiany na nowocześniejszy z jednostek wojsk operacyjnych.

Mimo to występują dotychczas istotne braki w zasadniczym sprzęcie technicznym, m.in. zestawów regulacji ruchu na samochodzie. Największe braki występują w sprzęcie łączności – radiostacjach KF i UKF oraz radiotelefonach UKF. Te, które występują na wyposażeniu są przestarzałe technicznie i nie odpowiadają standardom Sojuszu[53]. Ogranicza to ewidentnie zdolność kompanii regulacji ruchu do działania w sytuacjach kryzysowych i powoduje konieczność wykorzystywania specjalistycznych sił Żandarmerii Wojskowej (opartych na kadrze zawodowej).

Ocena zestawów określonych w instrukcjach[54] wskazuje na konieczność nowelizacji wyposażenia żołnierzy regulujących ruchem (załącznik 26).

Dotyczy to w szczególności:

1) określenia wyposażenia wyróżniającego żołnierzy regulujących ruchem w etatowych pododdziałach regulacji ruchu – „Zestaw posterunku regulacji ruchu" (zestaw PRR), zgodnie ze STANAGIEM 2454 M&T;

---

[53] Ćwiczenia z udziałem 1 krr Wrocław, jak również realizacja regulacji ruchu dla wojsk sojuszniczych przemieszczających się do Ośrodków Szkolenia Poligonowego, potwierdzają, że środki łączności jednostek systemu KRW nie są kompatybilne ze środkami łączności przemieszczanych kolumn (nie pokrywające się pasma częstotliwości).

[54] Instrukcje: *Sprzęt regulacji ruchu, dokumentacja techniczno – obsługowa*, sygn. Szef. Kom. 70/69 oraz *Komplet regulującego ruchem, obsługa i eksploatacja*, sygn. Szef. Kom. 95/71.

2) wyposażenia żołnierzy regulujących ruchem w sprzęt umożliwiający podawanie świetlnych sygnałów.

lepszej jego widoczności na drodze.

3) wyposażenia pododdziałów regulacji ruchu w znaki drogowe wg wymogów rozdziału 4 STANAG 2454 M&T w ramach zestawu PRR oraz zestawu znaków i wskaźników drogowych typu A i B (ZWD-A, ZWD-B).

W zakresie jednostek przeładunku w portach morskich – w strukturze Marynarki Wojennej, na chwilę obecną, funkcjonują bataliony saperów, których zadaniem jest realizacja przedsięwzięć z zakresu zabezpieczenia inżynieryjnego załadunku sprzętu i środków materiałowych na jednostki pływające MW RP. Wyposażenia oraz struktura organizacyjna tych batalionów nie pozwala jednak na realizację zadań przeładunkowych na rzecz innych rodzajów Sił.

W związku z powyższym w strukturach MW RP nie ma jednostki spełniającej wymagania sojuszu. Istnieje jednak uzasadniona potrzeba utworzenia w Marynarce Wojennej mobilnej jednostki logistycznej (grupy do operacji portowych w składzie dwóch kompanii obsługi portowej i terminalowej) przeznaczonej do zabezpieczenia załadunku i rozładunku ludzi i ładunków w portach morskich polskich i zagranicznych oraz z /na nieuzbrojony brzeg.

4.5. Ocena stanu wdrażania dokumentów standaryzacyjnych w obszarze RSOM

Działanie jednostek RSOM poza granicami kraju w celu realizacji wspólnych zadań powoduje konieczność stosowania zasad i procedur ruchu wojsk obowiązujących w NATO. Zapewnienie sprawnego przemieszczania wojsk jest podstawą osiągnięcia sukcesu w operacji.

W tym celu państwa NATO we wspólnych dokumentach standaryzacyjnych określiły podstawowe zasady i procedury.

W obszarze przemieszczania wojsk transportem drogowym - jednym z najważniejszych dokumentów w tym zakresie jest porozumienie standaryzacyjne NATO STANAG 2454 M&T (AmovP-1) – „Przepisy i procedury ruchu drogowego oraz identyfikowanie organów i personelu kierowania ruchem

oraz regulacji ruchu wojsk".

Powyższe porozumienie przywołuje szereg STANAGÓW, które są powiązane tematycznie. (załącznik 27).

STANAG 2454 M&T (AMovP-1)[55] (załącznik 28) ma na celu ujednolicenie w armiach państw członków NATO uregulowań w zakresie:

1) podstawowych wojskowych przepisów ruchu drogowego;
2) zarządzeń operacyjnych, grafików i tabel ruchu drogowego;
3) metod i procedur stosowanych na wojskowych drogach oraz sieci drogowej;
4) podstawowych przepisów wojskowego ruchu drogowego pojazdów kołowych i gąsienicowych;
5) oznakowania pojazdów wojskowych;
6) zasad oznakowania personelu oraz organów kierowania i regulacji ruchu (dla wszystkich form transportu).

Ratyfikowanie, a następnie implementowanie zasad zawartych w STANAG 2454 M&T (AmovP-1) obligowane jest wprowadzeniem: „Planu ruchu drogowego" jako obowiązującego w organach transportu i ruchu wojsk dokumentu planistycznego; zasady stosowania w międzynarodowych dokumentach dot. ruchu wojsk podawania obok prędkości w kilometrach na godzinę, prędkość w milach na godzinę; wymogu obligatoryjnego zapoznawania kierowców wojskowych pojazdów silnikowych, w przypadku wysyłania ich poza granicę państwa, z przepisami ruchu drogowego kraju na terenie, którego mają oni wykonywać zadania; „Sygnałów dotyczących zmian kierunku ruchu" zawartych w załącznikach A, B rozdziału 2 STANAG 2454 M&T; „Sygnałów regulacji ruchu" zgodne z załącznikiem C rozdziału 2 STANAG 2454 M&T; „Sygnałów kierowania w czasie manewrów pojazdami na ograniczonych powierzchniach (promy, wagony, parki postoju sprzętu, garaże) zarówno w dzień jak i w nocy" zgodne z załącznikiem F rozdziału 2 STANAG 2454 M&T sprzętu umożliwiającego podawanie uczestnikom ruchu drogowego

---

[55] AmovP-1 planuje się ratyfikować w 2005r. Wdrożenie w SZ RP nastąpi poprzez wprowadzenie „Instrukcji etatowych i nieetatowych pododdział regulacji ruchu" oraz „Instrukcji – przepisy u i procedury wojskowego ruchu drogowego", które przekazano już do druku.

sygnałów świetlnych oraz znaków do doraźnego ustawiania na drodze o wymiarach zgodnych z podanymi w rozdziale 4 oraz spełniających warunek samodzielnego oświetlania przez okres co najmniej 15 godzin; zobrazowywania dróg na mapach i szkicach wojskowych zgodnie z rozdziałem 4 tj. tras osiowych - za pomocą linii ciągłych, tras bocznych za pomocą linii przerywanych, tras łączących za pomocą linii kropkowych; znaku żółtego ośmio - szprychowego koła na czerwonym tle jako symbolu kadry organów kierowania ruchem wojsk; zasady oznaczania opaską z symbolem żółtego ośmio – szprychowego koła na czerwonym tle kadry organów kierowania ruchem wojsk; wyposażenia pododdziałów regulacji ruchu w „mankiety wyróżniające" i żółte kamizelki odblaskowe z nazwą formacji.

Analiza stanagów pozwoliła na wyłonienie krajowych odpowiedników dokumentów i procedur postępowania w obszarze ruchu drogowego (załącznik 29).

Zrealizowanie przedstawionych przedsięwzięć pozwoli – zdaniem zespołu badawczego - na działanie kompanii regulacji ruchu na Teatrze zgodnie z przepisami i procedurami obowiązującymi w NATO.

Jednym z podstawowych wymagań logistycznych dla RSOM jest dostarczenie na żądanie, w celu wsparcia Sił Sojuszniczych użytych w ramach operacji zgodnych z Art. 5, jak i poza nim, wewnątrz tradycyjnego obszaru odpowiedzialności NATO lub poza tym tradycyjnym obszarem odpowiedzialności (AOR) NATO, sprzętu do przeładunku środków materiałowych (ang. *Materiel Handling Equipment* - MHE) do składowania i przeładunku na brzegu środków materiałowych wszystkich klas. Strukturę sprzętu przeładunkowego przedstawia załącznik 30.

Środki te winny być dostarczone (udostępnione) jako środki wydzielone „logistyki" przeznaczone do wykorzystania w teatrze działań i powinny pozostawać w dyspozycji Dowódcy Logistyki Teatru Działań (odpowiednio CJ-4, MNLC, MJLC) w uzgodnieniu z dowódcą Sił.

Mobilne jednostki przeznaczone do obsługi i transportu ładunków muszą być gotowe do stosowania odpowiedniego Sprzętu Obsługi Ładunku do przewozu, ładowania i rozładowywania palet kontenerów i innych materiałów – załącznik 31 i 32. Powinny one spełniać standardy NATO, włączając w to

ładunki niebezpieczne, przeładunku z jednego rodzaju transportu na inny, zgodnie ze STANAGAMI 2827, 2828, 2829 i 2830.

Wyposażenie jednostek przeznaczonych do realizacji prac przeładunkowych, zarówno w portach jak i na nieuzbrojonym brzegu powinno obejmować kontenery i techniczne środki do ich przeładunku zgodne z wymogami porozumień standaryzacyjnych.

W obszarze standaryzacji NATO dotyczącej kontenerów[56] oraz urządzeń przeznaczonych do ich transportu, najważniejsze postanowienia zawarte są w STANAG-ach:

- STANAG 2926 MH „Procedury użycia i przekazania frachtu kontenerów z dostawami dla wojska" - Określa wymagania i przepisy w zakresie kompatybilności i interoperacyjności procedur związanych z zastosowaniem kontenerów oraz sprzętu do jego przeładunku i transportu.
- STANAG 4062 MH „Urządzenia do podnoszenia i mocowania w przewozach sprzętu wojskowego transportem lądowym i morskim" - określa wymagania w zakresie parametrów eksploatacyjnych dla zawiesi, haków oraz uszów stosowanych w pracach przeładunkowych.
- STANAG 2827 MH (Edycja 4) - „Przeładunki środków materiałowych w warunkach polowych"
- STANAG 2828 MH (Edycja 2) – „Wojskowe palety, opakowania i kontenery";
- STANAG 2829 MH (Edycja 4) — „Sprzęt do mechanizacji prac przeładunkowych", - określa wymagania w zakresie parametrów taktyczno-technicznych sprzętu przeładunkowego w zależności od jego przeznaczenia, zastosowania zasady funkcjonalnej wymienialności oraz podziału na jednakowe kategorie sprzętowe stosowane w NATO.
- STANAG 2830 MH (Edycja 4) — „Pomocnicze urządzenia przeładunkowe".

---

[56] Problematyka ta unormowana zostanie przez instrukcję „Zasady wykorzystywania palet i kontenerów w Siłach Zbrojnych RP, planowaną do wprowadzenia w 2005r.

– STANAG 2998 MH „Słownik definicji i pojęć w zakresie przeładunków AAP-24" - jednoznacznie precyzuje określenia – definicje, terminy stosowane w pracach przeładunkowych.

Zgodnie z wymaganiami tych porozumień ścisłemu unormowaniu podlegają kontenery uniwersalne przeznaczone do transportu sbim. Typoszereg znormalizowanych kontenerów i platform ładunkowych cechuje się następującymi długościami i maksymalnymi masami całkowitymi (STANAG 2828):

- 1524mm (5 stóp), 5t;
- 2032 mm (6 2/3 stopy),7t;
- 2991 mm (ISO 668 Standard - 10 stóp), 10t;
- 6058 mm (ISO 668 Standard - 20 stóp), 20t;
- 12192 mm (ISO 668 Standard - 40 stóp), 30t.

Porozumienia Standaryzacyjne nie określają standardów dla kontenerów, które przeznaczone są pod zabudowy specjalne. W tej grupie kontenerów panuje duża dowolność w doborze i ich konstrukcji, praktycznie każde państwo prowadzi w tym zakresie swoją własną politykę, generalnie dostosowując wymiary i masy kontenerów specjalnych do posiadanych środków transportu i przeładunku.

Z przeglądu i analiz wynika, że w grupie tej występują:

- kontenery-furgony, mocowane na trwale do podwozia,
- kontenery przewożone na skrzyniach ładunkowych,
- kontenery mocowane na ramie podkontenerowej,
- kontenery przewożone na ramach samochodów samozaładowczych.

Zauważalna jest jednak pewna zbieżność postępowania w poszczególnych armiach NATO, przy budowaniu tzw. zespołów funkcyjnych tj. szpitale polowe, parki warsztatowe, kompleksy mieszkalno-socjalne. Przy budowie tych zespołów dominujące zastosowanie znalazły kontenery oparte na typoszeregu znormalizowanego kontenera 20 stopowego zgodnie z normą ISO. W grupie tej pod względem konstrukcji dominują dwa typy: kontenery stalowe i kontenery o ,,sandwiczowej" budowie ścian bocznych.

W grupie kontenerów transportowych najbardziej rozpowszechnione w użyciu są kontenery wielkie: 20-stopowe i 40-stopowe, rzadko spotyka się

kontenery 10-stopowe, kontenery mniejsze praktycznie nie są wykorzystywane. W grupie kontenerów transportowych występują tylko kontenery stalowe.

W zakresie środków transportu i przeładunku intensywnie wprowadzane są na wyposażenie czołowych armii NATO, samochody dużej ładowności (o dużych mocach jednostkowych) z hakowymi systemami załadowczo-rozładowczymi, przeznaczone do 20-stopowych kontenerów i platform ładunkowych.

O możliwości sprawnego wykorzystania mobilnych jednostek RSOM decyduje ich wyposażenie w specjalistyczny sprzęt przeładunkowy. W celu spełnienia tych wymogów w siłach zbrojnych prowadzone są zakupy sprzętu przeładunkowego oraz kontenerów, zgodnie z określonymi wymaganiami specyfikacji techniczno-eksploatacyjnych.

4.6. Wnioski

Z dokonanej oceny jednostek wykonawczych RSOM w aspekcie wymogów sojuszu wynikają następujące wnioski:

1. W siłach zbrojnych występują jedynie jednostki regulacji ruchu zdolne do realizacji zadań RSOM po ich przygotowaniu i doposażeniu.
2. W strukturze Marynarki Wojennej, nie funkcjonuje mobilna jednostka logistyczna - kompania operacji przeładunkowych w portach morskich spełniająca wymagania celu. Bataliony saperów MW nie dysponują możliwościami przeładunkowymi i transportowymi, niezbędnymi do realizacji zadań w ramach Morskich Portów Załadunku i Wyładunku.
3. Kompanie regulacji ruchu systemu KRW, utworzone w 2002 r. – są jednostkami o nowoczesnej strukturze organizacyjno – funkcjonalnej, spełniającej wymogi sprawności dowodzenia (kierowania).
4. Potencjał rozwiniętych w czasie „P" – dwóch kompanii regulacji ruchu (50 % ukompletowania w stanie osobowym), zapewnia w niezbędnym zakresie realizację zadań kierowania ruchem wojsk na drogach publicznych na kierunkach przemieszczania wojsk sojuszniczych do Ośrodków Szkolenia Poligonowego w ramach ćwiczeń komercyjnych i wspólnych ćwiczeń NATO na obszarze kraju oraz przemieszczania kolumn wojsk własnych w czasie dużych ćwiczeń.

5. Zasadniczy potencjał jednostek regulacji ruchu – stanowią kompanie nowoformowane w okresie kryzysu i wojny, rozwijane oparciu o rezerwy osobowe i część sprzętu technicznego pozyskiwanego z GN.

6. Analiza stanu wyposażenia kompanii wskazuje na konieczność doposażenia kompanii, głównie w nowoczesne środki łączności radiowej i UKF, telefonii komórkowej i radiotelefony – spełniające standardy NATO.

7. Kompanie regulacji ruchu – zasadniczo zdolne są do realizacji zadań RSOM na obszarze Polski, wpisanych w obszar zadaniowy państwa – gospodarza (HNS).

8. Wypełnienie wymogów Sojuszu określonych dla jednostek regulacji ruchu wojsk na Teatrze (gdzie brak jest wsparcia HNS), wymaga zapewnienia im:
   - niezbędnej autonomiczności w zakresie logistycznym;
   - wyposażenia w sprzęt techniczny zdolny do działania w różnych warunkach klimatycznych;
   - wyposażenia indywidualnego żołnierzy, dostosowanego zarówno do skrajnie trudnych warunków pogodowych w danej strefie klimatycznej jak też ochrony i obrony;
   - warunków pracy sztabowej i socjalno – bytowej;
   - środków łączności odpowiadających standardom Sojuszu, zapewniających ciągłość dowodzenia i współdziałania;
   - specjalistycznej (w zakresie znajomości procedur) oraz językowego przygotowania kadry, pozwalającego na skuteczne działanie w układzie wielonarodowym.

V. MODEL ORGANIZACYJNO-FUNKCJONALNY JEDNOSTEK RSOM

"... Oznacza to określone środki (choć powodujące kosztowne wydatki) pozwalające nam szybko przerzucić odpowiednie siły tam, gdzie są naprawdę potrzebne.
... Proszę Was o wzięcie pod uwagę mojej osobistej opinii mówiącej, że tylko zdolność do przerzutu plus dostępność sił oznacza ich wiarygodność ..."

Jaap de Hoop Scheffer
Sekretarz Generalny NATO

Celem tego rozdziału jest przedstawienie wypracowanego przez zespół rekomendowanego modelu jednostek RSOM – ich przeznaczenia i struktur. Ponadto analiza organizacji ich łączności oraz zabezpieczenia logistycznego umożliwiających jednostkom samodzielne działanie do czasu rozwinięcia w obszarze operacji Narodowego Elementu Wsparcia (NSE).

W konsekwencji dąży do uzyskania odpowiedzi na pytanie:
jaka powinna być struktura i wyposażenie oraz zasady funkcjonowania polskich jednostek RSOM, aby – mimo określonych uwarunkowań ograniczających oczekiwania – mogły one, odpowiednio do wymogów sojuszu oraz potrzeb narodowych, sprawnie i skutecznie realizować zadania wsparcia rozwijania Polskich Kontyngentów Wojskowych na odległych teatrach bez wsparcia państwa – gospodarza?

5.1. Założenia ogólne

Punktem wyjścia do budowy struktury jednostek RSOM, jest uzmysłowienie sobie ich podwójnej natury. Dualizm ten wynika z tego, że funkcjonują one w dwóch różnych środowiskach: w czasie prowadzenia działań wojennych (kryzysu) i w czasie pokoju.

Jednostki te z zasady będą prowadziły działania poza obszarem kraju, tym niemniej mogą być wykorzystywane także na swoim terytorium. Realizując swoje zadania będą współdziałać z wielonarodowymi pododdziałami RSOM

oraz realizować zadania na korzyść jednostek wielonarodowych zgrupowań wojsk, czy też poszczególnych państw Sojuszu.

Różnorodność zadań w poszczególnych warunkach powoduje konieczność wariantowania ich struktury organizacyjnej. Realizacja zadań poza obszarem kraju, w czasie kryzysu czy też wojny, powoduje konieczność zapewnienia wymaganego stopnia autonomiczności pododdziałom RSOM, co z kolei wpływa na strukturę pododdziałów zabezpieczenia logistycznego. Należy zakładać, że bardzo często zadania będą realizowane w warunkach braku wsparcia ze strony państwa – gospodarza, szczególnie dotyczy to operacji spoza art. V. Także w operacjach realizowanych zgodnie z art. V powinno się dążyć do jak najmniejszego angażowania elementów wsparcia logistycznego państwa wysyłającego (NSE), które często dublują wysiłki HNS w zakresie zabezpieczenia potrzeb materiałowo-technicznych oraz usług.

Zatem projektowanie struktur jednostek (pododdziałów) RSOM jest właściwie projektowaniem dwóch oddzielnych struktur mogących funkcjonować w zupełnie różnych warunkach – w kraju oraz poza granicą.

Proces projektowania struktury powinien:

- uwzględnić zakres zadań, które będą wykonywane w czasie „W" oraz stopień gotowości bojowej w operacjach realizowanych w ramach art. V lub spoza tego artykułu na teatrze;
- uwzględnić zakres zadań, które będą wykonywane w czasie „P" np. w czasie ćwiczeń (struktura „pokojowa");
- określić proces transformacji jednej struktury w drugą.

Podczas prac nad modelem jednostek RSOM przyjęto następujące determinanty:

- w pierwszej kolejności projektowane są elementy strukturalne realizujące funkcje kierownicze oraz kontrolne, w drugiej kolejności rozważane są elementy wykonawcze (pododdziały), w trzeciej kolejności elementy wsparcia logistycznego, zabezpieczające funkcjonowanie tych elementów;
- kolejną czynnością jest transformacja jednej struktury w inną, w zależności od realizowanych przez nią zadań;

- punktem wyjścia do określenia ilości elementów organizacyjnych projektowanego pododdziału są zadania jakie ma on realizować w określonych warunkach funkcjonowania (realizacji zadań);
- istnieje potrzeba pracy jednostki (pododdziału, elementu) przez całą dobę (zarówno w czasie pokoju, jak i kryzysu, czy też wojny);
- możliwości wykonawcze i wyposażenie muszą być kompatybilne z ednostkami RSOM armii innych państw NATO (przede wszystkim dotyczy to środków łączności).

Uwzględniono również kryteria budowy jednostek modułowych[57].

5.2. Przeznaczenie i zadania jednostek RSOM

W ramach zobowiązań praskich, Polska podjęła się utworzenia Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze – do końca 2006 roku. Ponadto Polska zobowiązała się do utworzenia wymaganych jednostek RSOM - trzech Zespołów Kontroli Ruchu Wojsk, jednej kompanii regulacji ruchu, a następnie kolejnych jednostek RSOM: batalionu regulacji ruchu oraz plutonu przeładunkowego, zapoczątkowującego proces tworzenia kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich.

Zasadniczym celem działania Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze jest planowanie, kierowanie i koordynacja procesu RSOM na rzecz jednostek przemieszczanych na Teatr - od rejonów przyjęcia w portach, na lotniskach, stacjach kolejowych do rejonów operacyjnego przeznaczenia przy wykorzystaniu jednostek RSOM.

Celem działań jednostek regulacji ruchu RSOM jest zapewnienie bezkolizyjnego przemieszczenia (swobody ruchu) przybywającym na TDW wojskom i transportom z zaopatrzeniem, od punktu ich wyładunku (załadunku) do określonego rejonu ześrodkowania (niekiedy rejonu działań bojowych) czy też realizacji innych zadań.

Realizacja tego celu wymaga wykonania następujących zadań:

---

[57] Kryteria te zawarte są w materiale Generalnego Zarządu Planowania Strategicznego P5 „Wymagania wobec modułowych jednostek wojsk lądowych".

1. Zapewnienia bezkolizyjnego ruchu wewnątrz punktu wyładowania (załadowania) w porcie lotniczym lub morskim lub też stacjach za- i wyładowania z transportu kolejowego;
2. Sformowania kolumn marszowych (grup marszowych) i stworzenia odpowiednich warunków na drogach marszu do ich przemieszczenia do rejonu przeformowania (składowania środków materiałowych);
3. Zabezpieczenia regulacji ruchu od punktu przeformowania do rejonu ześrodkowania (operacyjnego przeznaczenia) – alternatywnie.

Zasadniczym **przeznaczeniem** (celem działań) **kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich RSOM** jest zabezpieczenie załadunku i rozładunku ludzi i ładunków w polskich i zagranicznych portach morskich oraz w punktach załadunku i wyładunku zorganizowanych na nieuzbrojonym brzegu.

Zadania realizowane przez kompanię operacji przeładunkowych w portach morskich na rzecz własnych sił oraz sił sojuszników w zakresie przeładunków na/z morskich środków transportowych, obejmować będą:

1. Załadunek sił własnych i sojuszników na morskie środki transportowe, zarówno we własnych Bazach Morskich, w przystosowanych do tego celu portach i przystaniach, na redach zniszczonych portów lub portów do których jednostki transportowe nie mogą zawinąć oraz z nieuzbrojonego brzegu (zadania realizowane przez SPOE),
2. Wyładunek przyjmowanych sojuszniczych sił wsparcia we własnych Bazach Morskich, w przystosowanych do tego celu portach i przystaniach, na redach portów oraz z nieuzbrojonego brzegu (zadania realizowane przez SPOD),
3. Wyładunek wysłanych w rejon działań sił własnych i sił sojuszniczych na oddalonym od baz własnych i sojuszniczych teatrze działań w portach i przystaniach morskich, na redach portów oraz na nieuzbrojony brzeg.

5.3. Struktura organizacyjno-funkcjonalna poszczególnych jednostek RSOM

5.3.1. Model Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze

Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze tworzone będzie dla przyjęcia i przemieszczania:

- Polskich Kontygentów Wojskowych przemieszczanych na teatr działań, zgodnie z planami dowództw sojuszniczych;
- Polskich Kontygentów Wojskowych oraz kontygentów innych państw sprzymierzonych przemieszczanych na teatr działań;
- wszystkich sił sojuszniczych wydzielonych do udziału w misji lub operacji na teatrze.

Skład TMCC każdorazowo będzie uzależniony od wielkości przerzucanych wojsk, rodzaju użytych środków transportu strategicznego, możliwości wsparcia państwa gospodarza (HN), stopnia rozwinięcia i dostępności infrastruktury transportowej, stanu bezpieczeństwa linii komunikacyjnych, pory roku i warunków atmosferycznych, itp.

Przyjmując modelowe rozwiązanie – w skład TMCC powinny wchodzić:

- kierownictwo;
- sekcja transportu lądowego;
- sekcja transportu lotniczego;
- sekcja transportu morskiego.

Proponowany model procesu formowania TMCC przedstawia załącznik 33.

Podkreślić należy, że zgodnie z przyjętym zakresem odpowiedzialności – kierownictwo (zasadniczy trzon) Centrum byłby tworzony przez Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum koordynacji Ruchu Wojsk[58] , natomiast sekcje transportu – stosownie do zakresu działania – przez organa transportu i ruchu wojsk dowództw RSZ, wsparte kadrą Wojskowych Komend Transportu.

5.3.2. Model jednostek regulacji ruchu RSOM

Polska zobowiązała się do utworzenia następujących jednostek regulacji ruchu RSOM:

- dwóch zespołów kontroli ruchu;
- batalionu regulacji ruchu;

---

[58] Bazę stanowić będzie w Szefostwie - Oddział Organizacji Centrów i Kontraktowania.

- kompanii regulacji ruchu.

Batalion (Kompania) regulacji ruchu to element, który będzie bezpośrednio podlegał dowódcy TMCC, z odpowiedzialnością za kierowanie ruchem na poszczególnych drogach marszu (drogach równoległych).

W skład batalionu regulacji ruchu – zdaniem zespołu badawczego – powinny wejść: jeden element kierowania ruchem - punkt dyspozytorski batalionu regulacji ruchu, trzy kompanie regulacji ruchu, oraz pluton logistyczny – rekomendowaną strukturę organizacyjną przedstawiają załączniki 34 i 35. Długość drogi zabezpieczanej przez siły batalionu nie powinna być większa niż 120 -150 kilometrów.

Celem działania tej jednostki RSOM będzie zapewnienie płynności ruchu na zabezpieczanej drodze (drogach marszu), od punktu wyładowania (załadowania do punktu przeformowania (formowania) elementów strukturalnych przemieszczanego zgrupowania wojsk, w niektórych przypadkach do rejonu działań czy też dalszego przemieszczania innym rodzajem transportu (np. przejście z transportu morskiego na transport powietrzny czy kolejowy lub też z transportu powietrznego szczebla strategicznego na transport lotniczy szczebla taktycznego, np. śmigłowcowy).

Szacunkowe koszty wyposażenia batalionu regulacji ruchu wyniosą ok. 30 mln PLN – załącznik 36.

Przyjmując za podstawę kryterium autonomiczności działania – zasadnicze moduły jednostek regulacji ruchu RSOM stanowią: **kompania regulacji ruchu** (krr) oraz **zespół kontroli ruchu** (ZKR), w przypadku samodzielnego działania.

W skład kompanii wchodziłyby cztery Zespoły Kontroli Ruchu (elementy bezpośredniej regulacji ruchu), jeden element kontroli ruchu - punkt dyspozytorski kompanii regulacji ruchu oraz pluton logistyczny – załącznik 37. Punkt dyspozytorski stanowiłby element dowodzenia bezpośrednio podległy dowódcy kompanii regulacji ruchu RSOM i był odpowiedzialny za kierowanie ruchem na poszczególnych odcinkach drogi marszu (drogach równoległych). Długość takiego odcinka nie powinna być większa niż 50 kilometrów.

Zasadniczym pododdziałem wykonawczym kompanii jest Zespół Kontroli Ruchu – element dowodzenia (kierowania) ruchem na poszczególnych odcinkach drogi marszu lub też drogach równoległych. Jego

strukturę organizacyjną, sprzęt i wyposażenie przedstawia – załącznik 38.

Szacunkowe koszty wyposażenia ZKR wyniosą ponad 1,7 mln PLN – załącznik 39.

Zespół kontroli ruchu, stanowiący element strukturalny krr, może wykonywać zadania samodzielnie (istnieje możliwość, że zostanie skierowany w rejon realizacji zadań wcześniej niż pozostałe elementy kompanii) lub w składzie kompanii, jako element realizujący funkcje kierowania i kontroli ruchu wewnątrz punktu za-/ wyładowania lub też kontroli ruchu na całej obsługiwanej drodze (z reguły w czasie działań na obszarze kraju). W warunkach kiedy ZKR będzie wykonywał zadania samodzielnie, poza strukturami kompanii, może zwiększyć się zakres jego obowiązków (np. rozpoznanie drogi na której będą rozwijane poszczególne elementy regulacji ruchu).

Celem działania zespołu będzie zapewnienie swobody ruchu w rejonie punktu wyładowania (załadowania) oraz wyprowadzenie formowanych kolumn marszowych (grup marszowych) na drogi marszu zabezpieczane przez pozostałe elementy kompanii regulacji ruch RSOM.

Realizacja tego celu wymaga wykonania następujących zadań:

- kierowanie ruchem w obrębie punktu wyładowania (załadowania) sił i środków określonego zgrupowania wojsk z transportu morskiego, powietrznego lub kolejowego (SPOD, APOD, S/W);
- współpraca z Dowództwem Punktu Wyładowania w zakresie:
  - ustalania miejsc formowania kolumn marszowych oraz wykorzystania dróg wewnętrznych tego punktu;
  - wymiany informacji dotyczących czasu przybycia poszczególnych transportów operacyjnych;
  - przebiegu wyładowania transportu, jego tempa, a tym samym napływie środków wymagających dalszego przemieszczenia;
- rozpoznanie możliwości organizacji ruchu i kierowania nim w rejonie punktu wyładowania (załadowania), w tym:
  - wydzielonych dróg ruchu do poszczególnych miejsc wyładunku (załadunku);
  - rozpoznanie miejsc formowania kolumn marszowych (grup marszowych) oraz określenie ich parametrów eksploatacyjnych;

- oznakowanie dróg ruchu oraz miejsc formowania kolumn (grup marszowych);
- możliwości organizacji łączności;

- współpraca i współdziałanie z pododdziałami RSOM realizującymi wyładunek, koordynowanie oraz synchronizacja tego procesu z możliwościami w zakresie ruchu wewnętrznego;
- pilotowanie poszczególnych kolumn (grup marszowych) z rejonu ich formowania na drogi marszu do punktu przeformowania, czyli do miejsca gdzie kierowanie ruchem zabezpiecza kompania regulacji ruchu (główne jej elementy);
- w wypadku gdy Zespół Kontroli Ruchu (punktu wyładowania \ załadowania) zostanie wysłany wcześniej, może otrzymać zadanie rozpoznania dróg marszu na całej długości trasy marszu zabezpieczanej przez kompanie regulacji ruchu, a tym samym będzie uczestniczył w przygotowaniu planów ruchu.

Analiza czynności obrazuje ich dwojaki charakter, na podstawie doświadczeń praktyki ćwiczeń można zauważyć, że ukształtowały się dwie grupy zadań realizowanych przez zespół:

- pierwsza – są to zadania związane ze współdziałaniem z kierownictwem punktu wyładowania oraz współdziałaniem z pozostałymi jednostkami RSOM;
- druga – zadania bezpośrednio związane z kontrolą i regulacją ruchu w obrębie punktu wyładowania (załadowania).

Należy przy tym uwzględnić 24 godzinny czas pracy zespołu oraz sugerowana przez sojusz wielkość tego elementu strukturalnego – 10 osób. Zespół ten może zostać wzmocniony przez siły i środki przebywające do punktu wyładowania (załadowania), co niewątpliwie może pomóc w realizacji zadań, przyjmowania kolejnych transportów operacyjnych. Ma to szczególne znaczenie w przypadku przemieszczania wojsk z wykorzystaniem transportu kolejowego, kiedy liczba stacji na które kierowane będą transporty operacyjne osiągnie wielką liczbę i zajdzie konieczność koordynowania i synchronizacji w obrębie poszczególnych grup stacji. Niewątpliwie poważnym utrudnieniem może tu być nieterminowość przybycia poszczególnych transportów operacyjnych.

Spowoduje to konieczność zmian w planach (grafikach) ruchu, a informacje o konieczności takich korekt powinny dotrzeć do określonego punktu dyspozytorskiego (kontroli ruchu) jak najwcześniej.

Zatem zespół kontroli ruchu (ZKR) powinien posiadać w swoim składzie dwa elementy strukturalne:

- Sekcję Dowodzenia;
- trzy Sekcje Kontroli Ruchu.

Sekcje Kontroli ruchu będą realizowały zadanie poprzez wystawianie posterunków regulacji ruchu (regulujących) w newralgicznych punktach (węzłach) drogowych lub pilotowanie kolumn w warunkach przeprowadzania kolumn przez tereny zabudowane. Zadanie to mogą realizować sekcje regulacji ruchu wykorzystując samochód osobowo-terenowy lub motocykl.

W wypadku kiedy wystąpi zwiększenie potrzeb w zakresie pilotowania kolumn marszowych (grup marszowych) osoby funkcyjne sekcji dowodzenia powinny być przygotowane do realizacji zadań typu kontrolnego. Jeśli nie zachodzi taka potrzeba sekcja ta odpowiada za zabezpieczenie dowodzenia (WD z radiostacją KF, radiotelefonista, kierowca).

Najważniejszym elementem planowania i kierowania ruchem jest Punkt Dyspozytorski (PD) – załącznik 40. Stanowi on element strukturalny zarówno batalionu, jak i kompanii regulacji ruchu.

Do podstawowych zadań realizowanych przez punkt dyspozytorski należą:

- opracowywanie lub współuczestniczenie w opracowywaniu planów ruchu na drogach marszu realizowane przez pion operacyjny przemieszczanego zgrupowania wojsk;
- korekta tych planów, kiedy będzie to podyktowane warunkami przemieszczania zgrupowania wojsk (w głównej mierze nieterminowością);
- pozyskiwanie, gromadzenie i analizowanie informacji o przebiegu ruchu na obsługiwanych drogach marszu oraz przemieszczaniu zgrupowania wojsk zmierzającego do punktu wyładowania (załadowania);
- przekazywanie organom dowodzenia przemieszczanych zgrupowań wojsk danych o przebiegu ruchu podległych jednostek (kolumn marszowych), a także przekazywanie dowódcą kolumn marszowych rozkazów i zarządzeń

ich przełożonych, poprzez podległe punkty kierowania ruchem oraz posterunki regulacji ruchu;

- kierowanie działalnością kompanii (w kompaniach - Zespołów Kontroli Ruchu) w zakresie zadań wynikających z funkcjonalnego podporządkowania;
- pozyskiwanie danych o sieci drogowej, jej parametrach użytkowych, zmianach tych parametrów w czasie użytkowania oraz przekazywanie tych informacji organom odpowiedzialnym za osłonę techniczną;
- współdziałanie z innymi jednostkami RSOM.

W tym wypadku można także wydzielić dwie zasadnicze grupy zadań realizowanych przez ten element batalionu/kompanii:

- pierwsza – będą to zadania związane planowaniem ruchu na drogach marszu i korektom tych planów, jeśli wymaga tego sytuacja na drogach marszu lub punkcie wyładowania transportów operacyjnych, a niekiedy także powstałych zakłóceń przemieszczania wojsk do punktu wyładowania (załadowania);
- druga – bezpośrednie kierowanie ruchem na wyznaczonych drogach marszu, oczywiście poprzez przekazywanie odpowiednich zadań elementom wykonawczym, zarówno na etapie przygotowania do działania, jak i w jego trakcie.

Zatem i w tym wypadku możemy wydzielić dwa zespoły funkcjonalne:

- sekcję planowania ruchu;
- sekcję kierowania ruchem.

Zespół planowania odpowiedzialny byłby za wszystkie czynności związane ze sporządzaniem planu ruchu na obsługiwanej drodze marszu, jego korektą.

Zespół kierowania ruchem sprawowałby bezpośredni nadzór nad podległymi funkcjonalnie elementami kontroli ruchu niższego szczebla oraz pozyskiwanie danych, gromadzenie, analizowanie informacji o przebiegu ruchu. Stanowiłyby one podstawę opracowywania rozkazów i zarządzeń uwzględniających zmianę sytuacji w ruchu kolumn.

5.3.2. Model kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich RSOM

Proponowana **kompania operacji przeładunkowych w portach morskich** to jednostka realizująca zadania z zakresu przygotowania oraz utrzymania miejsc załadunku i wyładunku sprzętu z i na jednostki pływające zarówno w portach, jak i podnoszenia wydajności przeładunkowych małych portów i przystani oraz przygotowywania miejsc załadunku i wyładunku na nieuzbrojonym brzegu. Kompania powinna zapewnić siłom własnym możliwość korzystania z stałych portów jak i mobilnych, doraźnie organizowanych na plażach miejsc za- i wyładunku sprzętu i materiałów. Do głównych zadań należeć będzie też zapewnienie wsparcia morskiego prac przeładunkowych, rozwinięcie, podtrzymanie oraz przebudowa (przystosowanie) przystani dla potrzeb narodowych oraz sojuszniczych na terenie kraju jak i na oddalonym teatrze działań.

W ramach realizacji zadań jednostka powinna posiadać zdolności pozwalające:

- prowadzić rozpoznanie, portów i plaż (nawet podwodne) oraz infrastruktury komunikacyjnej w rejonach Morskich Portów Załadunku i Wyładunku;
- realizować załadunek i rozładunek w portach jednostek pływających realizujących zadania transportowe drogą morską;
- realizować przemieszczanie ładunków w relacjach jednostka pływająca nieuzbrojony brzeg i odwrotnie;
- prowadzić prace remontowanie urządzeń przeładunkowych w portach;
- organizować i utrzymywać Morskie Porty Wyładunku w rejonie działań;
- przyjmować siły własne i sojusznicze oraz utrzymywać zaopatrywanie tych sił wykorzystując Morskie Porty Wyładunku, zlokalizowane w dobrze wyposażonych portach, portach nieprzystosowanych do działań wojskowych jak również w oparciu o jednostkę logistyczną rozwiniętą na nieuzbrojonym brzegu;
- realizować zadania z zakresu dowodzenia i kontroli operacji przeładunkowych.

W skład kompanii powinni wchodzić żołnierze różnych specjalności realizujący zadania z zakresu przeładunków, transportu sprzętu i materiałów, obsługi ciężkiego sprzętu, obsługi i napraw portowych urządzeń przeładunkowych.

Pododdziały kompanii należy wyposażyć w specjalistyczny sprzęt transportowy oraz przeładunkowy umożliwiający realizację zadań rozbudowy i utrzymania Morskich Portów Załadunku i Morskich Portów Wyładunku w portach jak również na nieuzbrojonym brzegu.

Do podstawowego wyposażenia należą:

- podnośniki widłowe i transportery widłowe do transporu i układania sprzętu i materiałów - przeznaczone do obsługi ładunków niebezpiecznych i umożliwiające transport do i z ładowni jednostek pływających spaletyzowanych zapasów środków materiałowych z amunicją włącznie;
- podnośniki i transportery widłowe oraz ciężkie terenowe, wielofunkicyjne podnośniki widłowe do transportu i wysokiego składowania kontenerów - przeznaczone do załadunku na jednostki pływające i wyładunku z nich zapasów środków materiałowych umieszczonych do standardowych 20 i 40 stopowych kontenerach oraz wysokiego składowania kontenerów;
- dźwigi – przeznaczone do załadunku i wyładunku materiałów spaletyzowanych oraz kontenrów w miejscach, gdzie niedostępna jest standardowa infrastruktura portowa;
- przewoźne systemy załadowczo - wyładowcze do przewozu kontenerów – przeznaczone do płaskiego transportu kontenerów w portach;
- pontony pływające z kutrami manewrowymi przeznaczone są do rozładunku lub załadunku jednostek pływających w relacji jednostka pływająca - nieuzbrojony brzeg i odwrotnie, które mogą być wykorzystywane w różnych konfiguracjach jako ponton, rampa załadowcza lub pływająca platforma;
- szybkie łodzie motorowe – przeznaczone do zadań związanych z dowodzeniem i kontrolowaniem operacji przeładunkowych.

Poszczególne pododdziały kompanii, wyposażone - w zależności od potrzeb - w wymieniony sprzęt, powinny posiadać zdolności do realizacji zadań:

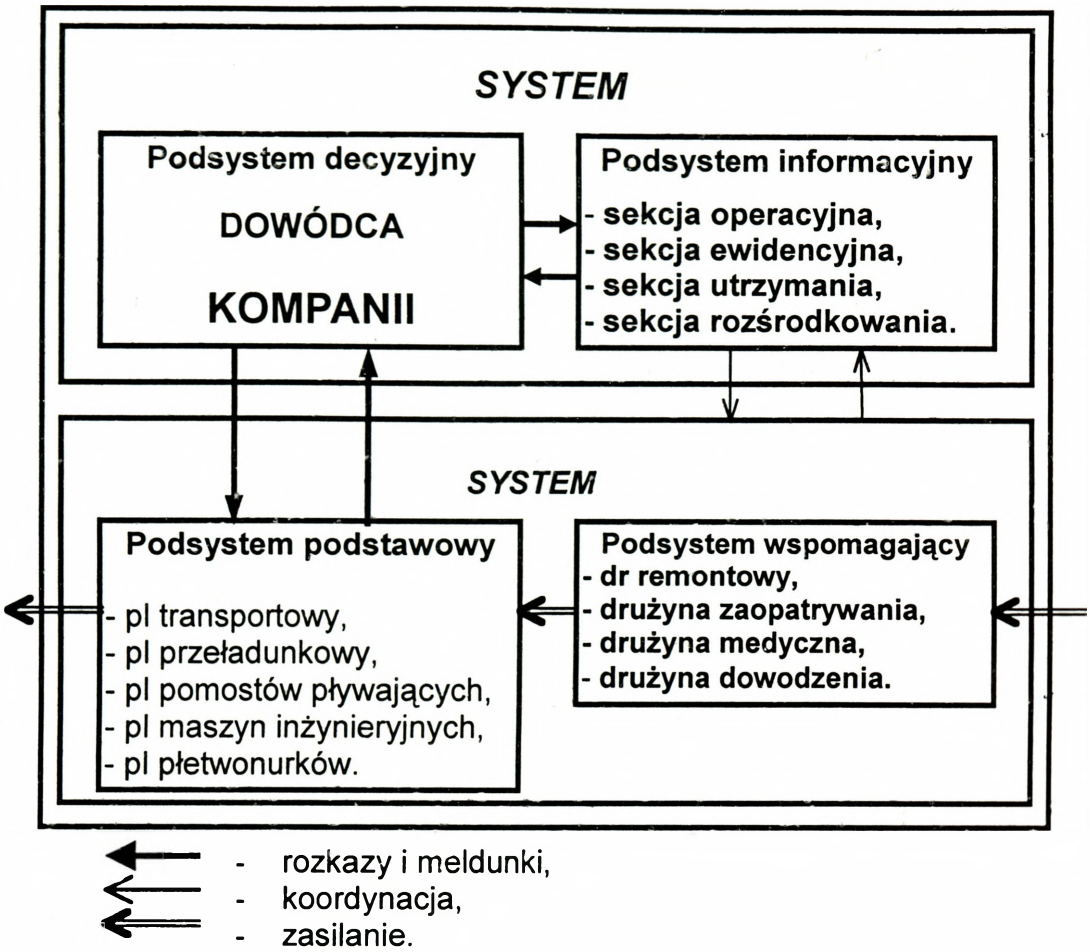
- odtwarzania zdolności przeładunkowych portów morskich oraz wzmacnianie możliwości przeładunkowych małych portów i przystani poprzez:
  - zabezpieczanie przeładunków środków materiałowo – technicznych z zastępczych (tymczasowych) nabrzeży przeładunkowych;
  - zabezpieczenie przeładunków środków materiałowo – technicznych na redach portów;
- przygotowywanie i utrzymanie rejonów wyładunku sprzętu z jednostek pływających na nieuzbrojony brzeg;
- sprawne oczyszczanie (również podwodne) i przygotowywanie portów i plaż do roli Morskich Portów Załadunku i Morskich Portów Wyładunku;
- obsługowych własnego sprzętu technicznego.

Kompania realizuje zadania załadunkowo-wyładunkowe oraz transportowe, przeładowując skonteneryzowane ładunki zawierające środki materiałowe i bojowe oraz wojskowy sprzęt techniczny i sprzęt bojowy w dowolnym porcie lub przystani morskiej oraz z i na nieuzbrojony brzeg. Do zadań kompanii należy również przygotowanie i utrzymanie rejonów załadunku lub wyładunku środków bojowych i materiałowych oraz techniki wojskowej.

Strukturę organizacyjną i wyposażenie kompanii przedstawiają załączniki: 41, 42 i 43.

Kompanię tworzą dwa podstawowe podsystemy - podsystem kierowania i podsystem roboczy (wykonawczy). Model systemowy kompani przedstawia rysunek.

System kierowania tworzą dowódca kompani oraz sztab. W skład sztabu powinny wchodzić następujące sekcje: operacyjna, ewidencyjna, utrzymania oraz rozśrodkowania. System kierowania realizuje procesy kierowania, informacyjno-decyzyjne, organizujące działanie (przebieg procesów roboczych). Podporządkowany jest on nadrzędnemu systemowi kierowania, czyli dowódcy bazy morskiej. Podsystem kierowania tworzą dwa podstawowe podsystemy - podsystem decyzyjny oraz podsystem informacyjny. System decyzyjny



Rys. ***Systemowy model kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich***

realizuje proces podejmowania decyzji niezbędnych dla racjonalnego i efektywnego działania kompani natomiast system informacyjny realizuje procesy zbierania, przesyłania, przetwarzania, przechowywania i udostępniania informacji zgodnie z potrzebami dowódcy.

System roboczy realizuje procesy robocze i energomateriałowe, które bezpośrednio związane są z realizacją głównych zadań kompanii. System roboczy tworzą dwa podsystemy: podsystem podstawowy oraz podsystem wspomagający. W skład podsystemu podstawowego wchodzą plutony: transportowy, przeładunkowy, pomostów pływających, maszyn inżynieryjnych oraz puton płetwonurków. W skład podsystemu wspomagającego wchodzą: drużyna remontowa, zaopatrywania, medyczna oraz drużyna dowodzenia.

Kompania wyposażona jest w sprzęt przeznaczony do transportu ładunków pomiędzy nabrzeżem portu oraz rejonem ześrodkowania, przeładunku ładunków, mechanizacji robót techniczno – inżynieryjnych, rozpoznania

i niszczenia zapór inżynieryjnych w wodzie i na ladzie oraz zabezpieczenia komunikacji statek – brzeg lub brzeg - statek.

5.4. Organizacja łączności jednostek RSOM w operacjach wielonarodowych

Za istotne przy tworzeniu struktury łączności dla jednostek RSOM w operacjach wielonarodowej uznać należy doświadczenia wyniesione z funkcjonowania sieci łączności w polskimi batalionie w Bośni w ramach brygady nordycko-polskiej oraz w polskim batalionie w Kosowie w ramach brygady międzynarodowej w amerykańskiej strefie odpowiedzialności.

Doświadczenia wskazują na potrzebę funkcjonowanie dwóch zasadniczych sieci radiowych:

- sieci radiowych UKF - przeznaczonych do zapewnienia łączności elementom ugrupowania znajdującym się w ruchu;
- sieci radiowych KF - przeznaczonych do zapewnienia łączności elementom ugrupowania znajdującym się w ruchu na odległości przekraczające zasięgi środków UKF (ponad 35 km).

Organizacja łączności dowodzenia powinna opierać się na łączności dalekosiężnej:

- dowódcy pododdziału z przełożonym w kraju;
- dowódcy komponentów narodowych z krajem;
- dowódcy pododdziału z podwładnymi (wszystkimi dowódcami komponentów narodowych);
- dowódców narodowym z ich komponentami narodowymi;
- oraz łączności wewnątrz stanowisk dowodzenia.

Łączność współdziałania realizowana środkami radiowymi powinna obejmować :

- łączność z narodowymi elementami logistycznymi;
- łączność pomiędzy jednostkami współdziałającymi;
- łączność w ramach współpracy cywilno-wojskowej (CIMIC);
- łączność na potrzeby pomocy i ewakuacji medycznej MEDEVAC.

Wskazanym jest dla elementów logistycznych organizowanie jako zasadniczych sieci krótkofalowych, ale funkcjonujących z wykorzystaniem radiostacji typu IMHF, pozwalających na pełną automatyzację pracy.

Dla potrzeb współpracy cywilno-wojskowej (CIMIC) wskazanym jest wykorzystanie sieci radiotelefonicznych już istniejących. Włączenie się środków łączności wojskowych sieci może odbywać się poprzez radiotelefony (np. MOTOROLA serii P oraz M) lub radiostacje podzakresu UHF (np. PRC-117 itp.).

Bardzo istotne jest, przy organizowaniu łączności środkami radiowymi, uwzględnienie uwarunkowań terenowych, infrastruktury telekomunikacyjnej obszaru działań oraz wymaganych zasięgów radiostacji.

W ogólnej strukturze sieci radiowych dla jednostek RSOM proponuje się:

- uczestniczenie w sieciach przełożonego;
- funkcjonowanie we własnych sieciach radiowych.

Dla łączności z przełożonym prawdopodobnie będzie niezbędna praca w:

- S/R dowodzenia KF;
- S/R MEDEVAC.

Na szczeblu batalionu/kompanii regulacji ruchu RSOM proponuje się zorganizowanie:

- S/R dowodzenia i kontroli ruchu KF;
- S/R kierowania ruchem KF;
- S/R regulacji ruchu UKF;
- S/R logistyki i współdziałania KF;
- S/R MEDEVAC.

Jednokanałowy radiowy dostęp satelitarny powinien być realizowany:

- w sieci przełożonego - w S/R dowodzenia;

Jeśli zajdzie taka potrzeba jednostka RSOM może zostać wyposażona w terminal łączności satelitarnej. Terminal taki może się znaleźć na wyposażeniu jednostki w przypadku, gdy zostanie wysłana samodzielnie w rejon działania.

- w sieci wielonarodowej jednostek RSOM - w S/R dowodzenia jednostkami RSOM.

Proponowany schemat łączności jednostek regulacji ruchu RSOM – przedstawia załącznik 44.

Łączność pomiędzy poszczególnymi Sekcjami Kontroli Ruchu organizowana będzie na bazie radiostacji UKF. Pluton logistyczny może pracować także w sieci współdziałania HNS.

W przypadku kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich – proponuje się podobny schemat łączności, przy czym z uwagi na „stacjonarny" charakter działania w porcie morskim, nie zachodzi potrzeba wyposażenia pododdziałów kompanii w środki łączności radiowej KF, lecz jedynie w UKF.

5.5. Zabezpieczenie logistyczne działania jednostek RSOM

Za zabezpieczenie logistyczne wojsk w operacjach wielonarodowych odpowiadają wspólnie państwa, które wydzielają te siły i to one muszą zagwarantować pełne zabezpieczenie w sprzęt oraz środki bojowe i materiałowe.

Zakres odpowiedzialności państwa kierującego siły obejmuje:

1) zorganizowanie zabezpieczenia logistycznego dla swoich sił zbrojnych zgodnie z wymogami NATO, co stwarza konieczność dostarczania zaopatrzenia bezpośrednio z krajowych źródeł lub przez państwa członkowskie drogą porozumień o wspólnym zabezpieczeniu logistycznym wojsk;
2) regularne dostarczanie Dowódcy NATO informacji dotyczących zabezpieczenia logistycznego wydzielonych oddziałów, które będą rozmieszczone w strefie działania szczególnie w zakresie sposobu przegrupowania wyznaczonego oddziału i rodzaju transportu wykorzystywanego do przegrupowania, sposobu odtwarzania środków bojowych i materiałowych oraz UiSW po osiągnięciu rejonu przeznaczenia, leczenia i ewakuacji rannych i chorych, realizacji usług gospodarczo - bytowych na rzecz własnych wojsk;
3) systematyczne dostarczanie Dowódcy NATO meldunków o stanie Narodowych Elementów Zabezpieczenia Logistycznego w zakresie

problematyki finansowo - celnej, roli Państwa - Gospodarza przy transporcie środków bojowych i materiałowych oraz UiSW, a także rozliczeń finansowych z lokalnymi władzami.

W celu pełnej realizacji powyższych zadań powinny być przestrzegane następujące **zasady planowania logistycznego**:

1) zamiar i procedury zabezpieczenia logistycznego oddziału oraz struktury jednostek logistycznych należy dostosować do wielkości zabezpieczanych wojsk oraz przewidywanych wariantów ich użycia. W ramach zamiaru należy rozpatrzyć dostępność obiektów logistycznych dla wielonarodowych działań, wsparcie logistyczne możliwe do uzyskania z agencji i organizacji NATO, wymagany poziom standaryzacji[59] sprzętu, środków zaopatrzenia oraz procedur logistycznych, koordynację ruchu i transportu, wykorzystanie wojskowych jednostek transportowych, przejmowania, bazowania oraz przegrupowania;
2) potencjał zasobów logistycznych musi być wystarczający do osiągnięcia zamierzonego stopnia gotowości i mobilności w celu zapewnienia żywotności potencjału militarnego. Obejmuje takie zagadnienia jak : kalkulacja dobowych norm zużycia, planowanie przewozów w okresie przegrupowania do rejonu misji oraz w czasie dostarczania zaopatrzenia, przygotowanie sprzętu i środków materiałowych w celu osiągnięcia najbardziej efektywnego sposobu rozwinięcia, planowanie lokalnych zamówień na środki zaopatrzenia i usługi;
3) Zapewnienie zabezpieczenia potrzeb materiałowych dla wojsk własnych włączając w to początkową samowystarczalność do czasu, gdy struktura logistyczna całych sił pokojowych osiągnie gotowość operacyjną oraz

---

[59] Standaryzacja związana z działalnością wielonarodową w misjach pokojowych występuje na poziomach:
1. ***Kompatybilności*** - możliwość istnienia lub funkcjonowania w tym samym systemie lub środowisku, bez wzajemnego oddziaływania, dwu lub więcej obiektów lub składowych wyposażenia lub materiału.
2. ***Interoperacyjności*** - zdolność systemów jednostek lub wojsk do świadczenia usług dla oraz przyjmowania usług od innych systemów, jednostek lub wojsk oraz wykorzystania w ten sposób wymienianych usług dla skutecznego wspólnego działania.

podtrzymanie zasilania wojsk, które musi być planowane z ogólnym zamiarem zabezpieczenia logistycznego wojsk.

Szeroki zakres zadań realizowanych przez jednostki RSOM wymaga samodzielności w realizacji zadań na podstawowym szczeblu tj. plutonów, które mogą być rozwinięte na dużych odległościach i realizować zadania w długim czasie. Dotyczy to manewrowości, mobilności oraz samowystarczalności w zakresie zabezpieczenia logistycznego pododdziałów własnych.

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

- żywność – 30 dni;
- mps – 14 dni;
- amunicja – 14 dni;
- techniczne środki materiałowe – 14 dni;
- środki zaopatrzenia medycznego - 14 dni.

Proces planowania zabezpieczenia logistycznego jednostki wyznaczonej do realizacji zadań poza obszarem kraju (w składzie sił wielonarodowych) powinien być poprzedzony rekonesansem, w czasie którego należy uzyskać następujące informacje o możliwości zawarcia dwustronnych umów z państwem - gospodarzem (jeżeli jest możliwość wsparcia HNS) oraz krajem tranzytowym na przegrupowanie sił i środków wybranym rodzajem transportu, stacjach, portach, lotniskach załadowczych i wyładowczych, oprzyrządowanie do rozładunku sprzętu ciężkiego (systemy paletyzacji, kontenerów, dźwigi kontenerowe, środki do transportu kontenerowego), liniach komunikacyjnych, strukturze rejonu ześrodkowania, dostępnych zasobach lokalnych pod kątem ich przydatności do zakwaterowania, wykorzystania urządzeń zasilających, pozyskania wody pitnej po procesie oczyszczania, odkażania i uzdatniania, możliwościach magazynowania w niespodziewanych przypadkach oraz możliwościach udzielenia pomocy przez inne jednostki wojskowe NATO (także państwo wiodące – LN) w przypadku ich wcześniejszego rozmieszczenia.

Skuteczność zabezpieczenia logistycznego w dużej mierze będzie zależeć od poziomu wyszkolenia własnych organów logistycznych, szczególnie w zakresie przygotowania językowego, znajomości procedur zapotrzebowań

i sprawozdawczości obowiązujących w czasie prowadzenia działań w ramach struktur wielonarodowych, zasad przemieszczania się pododdziałów własnych w strefie odpowiedzialności.

Niebagatelna jest również znajomość nowego sprzętu wprowadzonego na wyposażenie wojsk, a otrzymywanego w ramach doposażenia oddziału (pododdziału). Z dotychczasowych doświadczeń oddziałów pełniących misje pokojowe okazywało się, że prawidłowe wykorzystanie sprzętu zwłaszcza medycznego, ratowniczego i gastronomicznego było możliwe po upływie około dwóch miesięcy trwania misji. Wynikało to z braku czasu na zapoznanie się z nim w okresie przygotowawczym w kraju, co z kolei było spowodowane dostarczeniem go tuż przed wyjazdem w rejon misji.

Zasadniczym pododdziałem, któremu należy zapewnić samodziel - ność pod względem logistycznym jest kompania.

Zabezpieczenie logistyczne jednostek RSOM polega na przygotowaniu odpowiednio urzutowanego i rozmieszczonego w terenie potencjału materiałowego, technicznego i medycznego, zapewnieniu warunków do ich racjonalnego wykorzystania, przy jednoczesnym wykorzystaniu zasobów terenowej infrastruktury materiałowej, technicznej, medycznej, transportowej, budowlanej i innej, a tym samym stworzeniu warunków do prowadzenia skutecznych działań.

Zakres i sposób organizowania zabezpieczenia logistycznego determinowany jest każdorazowo uwarunkowaniami taktycznymi (operacyjnymi), logistycznymi (sytuacją logistyczną) oraz terenowymi i atmosferycznymi, a także porą doby, w której przygotowywana i planowane są działania. Jednostki te wysyłane do wykonania zadań poza obszarem kraju powinna posiadać odpowiednią autonomiczność działania, zapewniającą jej funkcjonowanie w warunkach braku zewnętrznych źródeł zasilania.

Do zadań zabezpieczenia logistycznego batalionu i kompanii RSOM (w tym wchodzących w skład brr) proponuje się utworzyć w ich strukturze pluton logistyczny w składzie:

- drużyna zaopatrzenia;
- drużyna gospodarcza;
- drużyna remontowa;
- drużyna medyczna.

Celem działania wymienionych pododdziałów logistycznych będzie bezpośrednie zapewnienie dostaw zaopatrzenia do rozwiniętych elementów batalionu/kompani, świadczenie usług specjalistycznych, w tym związanych z zabezpieczeniem technicznym oraz medycznym, a także usług gospodarczo – bytowych.

Działalność gospodarczo-bytowa powinna objąć: przygotowanie posiłków, kąpiel, usługi szewskie i krawieckie, usługi pralnicze (wymianę bielizny osobistej, pościelowej i specjalnej), usługi fryzjerskie oraz usługi handlowe. Oprócz wymienionych czynności w pododdziałach logistycznych należałoby kompletować środki bojowe i materiałowe według rozdzielników.

Żywienie - za wyżywienie żołnierzy kompanii całkowitą odpowiedzialność ponosi dowódca, który poprzez dowódcę plutonu logistycznego kieruje kompanijnym punktem żywnościowym (kpż). Bezpośrednio pracą kompanijnego punktu żywnościowego kieruje dowódca drużyny gospodarczej. Przyrządzanie posiłków odbywa się według określonej należności żywnościowej zgodnie z jadłospisem. Przyrządzone posiłki w określonym przez dowódcę czasie dowozi się do pododdziałów, gdzie następuje ich dalszy rozdział.

Miejsce organizowania kpż, czas, kolejność i sposób pobierania posiłków ustala dowódca kompanii. Wydawaniem posiłków w kpż kieruje szef kompanii. Pobieranie posiłków może odbywać się indywidualnie, grupowo lub przez wyznaczonych dyżurnych żołnierzy, którzy w termosach donoszą je do poszczególnych plutonów i drużyn.

W zależności od rodzaju działań organizuje się żywienie żołnierzy gotowanymi posiłkami, suchymi należnościami lub suchym prowiantem, sposobem mieszanym, gotowanymi posiłkami w puszkach. Należy dążyć do zapewnienia co najmniej dwukrotnie w ciągu doby posiłku gotowanego.

Kąpiel - organizuje się jeden raz na tydzień, nie rzadziej jednak niż co 10 dni. Organizatorem kąpieli w pododdziale jest szef kompanii.

Usługi pralnicze - w warunkach polowych wykonują polowe pralnie lub pralnie miejscowe. Pranie drobnych przedmiotów zaopatrzenia mundurowego (chusteczki, skarpety) należy do użytkownika. Bieliznę osobistą użytkownicy mogą prać sami wówczas, gdy nie ma możliwości zorganizowania prania i wymiany tych przedmiotów. W tym przypadku szef kompanii organizuje pranie i zabezpiecza środki piorące.

Usługi szewsko- krawieckie - w zakresie naprawy obuwia, umundurowania, bielizny osobistej, oporządzenia, wykonują bezpośredni użytkownicy.

Usługi fryzjerskie - strzyżenie żołnierzy odbywa się na zasadzie wzajemnego świadczenia usług, przy wykorzystaniu przyborów fryzjerskich, stanowiących element wyposażenia gospodarczego pododdziału.

Zabezpieczenie techniczne ma na celu utrzymanie uzbrojenia, sprzętu wojskowego i technicznych środków bojowych w gotowości do użycia oraz odtwarzanie ich zdatności w razie uszkodzenia.

Treścią zabezpieczenia technicznego są: obsługiwania techniczne, rozpoznanie techniczne, ewakuacja techniczna, remont uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także zaopatrywanie techniczne (w zakresie planowania, prognozowania potrzeb i zużycia, zapotrzebowywania, rozdziału, ewidencji, kontroli i sprawozdawczości).

W batalionie / kompani będą prowadzone praktycznie tylko obsługiwania techniczne.

Tabela. Przewidywany zakres obsługi technicznej

Rodzaj sprzętu wojskowego	Pracochłonność w rb/h		
	Obsługiwania codzienne	OT - 1	0T - 2
Samochody	1 - 1.5	5 - 10	16 - 30
Broń strzelecka	0.3 - 1	1 - 7	1.2 - 12

Zabezpieczenie medyczne - ma na celu zachowanie dobrego stanu zdrowia żołnierzy, udzielenie we właściwym czasie rannym i chorym pomocy medycznej oraz ich ewakuację medyczną. Obejmuje ono:

- **przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne** - organizowane w celu zapewnienia dobrego stanu zdrowia żołnierzy, jako nieodzownego elementu utrzymania wysokiej gotowości bojowej wojsk, poprzez wykonanie we właściwym czasie i w określonym zakresie zabiegów

leczniczych rannym i chorym żołnierzom, połączonych z ich ewakuacją do wyznaczonych wskazaniami lekarskimi etapów ewakuacji medycznej;

- **przedsięwzięcia sanitarnohigieniczne i przeciwepidemiczne** - zapewniające wysoką sprawność psychofizyczną żołnierzy oraz zapobiegające powstawaniu i szerzeniu się wśród nich chorób, zwłaszcza zakaźnych poprzez organizację i prowadzenie rozpoznania medycznego, nadzoru nad żywieniem, umundurowaniem, zakwaterowaniem, zaopatrywaniem w wodę, przestrzeganiem zasad higieny oraz grzebaniem zwłok żołnierzy poległych w walce lub zmarłych, a także prowadzenie wśród stanu osobowego oświaty sanitarnej w tym zakresie;
- **sanitarną ochronę żołnierzy przed bronią masowego rażenia** - organizowaną w celu zapobiegania skutkom jej użycia przez przeciwnika poprzez prowadzenie zabiegów sanitarnych i stosowanie środków hamujących lub osłabiających rozwój procesów patologicznych wywołanych działaniem w organizmie czynników chemicznych i promieniotwórczych;
- **zaopatrywanie w sprzęt i materiały sanitarne** pododdziałów medycznych oraz wszystkich żołnierzy batalionu w indywidualne wyposażenie sanitarne;
- **przedsięwzięcia profilaktyki zdrowotnej** - całego stanu osobowego .

5.6. Wnioski

Z rozważań przedstawionych w rozdziale wynikają następujące **wnioski:**

1. Wydaje się koniecznym, aby proponowane jednostki RSOM miały „podwójne" przeznaczenie – mogły być wykorzystywane na odległych teatrach w działaniach ekspedycyjnych, jak i też były przydatne w działaniach na terytorium kraju (np. do realizacji zadań HNS) do wyprawiania (ekspediowania) wojsk za granicę, jak i przyjmowania wojsk.
2. Jednostki RSOM powinny posiadać określoną autonomiczność logistyczną zapewniającą funkcjonowanie przez okres ok. 14 dni (należy go zweryfikować doświadczalnie) bez wsparcia elementu narodowego (NSE).

3. Doświadczenia praktyczne sojuszników oraz ich sugestie (wymogi) uwidaczniają potrzebę formowania:
   - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze;
   - jednostki regulacji ruchu RSOM;
   - jednej kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich RSOM.
4. Proponowane struktury powinny zapewniać dużą elastyczność i wariantowość ich wykorzystania.
5. Jednostkom RSOM należy zapewnić łączność wewnętrzną w sieciach UKF i KF oraz dalekosiężną z krajem.

VI. ZASADY PRZYGOTOWANIA I PRZEMIESZCZANIA JEDNOSTEK RSOM DO REJONU OPERACYJNEGO DZIAŁANIA NA TEATRZE

„ ...Strategiczny poziom działań zbrojnych wymaga przygotowanych do misji sił i zdolności do ich przerzutu we właściwym czasie i we właściwe miejsce.

To z kolei wymaga struktur, systemów i procedur dla efektywnego Strategicznego Rozwinięcia oraz Przyjęcia, Przeformowania, Dalszego Przemieszczenia i Integracji (SD & RSOI).

Istota ekspedycyjnych działań, a w szczególności koncepcja dla rozwinięcia NRF przeczy wyobrażeniu, że SD & RSOI należy wyłącznie do narodowej odpowiedzialności. Właściwie, NATO [i Polska] ponoszą wspólną odpowiedzialność zbiorową za planowanie i wykonywanie procesu SD & RSOI jako całości."

AJP 3.13: *NATO's Strategic Deployment and Reception, Staging, Onward Movement and Integration (projekt doktryny)*

Po określeniu – w rozdziałach poprzednich – potrzeb, wymogów oraz rekomendowanego modelu właściwego i koniecznego przygotowania polskich jednostek RSOM treścią tego rozdziału jest przedstawienie założeń dotyczących wykonania wsparcia przerzucanych wojsk. Będzie to swego rodzaju wizja realizacji zadań RSOM, obejmująca model funkcjonalny działania rekomendowanych jednostek na rzecz wsparcia wojsk przybywających na odległy teatr bez wsparcia miejscowego ze strony państwa - gospodarza. Innymi słowy rozważania tego rozdziału zmierzają do znalezienia odpowiedzi na pytanie: *jak działać (użyć siły i środki polskich jednostek RSOM) aby skutecznie wesprzeć działania przerzucanych wojsk?*

Przedstawione poniżej rozważania rozwijają a właściwie uszczegóławiają treści ogólnych założeń organizacji i funkcjonowania procesu wypracowane w poprzednich rozdziałach, wyjaśniają i opisują – *kiedy, co, kto i jak?* powinien czynić, aby narodowy system RSOM spełnił przypisaną mu misję i zadania.

6.1 Rozwijanie i przemieszczanie jednostek regulacji ruchu RSOM do rejonu operacyjnego działania na teatrze

Jednostki RSOM są mobilnymi pododdziałami wykonawczymi systemu przyjęcia i przemieszczania wojsk na Teatrze.

Na obszarze kraju funkcjonalnie podlegają pod narodowe połączone Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, natomiast na teatrze – pod Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (TMCC).

Niezależnie od obszaru operacji – ogólne procedury działania jednostek są tożsame. Najtrudniejszym wariantem – jest działanie jednostek RSOM dla wsparcia operacji Sił Wielonarodowych na Teatrze w sytuacji braku wsparcia państwa-gospodarza (HN).

Wymogi NATO określone dla jednostek RSOM obligują do przygotowania specjalistycznego i językowego kadry oraz ich wyposażenia już w okresie pokoju:

1) jednostki RSOM z gotowością do podjęcia działania w czasie do 30 dni – powinny być w pełni ukompletowane w stan osobowy i sprzęt;

2) jednostka RSOM z wymaganą zdolnością podjęcia działania w czasie do 180 dni – winna być rozwinięta w ok. 50 % w stosunku do etatu czasu „W", co pozwoli na przygotowanie obsady kadrowej zasadniczych stanowisk etatowych oraz przeszkalanie rezerw osobowych.

Stan specjalistycznego sprzętu i wyposażenia powinien w czasie „P" odpowiadać 100 % stanu ukompletowania wg. etatu czasu „W". Pozwoli to na osiągnięcie zdolności do działania w okresie 180 dni.

Rozwijanie i osiąganie gotowości tych jednostek będzie realizowane w procesie osiągania wyższych stanów gotowości bojowej Sił Zbrojnych RP[60] – w przypadku działania na obszarze kraju lub też zgodnie z dyrektywa Dowództwa Sojuszu w przypadku udziału tych jednostek w operacji na Teatrze.

Jednostki RSOM w fazie przygotowania operacji na teatrze będą przemieszczane w pierwszej kolejności. Przemieszczanie jednostek regulacji ruchu RSOM z zasady powinno odbywać się razem z Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze (jeżeli tworzenie i rozwijanie TMCC – także będzie odpowiedzialnością narodową).

---

[60] Zgodnie z „Dyrektywą Szefa Sztabu Generalnego WP o gotowości bojowej i mobilizacyjnej".

Jeżeli jest dostateczny czas oraz możliwości wcześniejszego rozpoznania rejonu działania – to w składzie grupy rekonesansowej wraz z oficerami TMCC powinni uczestniczyć dowódcy jednostek RSOM.

W przypadku braku uprzedniego rozpoznania rejonu działania – rekonesans organizuje dowódca jednostki RSOM – bezpośrednio po przemieszczeniu do rejonu działania.

Optymalnym sposobem jest prowadzenie rekonesansu z wykorzystaniem śmigłowca, ponieważ w krótkim czasie pozwala rozpoznać newralgiczne obiekty i stan przejezdności sieci transportowej.

Sposób przemieszczania jednostek RSOM determinować będzie odległość, termin osiągnięcia gotowości, możliwość wsparcia państwa-gospodarza, dostępność środków transportu itp.

W przypadku konieczności przerzutu jednostek RSOM do rejonu operacyjnego przeznaczenia na odległość ponad 2 tys. km – optymalnym sposobem przerzutu jest transport lotniczy, jednak część specjalistycznego sprzętu ciężkiego, zwłaszcza pojazdy transportowe wielotonażowe, dźwigi, itp. będą musiały być przemieszczone transportem morskim, a niekiedy także transportem kołowym (na przyczepach niskopodwoziowych) lub transportem kolejowym.

6.2. Zasady planowania przemieszczania jednostek RSOM do rejonu operacyjnego działania na teatrze

6.2.1. Zapotrzebowanie środków transportu

Po otrzymaniu decyzji o przerzucie jednostki (pododdziału) transportem lotniczym, morskim lub kombinowanym dowódca jednostki składa, za pośrednictwem swoich przełożonych do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk zapotrzebowanie na transport lotniczy - załącznik 45 lub (oraz) morski - załącznik 46, podając następujące dane:

- docelowy punkt przemieszczenia oraz najdogodniejsze z punktu widzenia jednostki lotniska (port, stacje) załadunku i wyładunku;
- ilość personelu do przerzutu oraz ciężar wyposażenia osobistego żołnierzy;

- specyfikację (wymiary, ciężar, rodzaj i ilość opakowań) uzbrojenia i sprzętu wojskowego;
- specyfikację ładunków niebezpiecznych w rozumieniu przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych.

6.2.2. Przygotowanie ludzi i sprzętu w jednostce wojskowej

Oficer ds. transportu jednostki wojskowej (lub wyznaczony przez dowódcę jednostki oficer) jest odpowiedzialny za przygotowanie wymaganej dokumentacji oraz personelu i sprzętu do przemieszczenia. W tym celu nawiązuje kontakt z:

- Szefostwem Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk w przypadku przemieszczenia za granicę;
- organem transportu właściwego Rodzaju Sił Zbrojnych;
- Wojskową Komendą Transportu (WKTr), właściwą do rejonu dyslokacji jednostki oraz miejsca załadunku;
- Strażą Graniczną oraz Izbą Celną w wypadku przemieszczenia za granicę państwa;

Zapoznaje się on z szczególnymi wymaganiami wykorzystania środków transportu i zgodnie z nimi przygotowuje wymaganą dokumentację oraz ludzi i sprzęt, a w szczególności amunicję i inne materiały niebezpieczne.

6.2.3. Przygotowanie dokumentacji

Oficer ds. transportu jednostki wojskowej (lub wyznaczona przez dowódcę jednostki osoba) przygotowuje następującą dokumentację:

- listę pasażerów (załącznik 47);
- deklarację ładunków niebezpiecznych (załącznik 48);
- specyfikację ładunku, rodzaj i ilość opakowań lub sztuk sprzętu - pojazdów, wymiary po przygotowaniu do transportu, ciężar (załącznik 49);
- deklarację celną - formularz 302 (załącznik 50);
- oraz inne dokumenty, w zależności od wymagań przewoźnika.

6.2.4. Załadunek ludzi i sprzętu

Za załadunek personelu oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego odpowiada oficer ds. transportu jednostki (lub wyznaczony przez dowódcę jednostki oficer).

W wypadku wątpliwości ostateczną decyzję o przyjęciu personelu, uzbrojenia i sprzętu wojskowego na pokład oraz sposobie rozmieszczenia na pokładzie podejmuje dowódca statku powietrznego lub morskiego.

Oficer transportu jednostki odpowiada za przygotowanie ładunku do transportu, w tym załadunku na palety lub do kontenerów itp. Wraz z oficerem (pracownikiem cywilnym) właściwej WKTr jest obecny na lotnisku, porcie lub stacji podczas załadunku i współpracuje z: załogą samolotu lub statku, Strażą Graniczną, Izbą Celną oraz wojskowymi organami transportu RSZ.

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

Przed rozpoczęciem załadunku oficer transportu jednostki udziela instruktażu:

- żołnierzom (pracownikom cywilnym) wykonującym prace załadowcze (wyładowcze) odnośnie przebiegu załadunku, zasad poruszania się po lotnisku lub porcie i zasad BHP;
- podróżującym żołnierzom (pracownikom cywilnym) odnośnie przebiegu odprawy granicznej, celnej, załadunku, przewożenia broni osobistej oraz przestrzeganie dyscypliny i porządku na pokładzie samolotu lub statku.

6.2.5. Przykład: wariant przemieszczenia batalionu regulacji ruchu (brr) transportem lotniczym do rejonu operacyjnego przeznaczenia

Do rozważań przyjęto wariant przerzutu brr na odległy teatr - do Iraku:

a) warunki brzegowe:

- odległość przemieszczenia - 3900 km;
- stan osobowy - 291 osób;
- ilość środków UiSW -111 szt (załącznik 51);
- ilość kontenerów 20 -20 szt.;

b) kalkulacja środków transportowych i czas przewozu (załącznik 52):

- lotnisko załadowania - WROCŁAW;
- lotnisko wyładowania – BAGDAD;
- środki transportowe:
  - do przewozu ludzi: dwa samoloty B 767 lub trzy C-17;
  - do przewozu sprzętu dwanaście samolotów An-124 lub dwadzieścia jeden C-17;
- orientacyjny czas przerzutu: 3-4 doby (w zależności od możliwości przewoźnika).

6.3. Realizacja zadań RSOM

Konkretne **możliwości (wydolność) punktów przyjęcia** – lotnisk oraz portów wyładowczych – będą zależały od ich charakterystyki, organizacji pracy i obsługi, powierzchni wydzielonej na rozładunek/załadunek i wyczekiwania nań, przepustowości dróg do- i wylotowych oraz skuteczności kontroli ruchu.

Na przepustowość (przerób) portów, lotnisk i stacji kolejowych wpłyną zdolność przyjęcia (opróżnienia środków transportu z sił i środków w czasie, np. z samolotu – 2 godziny, ze statku 2-3 dni[61]) oraz zdolność oproznienia obiektu z wyładowanych wojsk i wyposażenia. Inaczej punkty węzłowe będą stawały się ociężałe i niezdolne do przyjmowania / wysyłania sił w wymaganym reżimie.

Z doświadczeń amerykańskich wynika, że dowództwo brygady (wraz z pododdziałami zabezpieczenia powinno „przejść" przez porty (stacje) wyładunku w ciągu 4. a dywizji – 12 dób.

---

[61] Zob. FM 100-17-3, op.cit., p. 3-8.

Pierwsza brygada może przybyć i rozmieścić się w rejonie ześrodkowania w czasie ok. 15 dób, natomiast dwie ciężkie dywizje w terminie do 30. Przybycie dodatkowych sił wsparcia i zapasów może zająć kolejnych kilkanaście dób[62].

Realizacja przedstawionego harmonogramu warunkuje udostępnienie przybywającym wojskom kilku portów (APOD i SPOD).

Wojska na teatr (w obszar operacji) mogą przybyć drogą powietrzną, morską i/lub lądową.

W świetle doświadczeń historycznych najwięcej wojsk przewożonych było w przeszłości transportem powietrznym, z kolei większość wyposażenia podróżowała drogą morską. W wojskach amerykańskich 90 procent wszystkich ładunków było transportowane drogą morską, a pozostałe 10 procent transportem lotniczym[63]. W warunkach polskich siły wzmocnienia z Europy Zachodniej przybyć mogą także po drogach i transportem kolejowym[64].

Warto zauważyć, że **sposób przemieszczania/transportowania sił i środków może ulegać zmianie, np. wewnątrz lub pomiędzy określonymi punktami i/lub rejonami.**

W rozważaniach nad infrastrukturą RSOM oszacować należy jej rozmieszczenie, a także możliwości wynikające ze stanu sił i środków ją obsługujących (tabela).

Punkty węzłowe tworzy się w miejscach rozpoczęcia ruchu, przetwarzania na inny sposób (środek) transportu lub w miejscach zakończenia ruchu. Według naszych sojuszników do wydajnej pracy punktów przyczyniają się: dobra dokumentacja i obieg informacji, skuteczna kontrola ruchu i odpowiednia pojemność punktów / rejonów zbiórki / wyczekiwania.

Za organizację obszaru operacji, a więc także za **wybór punktów przyjęcia** (lotnisk, portów i stacji kolejowych – APOD, SPOD i RHOD) oraz rejonów rozmieszczenia wojsk (pośrednich dla porządkowania wojsk i wyjściowych) odpowiada Dowódca Sił Połączonych.

Dowódca CJTF organizuje dla RSOM:

---

[62] Por. FM 100-17-3, op.cit., p. 1-4 I n.
[63] FM 100-17-3, op. cit.
[64] Zob. *Obrona terytorialna w realizacji zadań państwa gospodarza. Studium analityczne część I*, Warszawa 2000, s. 152.

- dowodzenie, kierowanie i rozpoznanie;
- ochronę sił;
- struktury wsparcia;

a ponadto:

- wsparcie państwa–gospodarza (jeśli będzie dostępne);
- kontraktowanie dostaw i usług (uzupełniających HNS)[65].

Tabela: Elementy kompleksowej oceny infrastruktury dla potrzeb RSDM

SIEĆ INFRASTRUKTURY	SIŁY I ŚRODKI / ZASOBY
lotniska porty morskie drogi szlaki kolejowe mosty tunele terminale za- i wyładowcze magazyny rurociągi	samoloty statki samochody: na możliwości rozładunkowe HNS kontraktorzy wyposażenie: - sprzęt do za- i rozładunku; - opakowania personel wojskowy i cywilny (instytucji rządowych i firm)

Ź r ó d ł o: JP 4-01.8: *Joint Tactics, Techniques and Procedures for Joint Reception, Staging, Onward Movement and Integration*, Washington 2000, rys. III-3.

Z kolei państwo-gospodarz (jeśli jego wsparcie będzie dostępne) powinno:

- informować o posiadanych zasobach i możliwościach;
- udostępnić lotniska, porty i stacje kolejowe (zapewnić ich funkcjonowanie);
- udostępniać drogi i szlaki kolejowe, ograniczać na nich ruch narodowy;

[65] Zob. JP4-01.8, op.cit., rys. I-5.

- udostępnić tereny jako rejony zbiórki i rozmieszczenia oraz place ćwiczeń i poligony;
- udostępnić tereny i infrastrukturę dla przygotowania baz logistycznych;
- dostarczyć zaopatrzenie i różnorodne usługi;
- zapewnić łączność, ochronę, obronę przeciwlotniczą i przed bronią masowego rażenia;
- zakontraktować z firm cywilnych środki transportowe (samochody, autobusy, ciągniki, cysterny) oraz sprzęt za- i wyładowczy, a także odpowiednich pracowników.

Zasadnicze znaczenie dla wsparcia procesu przyjęcia wojsk w obszarze operacji mają porty lotnicze i morskie.

Lotnicze porty wyładunku są portami wyładowania przemieszczanych sił NATO. Lotniska mogą ograniczone jedynie do użytku wojskowego albo mogą dzielić działalność wojskową z cywilną. W drugim przypadku funkcjonowanie portu należy dodatkowo koordynować z użytkującymi go agencjami rządowymi i firmami cywilnymi.

Port lotniczy w rzeczywistości wykorzystywany jest wspólnie przez siły powietrzne i wojska lądowe Pierwsze odpowiadają za kontrolę ruchu powietrznego, obsługę samolotów i rozładowanie ich z żołnierzy i sprzętu na rampie (płycie lotniska). Z kolei wojska lądowe odpowiadają za przyjęcie i uporządkowanie wojsk, a następnie ich wyprowadzenie na zewnątrz lotniska oraz za naziemne zabezpieczenie lotniska, głównie za kompleks spraw dotyczących bezpieczeństwa i kontroli ruchu lądowego – wewnątrz oraz na zewnątrz lotniska, np. przy przemieszczaniu wojsk do punktów zbiórki (rejonów wyczekiwania. Wymaga to wyznaczenia przy komendancie lotniska oficera odpowiedzialnego za sprawy lądowej ochrony wojsk. Powinien on współpracować z komendą ochrony lotniska, szefami (kierownikami, komendantami, dowódcami) elementów struktury portu, dowódcami lądowych jednostek zabezpieczenia portu (obrony przeciwlotniczej, wojsk inżynieryjnych, obrony przeciwchemicznej, logistyki, kierowania ruchem), terytorialnych organów gospodarza oraz organów kierowania pozamilitarnych ogniw obronnych zarządzających otoczeniem portu a także dowódcami przybywających jednostek wojskowych NATO.

Obsługa APOD może mieć skład narodowy lub wielonarodowy. Wtedy odpowiedni dowódca NATO (odpowiedzialny za RSOM) może wyznaczyć „natowskiego" komendanta portu, któremu podporządkowuje się odpowiednie osoby funkcyjne państwa-gospodarza.

Morskie porty wyładunku należą do drugiego rodzaju punktów przyjęcia, ale – być może - bardziej ważnego z powodu ich ogromnej przepustowości (potencjału rozładunkowego). SPOD otrzymuje przemieszczane wojska przez rozładowanie (wyokrętowanie) ich wyposażenia i zapasów ze statków transportowych.

Działanie portu morskiego jest podobne do lotniska: rozładowuje się statek, jego ładunek przewozi się do rejonu wyczekiwania – i wtedy opróżnia się port. Następnie wyokrętowane jednostki przemieszcza się do rejonu ześrodkowania (uporządkowania) wojsk albo bezpośrednio do taktycznych rejonów ześrodkowania. Ruch z portu jest kontrolowany przez elementy kontroli ruchu i musi być włączony w jednolity plan transportu i ruchu wojsk w obszarze operacji. Działania dla opróżnienia portu mogą włączać jeden lub więcej sposobów ruchu: drogowy, kolejowy, wodny – przybrzeżny lub/i śródlądowy.

Port morski spełnia szereg funkcji:

- wyokrętowania ładunku, jego udokumentowania (dokonanie odprawy granicznej) i wyprowadzenia poza port;
- obsługi statków;
- koordynacji ruchu statków;
- koordynacji ruchu przybywających wojsk;
- zarządzania rejonami wyczekiwania wyokrętowanych wojsk;
- zabezpieczenia logistycznego przybywających wojsk w czasie ich pobytu w kompleksie portowym;
- zapewnienia bezpieczeństwa portu (w tym od strony redy) oraz ochrony przebywających w nim wojsk.

Odpowiedzialność za realizację przedsięwzięć dzielona jest pomiędzy wielu wykonawców – kapitanat portu, przedstawicieli NATO, jednostki zabezpieczenia z marynarki wojennej i logistyki wojsk lądowych oraz firmy cywilne.

W celu skoordynowania wspólnych działań można utworzyć w SPOD dwa zespoły: działań portowych oraz wsparcia działań portowych. Zadaniem pierwszego będzie przyjmowanie przybywających jednostek i przygotowanie ich w rejonie zbiórki do opuszczenia portu, w tym uzupełnienia ewentualnych braków w wyposażeniu. Zadanie zespołu drugiego sprowadza się do wszechstronnego zabezpieczenia jednostek zapewniających funkcjonowanie portu. Zespoły mogą mieć skład narodowy (z sił państwa-gospodarza) lub wielonarodowy.

Odpowiedzialność za ochronę i bezpieczeństwo portu dzieli się pomiędzy marynarkę wojenną i wojska lądowe. Marynarka zapewnia ochronę od morza i w basenach portowych, natomiast ubezpieczenie od strony lądu organizuje się we współdziałaniu z żandarmerią i policją.

Istotny element przygotowania stanowi **porządkowanie wojsk.** Proces ten polega na zebraniu, utrzymywaniu i organizowaniu przybywającego personelu i wyposażenia dla stworzenia z nich jednostek zdolnych do udziału w RSOM. Obejmuje zatem ponowne połączenie ze sprzętem podzielonej na czas transportu a także – co należy podkreślić – zapewnienie na ten czas wyżywienia i warunków bytowania dla personelu.

Jak uczy doświadczenie zebrane przez sojuszników – może w czasie przemieszczania dochodzić do zakłóceń spowodowanych przybyciem personelu przed jego wyposażeniem lub wyposażenia przed sprzętem, a przez to do opóźnienia ich połączenia. W armii amerykańskiej przyjmuje się standardowo, że jednostkę wielkości batalionu wystawia się (porządkuje) w czasie nie dłuższym niż dwa dni[66].

Rejony ześrodkowania wojsk lokalizuje się w obszarach mających dogodne połączenia z APOD i SPOD oraz liniami wiodącymi do wyznaczonych rejonów wyjściowych (TAA) do operacji.

Rejony – wybierane w uzgodnieniu z właściwymi władzami gospodarza – powinny mieć wystarczającą przestrzeń dla rozmieszczenia wojsk oraz innych, niezbędnych dla realizacji przewidywanych przedsięwzięć elementów: parkowania pojazdów, obsługi, przestrzelania broni i treningów .

---

[66] FM 100-17-3, op.cit., p. 4-3. Personel i wyposażenie dla jednego batalionu może być transportowane nawet na kilkunastu statkach!

Dlatego przy wyborze miejsc – rejonów rozmieszczenia wojsk należy rozpatrzyć warunki kwaterowania, dostęp do źródeł wody, warunki higieniczne i opiekę zdrowotną. W miejscach parkowania pojazdów trzeba zapewnić warunki dogodnej wymiany części uszkodzonych w tranzycie, malowania wyposażenia, tankowania paliwa, ładowania zapasów, a także sprawdzenia napędu pojazdów w jeździe próbnej.

Wsparcie będzie polegało na zdefiniowaniu potrzebnych i możliwych do zrealizowania usług, określeniu i wytypowaniu sił i środków przeznaczonych do ich wykonania, monitorowaniu realizacji zaplanowanych przedsięwzięć i niwelowaniu ewentualnych zakłóceń.

Zakończenie

W świetle dokonanej w pracy analizy poglądów NATO na proces RSOM przygotowanie własnych (narodowych sił i środków) zabezpieczających przerzut wojsk ma istotne znaczenie dla mobilności i efektywności działań Polskich Kontyngentów Wojskowych w składzie wojsk Sojuszu. Jest też szansą ekonomizacji przerzutu wojsk, gdyż pozwala zmniejszyć obniżyć koszty misji a zarazem tworzy zaplecze logistyczne wysyłanych wojsk.

Przygotowanie polskich jednostek RSOM stanowi poważny obowiązek i wyzwanie. Stanowi o wiarygodności Rzeczypospolitej Polskiej jako partnera, członka sojuszu.

Wyniki uzyskane podczas realizacji procesu w pełni potwierdzają potrzebę tworzenia własnych sił RSOM. Powyższą konieczność determinują dwie podstawowe grupy czynników. Pierwsza, związana z tzw. otoczeniem zewnętrznym, dotyczy roli mobilności polskich sił ekspedycyjnych zgodnej z Koncepcją Strategiczną Sojuszu, możliwych sposobów działania wojsk NATO i ich zapotrzebowania na RSOM podczas przerzutu wojsk. Druga grupa wiąże się z organizacją i funkcjonowaniem narodowych sił i środków wojskowych (i cywilnych), które mogą i powinny uczestniczyć w spełnieniu narodowego obowiązku przerzutu wojsk w obszar operacji na teatrze.

Przeprowadzone badania wykazały, że jednostki RSOM są niezastępowalne w roli organizatora i wykonawcy rozładunku wojsk, ich porządkowania po podróży oraz dalszego ruchu. Najwygodniej jest posiadać jednostki własne.

Dowiodły one również, że realizacja RSOM musi odbywać się w ramach systemu sojuszniczego.

Okazało się, że zadania realizowane w ramach RSOM stanowią zasadniczą część składową przerzutu i warunkują swobodę działania przybywających na teatr wojsk.

Analiza uzyskanych wyników badań pozwala stwierdzić, że jednostki muszą być przygotowane zawczasu i posiadać wysoką gotowość do podjęcia działań. Należy przyjąć rozwiązania systemowe, łączące kierowanie ruchem

z rozładunkiem, korzystające z dotychczasowego dorobku oraz z doświadczeń zebranych w ostatnich latach. Przygotowanie jednostek RSOM to zadanie ważne i określające naszą wiarygodność wobec sojuszników.

Należy podkreślić, że wyniki badań wskazują na celowość tworzenia sił RSOM przydatnych zarówno za granicą jak i w kraju do realizacji funkcji HNS.

Treścią badań była identyfikacja zapotrzebowania na RSOM, wyjaśnienie i opis warunków i możliwości ich realizacji przez polskie SZ. Celem było określenie roli RSOM we współczesnych operacjach oraz ogólnych założeń i sposobu realizacji zadań. Następnie zespół badawczy podjął wysiłek opracowania wizji narodowego (polskiego) modelu jednostek RSOM i ustalił podstawowe procedury przygotowania i realizacji RSOM.

Dalsze badania należałoby poprowadzić w kierunku:

- weryfikacji w praktyce i doskonalenia wypracowanych struktur zarządzania i wykonawczych;
- opracowania modelu procedury współpracy jednostek RSOM i zabezpieczanych wojsk oraz modelu koordynowania RSOM z działaniami wspieranych wojsk;
- wypracowania sposobów zarządzania RSOM i realizacji zadań zapewniających wojskom swobodę działania i wsparcie logistyczne ze strony NSE;
- ustalenia zakresu i sposobu realizacji przedsięwzięć przygotowujących RSOM, w tym szkolenia kadr, sztabów i wojsk.

Słownik skrótów (wersja robocza)

AA	ASSEMBLY AREA	OBSZAR ZGRUPOWANIA
AAP	ALLIED ADMINISTRATIVE PUBLICATION	SOJUSZNICZA PUBLIKACJA ADMINISTRACYJNA
ACC	AIR COMPONENT COMMAND	DOWÓDZTWO KOMPONENTU POWIETRZNEGO
ACCIS	AUTOMATED COMMAND AND CONTROL INFORMATION SYSTEM	ZAUTOMATYZOWANY SYSTEM INFORMATYCZNY DOWODZENIA I KIEROWANIA
ACE	ALLIED COMMAND EUROPE	SOJUSZNICZE DOWÓDZTWO EUROPY
ACO	ALLIED COMMAND OPERATIONS	POŁĄCZONE DOWÓDZTWO OPERACYJNE
ACLANT	ALLIED COMMAND ATLANTIC	SOJUSZNICZE DOWÓDZTWO ATLANTYKU
ACROSS	ACE RESOURCE OPTIMIZATION SOFTWARE SYSTEM	SYSTEM OPROGRAMOWANIA OPTYMALIZACJI ZASOBÓW ACE
AD	ACE DIRECTIVE	DYREKTYWA ACE
ADAMS	ALLIED DEPLOYMENT AND MOVEMENT SYSTEM	SOJUSZNICZY SYSTEM PRZEMIESZCZANIA I RUCHU WOJSK
ADL	ALLIED DISPOSITION LIST	SOJUSZNICZA LISTA DYSPOZYCJI
ADP	AUTOMATED DATA PROCESSING	ZAUTOMATYZOWANE PRZETWARZANIE DANYCH
AECC	AEROMEDICAL EVACUATION CONTROL CENTRE	CENTRUM KIEROWANIA EWAKUACJĄ AEROMEDYCZNĄ
AJOD	ALLIED JOINT OPERATIONS DOCTRINE	SOJUSZNICZA POŁĄCZONA DOKTRYNA OPERACYJNA
AJP	ALLIED JOINT PUBLICATION	SOJUSZNICZA POŁĄCZONA PUBLIKACJA
Allied		*dotyczy co najmniej dwóch państw, ale **wyłącznie członków sojuszu***
ALP	ALLIED LOGISTIC PUBLICATION	SOJUSZNICZA PUBLIKACJA LOGISTYCZNA
ALSS	ADVANCED LOGISTIC SUPPORT SITE	WYSUNIĘTA BAZA LOGISTYCZNA
AMCC	ALLIED MOVEMENT CO-ORDINATION CENTRE	SOJUCZNICZE CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK
AMF (L)	ACE MOBILE FORCE (LAND)	SIŁY MOBILNE ACE (LĄDOWE)
AMOVP	ALLIED MOVEMENT PUBLICATION	SOJUSZNICZA PUBLIKACJA RUCHU WOJSK
AOO	AREA OF OPERATION	OBSZAR DZIAŁAŃ
AOR	AREA OF RESPONSIBILITY	OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI
APMO	ADAMS/ACROSS PROGRAMME MANAGEMENT OFFICE	BIURO ZARZĄDZANIA PROGRAMÓW ADAMS/ACROSS

APOD	AIRPORT OF DISEMBARKATION/DEBARKATION	LOTNICZY PORT WYŁADUNKU
APOE	AIRPORT OF EMBARKATION	LOTNICZY PORT ZAŁADUNKU
APP	ALLIED PROCEDURAL PUBLICATION	SOJUSZNICZA PUBLIKACJA PROCEDURALNA
ARRC	ACE RAPID REACTION CORPS	KORPUS SZYBKIEGO REAGOWANIA ACE
ATA	ACTUAL TIME OF ARRIVAL	WŁAŚCIWY CZAS PRZYBYCIA
ATD	ACTUAL TIME OF DEPARTURE	WŁAŚCIWY CZAS WYJSCIA
ATO	AIR TASKING ORDER	ROZKAZ ZADANIA POWIETRZNEGO
ATP	AIR TRANSPORTATION POLICIES AND PROCEDURES	KIERUNKI DZIAŁAŃ I PROCEDURY TRANSPORTU LOTNICZEGO
ATSTAT	AIR TRANSPORT STATUS REPORT	RAPORT O STANIE TRANSPORTU LOTNICZEGO
BI-SCD	BI-SC REPORTING DIRECTIVE	DYREKTYWA DOWÓDZTW STRATEGICZNYCH W SPRAWIE SPRAWOZDAWCZOŚCI
BNAOR	BEYOND NATO'S AREA OF RESPONSIBILITY	POZA OBSZAREM ODPOWIEDZIALNOSCI NATO
CAOC	COMBINED AIR OPERATION CENTRE	WIELONARODOWE CENTRUM OPERACJI POWIETRZNYCH
CAPC	CIVIL AVIATION PLANNING COMMITTEE	KOMITET PLANOWANIA LOTNICTWA CYWILNEGO
CC	COMPONENT COMMANDS	DOWÓDZTWA KOMPONENTÓW
CCIR	COMMANDERS CRITICAL INFORMATION REQUIREMENTS	OSTATECZNE DOWÓDCZE WYMAGANIA INFORMACYJNE
CE	CRISIS ESTABLISHMENT	
CECC	CIVIL EMERGENCY CRISIS CELL	KOMÓRKA KRYZYSOWA DS. ZAGROŻEŃ I KATASTROF
CEP	CIVIL EMERGENCY PLANNING	PLANOWANIE NA WYPADEK ZAGROŻEŃ I KATASTROF
CEPD	CIVIL EMERGENCY PLANNING DIRECTORATE	DYREKTORAT PLANOWANIA NA WYPADEK ZAGROŻEŃ I KATASTROF
CHE	CONTAINER HANDLING EQUIPMENT	SPRZĘT PRZEŁADUNKOWY DO KONTENERÓW
CHOD	CHIEF OF DEFENCE STAFF	SZEF SZTABU OBRONY
CIMIC	CIVIL MILITARY COOPERATION	KOOPERACJA CYWILNO WOJSKOWA
CINC	COMMANDER IN CHIEF	GŁÓWNODOWODZACY
CIS	COMMUNICATION AND INFORMATION SYSTEMS	SYSTEMY INFORMATYCZNE I ŁĄCZNOŚCI
CJ-3	COMBINED JOINT STAFF FOR OPERATIONS	WIELONARODOWY POŁĄCZONY PERSONEL SZTABOWY

		OPERACYJNY
CJ-4	COMBINED JOINT STAFF FOR LOGISTICS	WIELONARODOWY POŁĄCZONY PERSONEL SZTABOWY LOGISTYKI
CJ-5	COMBINED JOINT STAFF FOR PLANNING	WIELONARODOWY POŁĄCZONY PERSONEL SZTABOWY PLANOWANIA
CJ-9	COMBINED JOINT STAFF FOR CIMIC	WIELONARODOWY POŁĄCZONY PERSONEL SZTABOWY CIMIC
CJFC	COMBINED JOINT FORCE COMMANDER	WIELONARODOWE POŁĄCZONE DOWÓDZTWO SIŁ
CJFCC	COMBINED JOINT FORCE COMPONENT COMMANDER	WIELONARODOWE POŁĄCZONE DOWÓDZTWO KOMPONENTU
CJPS	COMBINED JOINT PLANNING STAFF	WIELONARODOWY POŁĄCZONY PERSONEL SZTABOWY PLANOWANIA
CJSOR	COMBINED JOINT STATEMENT OF REQUIREMENTS	WIELONARODOWE WSPÓLNE STWIERDZENIA POTRZEB
CJTF	COMBINED JOINT TASK FORCE	WIELONARODOWE POŁĄCZONE SIŁY ZADANIOWE
CMB	CONFIGURATION MANAGEMENT BOARD	KOMISJA ZARZĄDZANIA ???
COA	COURSES OF ACTION	ZAMIARY DZIAŁAŃ
COM	COMMANDER	DOWÓDCA
Combined		*Dotyczy co najmniej dwóch* ***państw*** *lub* ***organizacji***
CONOPS	CONCEPT OF OPERATIONS	KONCEPCJA/ZAMIAR DZIAŁANIA
COP	CONTINGENCY OPERATION PLANS	PLANY OPERACJI AWARYJNYCH
CRD	COMMANDER'S REQUIRED DATE	DATA WYMAGANA DOWÓDCY / DATA WYMAGANA PRZEZ DOWÓDCĘ
CRONOS	CRISIS RESPONSE OPERATION NATO OPEN NETWORK	OTWARTA SIEĆ NATO REAGOWANIA KRYZYSOWEGO
CS	COMBAT SUPPORT	WSPARCIE BOJOWE
CSC	CONVOY SUPPORT CENTRES	CNTRUM WSPARCIA KONWOJÓW
CSS	COMBAT SERVICE SUPPORT	
C2	COMMAND & CONTROL	DOWODZENIE I KONTROLA/NADZÓR
C3	COMMAND, CONTROL & COMMUNICATIONS	DOWÓDZENIE, KONTROLA I ŁĄCZNOŚĆ
C4I	COMMAND, CONTROL, COMMUNICATIONS, COMPUTERS & INTELLIGENCE	DOWÓDZENIE, KONTROLI, ŁĄCZNOŚCI, KOMPUTERYZACJA I WYWIAD
DBM	DATA BASE MANAGEMENT MODULE	MODUŁ ZARZĄDZANIA DANYMI BAZY

DDM	DEPLOYMENT DISPLAY MODULE	MODUŁ ZOBRAZOWANIA PRZEMIESZCZANIA
DDP	DETAILED DEPLOYMENT PLAN	SZCZEGÓŁOWY PLAN PRZEMIESZCZANIA
DEPLOYREP	DEPLOYMENT REPORT	RAPORT O PRZEMIESCZANIU
DLCP	DEMOUNTABLE LOAD CARRYING PLATFORMS	PLATFORMY SAMOZAŁADOWCZE
DOA	DESIRED ORDER OF ARRIVAL	POŻĄDANA KOLEJNOŚĆ PRZYBYCIA
DOB	DEPLOYED OPERATING BASE	ROZMIESZCZENIE BAZ OPERACYJNYCH
DPM	DEPLOYMENT PLANNING MODULE	MODUŁ PLANOWANIA PRZEMIESZCZANIA
DPC	DEFENCE PLANNING COMMITTEE	KOMITET PLANOWANIA OBRONNEGO
DSA	DEFENCE SHIPPING AUTHORITY	WŁADZE PRZEWOZÓW OBONNYCH
EAD	EARLIEST ARRIVAL DAY	NAJWCZESNIEJSZY DZIEŃ PRZYBYCIA
EADRCC	EURO-ATLANTIC DISASTER RESPONSE COORDINATION CENTRE	EURO-ATLANTYCKIE CENTRUM KOORDYNACJI REAGOWANIA W PRZYPADKU KATASTROF
ENGR	ENGINEER	INŻYNIER/SAPER
ENGREP	ENGINEER REPORT	RAPORT INŻYNIERYJNY
ETA	ESTIMATED TIME OF ARRIVAL	PRZEWIDYWANY CZAS PRZYBYCIA
ETD	ESTIMATED TIME OF DEPARTURE	PRZEWIDYWANY CZAS WYJŚCIA
FD	FINAL DESTINATION	MIEJSCE KOŃCOWEGO PRZEZNACZENIA / LOKALIZACJA DOCELOWA
FDBS	FEDERATED DATABASE SYSTEM	SYSTEM BAZ STOWARZYSZONYCH
FDM	FORCE AND EQUIPMENT DATA MANAGER	MODUŁ ZARZĄDZANIA DANYMI SIŁ I SPRZĘTU
FMB	FORWARD MOUNTING BASE	WYSUNIĘTA BAZA ZEŚRODKOWANIA
FIDS	FORCE IDENTIFICATION SYSTEM	SYSTEM IDENTYFIKACJI SIŁ
FLS	FORWARD LOGISTIC SITE	PRZEDNIA BAZA LOGISTYCZNA
FPGL	FUNCTIONAL PLANNING GUIDE LOGISTICS	PRZEWODNIK PLANOWANIA FUNKCJONALNEGO LOGISTYKI
FTM	FORCE TRACKING MODULE	MODUŁ ŚLEDZENIA SIŁ
G-DAY	START OF THE DEPLOYMENT (GO-Day)	DZIEŃ „G" – ROZPOCZĘCIA PRZEMIESZCZANIA
GDM	GENERAL DEPLOYMENT MODULE	MODUŁ ZGRUBNEGO PRZEMIESZCZENIA

GEOMAN	GEOGRAPHICAL MANAGEMENT MODULE	MODUŁ ZARZĄDZANIA DANYMI GEOGRAFICZNYMI
GEP	GENERIC PLAN	PLAN HIPOTETYCZNY
GO	GOVERNMENTAL ORGANISATION	ORGANIZACJA RZĄDOWA
GOP	GUIDELINES ON OPERATIONAL PLANNING	WYTYCZNE PLANOWANIA OPERACYJNEGO
GRF	GRADUATED READINESS FORCE	SIŁY STOPNIOWEJ GOTOWOŚCI
HN	HOST NATION	PAŃSTWO GOSPODARZ
HNS	HOST NATION SUPPORT	WSPARCIE PAŃSTWA GOSPODARZA /PRZEZ PAŃSTWO GOSPODARZA
HQ	HEADQUARTERS	SZTABY / SIEDZIBY DOWÓDZTW / DOWÓDZTWA
IALCE	INTERNATIONAL AIRLIFT CONTROL ELEMENT	MIEDZYNARODOWY ELEMENT KIEROWANIA TRANSPORTEM LOTNICZYM
ICR	IN-COUNTRY RESOURCES	ZASOBY WŁASNE
IEO	INITIAL ENTRY OPERATIONS	WSTĘPNE WEJŚCIE OPERACYJNE
IER	INFORMATION EXCHANGE REQUIREMENT	WYMÓG WYMIANY INFORMACJI
IO	INTERNATIONAL ORGANSATIONS	ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE
IS	INTERNATIONAL STAFF	PERSONEL SZTABOWY MIĘDZYNARODOWY
IMS	INTERNATIONAL MILITARY STAFF	MIĘDZYNARODOWY SZTAB WOJSKOWY
IRF	IMMEDIATE REACTION FORCE	SIŁY REAGOWANIA NATYCHMIASTOWEGO
ISSC	INFORMATION SYSTEM SUPPORT CENTRE	CENTRUM WSPARCIA SYTEMÓW INFORMATYCZNYCH
IST	INLAND SURFACE TRANSPORT	TRANSPORT LĄDOWY
ITAS	INTRA THEATRE AIRLIFT SYSTEM	SYSTEM TRANSPORTU LOTNICZEGO WEWNĄTRZ TEATRU
ITV	IN-TRANSIT VISIBILITY	CZYTELKNOŚĆ PRZEJAZDU
IWT	INLAND WATERWAY TRANSPORT	TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY
IWW	INLAND WATERWAY	ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE
JFACC	JOINT FORCES AIR COMPONENT COMMAND	DOWÓDZTWO KOMPONENTU POWIETRZNEGO POŁĄCZONYCH SIŁ
JHNSP	JOINT HOST NATION SUPPORT PLAN	POŁĄCZONY PLAN WSPARCIA PAŃSTWA GOSPODARZA /(PRZEZ PAŃSTWO GOSPODARZA)
JLOTS		WSPÓLNA NADBRZEŻNA

		LOGISTYKA
JOA	JOINT OPERATIONS AREA	OBSZAR POŁĄCZONYCH DZIAŁAŃ/OPERACJI
Joint		*Dotyczy co najmniej dwóch rodzajów* ***sił zbrojnych***
JRA	JOINT REAR AREA	WSPÓLNY OBSZAR TYŁOWY
JRAC	JOINT REAR AREA COMMANDER	POŁĄCZONE DOWÓDZTWO OBSZARU TYŁOWEGO
JSRC	JOINT SUB-REGIONAL COMMAND	POŁĄCZONE DOWÓDZTWO SUB-REGIONALNE
JTCC	JOINT TRANSPORTATION COORDINATION CELL	POŁĄCZONA KOMÓRKA KOORDYNACJI TRANSPORTU
JTMS	JOINT THEATRE MOVEMENT STAFF	POŁĄCZONY PERSONEL SZTABOWY RUCHU WOJSK W TEATRZE
LAD	LATEST ARRIVAL DAY	NAJPÓŹNIEJSZY DZIEŃ PRZYBYCIA
LCC	LAND COMPONENT COMMAND/LOGISTIC CO-ORDINATION CENTRE	DOWÓDZTWO KOMPONENTU LĄDOWEGO / LOGISTYCZNE CENTRUM KOORDYNACJI
LN	LEAD NATION	PAŃSTWO WIODĄCE
LOC	LINE(S) OF COMMUNICATION	LINIA(E) KOMUNIKACJI
(LOGFASS) obecnie LOGFAS	LOGISTIC FUNCTIONAL AREA (SUB-SYSTEM) obecnie SERVICE	(SUBSYTEM) SERWIS OBSZARU FUNKCJONALNEGO LOGISTYKI
LOGREP	LOGISTIC REPORTING	LOGISTYCZNY SYSTEM SPRAWOZDAWCZOŚCI
MA	MARSHALLING AREA	OBSZAR UPORZĄDKOWANIA
MAG	MOVEMENT AND TRANSPORTATION ADVISORY GROUP	GRUPA DORADCZA TRANSPORTU I RUCHU WOJSK
MAS	MILITARY AGENCY FOR STANDARDISATION	WOJSKOWA AGENCJA STANDARYZACYJNA
MC	MILITARY COMMITTEE	KOMITET WOJSKOWY
MCC	MOVEMENT CONTROL CENTRE/MARITIME COMPONENT COMMAND	CENTRUM KIEROWANIA RUCHEM WOJSK / DOWÓDZTWO KOMPONENTU MORSKIEGO
MCT	MOVEMENT CONTROL TEAM	ZESPÓŁ KIEROWANIA RUCHEM WOJSK
MDF	MAIN DEFENCE FORCES	GŁOWNE SIŁY OBRONNE
MED	MEDICAL	MEDYCZNY
MGD	MILITARY GEOGRAPHIC DATA	WOJSKOWE DANE GEOGRAFICZNE
MHE	MATERIAL HANDLING EQUIPMENT	SPRZĘT PRZEŁADUNKOWY
MILU	MULTI-NATIONAL	WIELONARODOWA

	INTEGRATED LOGISTIC UNITS	ZINTEGROWANA JEDNOSTKA LOGISTYCZNA
MJLC	MULTI-NATIONAL JOINT LOGISTIC CENTRE	WIELONARODOWE POŁĄCZONE CENTRUM LOGISTYCZNE
MLCC	MOVEMENTS AND LOGISTICS COORDINATION CENTRE	CENTRUM KOORDYNACJI LOGISTYKI I RUCHU WOJSK
MND	MULTI-NATIONAL DIVISION	DYWIZJA WIELONARODOWA
MNDDP	MULTI-NATIONAL DETAILED DEPLOYMENT PLAN	WIELONARODOWY SZCZEGÓŁOWY PLAN PRZEMIESZCZANIA
MNLC	MULTI-NATIONAL LOGISTIC COMMAND	WIELONARODOWE DOWÓDZTWO LOGISTYCZNE
MNDDP	MULTI-NATIONAL DETAILED DEPLOYMENT PLAN	WIELONARODOWY SZCZEGÓŁOWY PLAN PRZEMIESZCZENIA
MOA	MEMORANDUM OF AGREEMENT	MEMORANDUM O POROZUMIENIU
MOD	MINISTRY OF DEFENCE	MINISTERSTWO OBRONY
MOT	MODE OF TRANSPORTATION/MINISTRY OF TRANSPORT	RODZAJ TRANSPORTU / MINISTERSTWO TRANSPORTU
MOU	MEMORANDUM OF UNDERSTANDING	(POROZUMIENIE)
MOVOC	MOVEMENT OCCASIONAL REPORT	RAPORT SYTUACYJNY O RUCHU WOJSK
MOVASSESS REP	MOVEMENT ASSESSMENT REPORT	RAPORT OCENY / OSZACOWANIA RUCHU WOJSK
M&T	MOVEMENT AND TRANSPORTATION	TRANSPORT I RUCH WOJSK (TiRW)
NAC	NORTH ATLANTIC COUNCIL	RADA PÓLNOCNOATLANTYCKA
NACCIS	NORTH ATLANTIC COMMAND AND CONTROL INFORMATION SYSTEM	PÓLNOCNOATLANTYCKISYSTEM INFORMATYCZNY DOWODZENIA I KIEROWANIA
NACOSA	NATO CIS OPERATING AND SUPPORT AGENCY	AGENCJA NATO DS. WSPARCIA I WYKORZYSTANIA CIS
NACOSA/SB/ TMS	NACOSA/SUPPORT BRANCH/TRAINING MANAGEMENT SECTION	SEKCJA ZARZĄDZANIA SZKOLENIEM/ WYDZIAŁU WSPARCIA/ NACOSA
NAMSA	NATO MAINTENANCE AND SUPPLY AGENCY	AGENCJA NATO DS. OBSŁUGIWAŃ I ZAOPATRYWANIA
NARAT	NATO AIRLIFT REQUEST FORMAT MESSAGE	WNISOSEK NATO O TRANSPORT LOTNICZY
NATO	NORTH ATLANTIC TREATY ORGANISATION	PAKT PÓLNOCNOATLANTYCKI
NBC	NUCLEAR BIOLOGICAL AND CHEMICAL	BROŃ NUKLEARNA, CHEMICZNA I BIOLOGICZNA
NCO	NON-COMMISSIONED	PODOFICER

	OFFICER	
NC3A	NATO CONSULTATION, COMMAND AND CONTROL AGENCY albo NATO COMMAND, CONTROL AND COMMUNICATION AGENCY	AGENCJA NATO DS. KONSULTACJI, DOWODZENIA I KIEROWANIA albo AGENCJA NATO DS. DOWODZENIA, KIEROWANIA I ŁĄCZNOŚCI
NCISS	NATO COMMUNICATIONS INFORMATION SYSTEM SCHOOL	SZKOŁA SYSTEMU INFORMATYCZNEGO ŁĄCZNOŚCI NATO
NDL	NATIONAL DISPOSITION LIST	NARODOWA LISTA DYSPOZYCJI
NDP	NATIONAL DEPLOYMENT PLAN	NARODOWY PLAN PRZEMIESZCZANIA
NFL	NATIONAL FORCES LIST	NARODOWA LISTA SIŁ
NGO	NON-GOVERNMENTAL ORGANISATION	ORGANIZACJA POZARZĄDOWA
NMA	NATO MILITARY AUTHORITIES	WŁADZE WOJSKOWE NATO
NMCC	NATIONAL MOVEMENT CO-ORDINATION CENTRE	NARODOWE CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK – CKRW
NNTCN	NON-NATO TROOP CONTRIBUTING NATION	PAŃSTWO WYDZIELAJĄCE SIŁY – NIE BĘDĄCE CZŁONKIEM NATO
NPS	NATO PRECAUTIONARY SYSTEM	SYSTEM OSTRZEGANIA NATO
NRF	NATO RESPONSE FORCE	SIŁY ODPOWIEDZI NATO
NSE	NATIONAL SUPPORT ELEMENT	NARODOWY ELEMENT WSPARCIA
OPLAN	OPERATIONAL PLAN	PLAN OPERACYJNY / DZIAŁANIA
OPORDER	OPERATIONAL ORDER	ROZKAZ OPERACYJNY
OPP	OPERATIONAL PLANNING PROCESS	PROCES PLANOWANIA OPERACYJNEGO
OPS	OPERATIONS	OPERACJE / DZIAŁANIA
ORBAT	ORDER OF BATTLE	ROZKAZ WALKI
OSM	OPERATIONAL SUPPORT MANUAL	OPERACYJNY PODRĘCZNIK WSPARCIA
OSCE	ORGANSATION FOR SECURITY AND CO-OPERATION IN EUROPE	ORGANIZACJA BEZPIECZEŃSTWA I WSPÓŁPRACY W EUROPIE
PBEIST	PLANNING BOARD FOR EUROPEAN INLAND SURFACE TRANSPORT	KOMISJA / RADA PLANOWANIA EUROPEJSKIEGO TRANSPORTU LĄDOWEGO
PB&Cs	PLANNING BOARDS AND COMMITTEES	KOMITETY I KOMISJE / RADY PLANOWANIA
PBOS	PLANNING BOARD FOR OCEAN SHIPPING	KOMISJA / RADA PLANOWANIA PRZEWOZÓW OCEANICZNYCH

PE	PEACETIME ESTABLISHMENT	STRUKTURA/USTANOWIENIE CZASU POKOJU
PMC	PERSONNEL, MAIL AND CARGO	PRSONEL, POCZTA I ŁADUNEK
POC	POINT OF CONTACT	PUNKT KONTAKTOWY
POD	PORT OF DISEMBARKATION /DEBARKATION	PORT WYŁADUNKU
POE	PORT OF EMBARKATION	PORT ZAŁADUNKU
POL	PETROLEUM, OIL AND LUBRICANTS	MATERIAŁY PĘDNE I SMARY – MPS
PSO	PEACE SUPPORT OPERATION	OPERACJA WSPARCIA POKOJU
RALCC	REGIONAL AIRLIFT COORDINATION CENTRE	REGIONALNE CENTRUM KOORDYNACJI TRANSPORTU LOTNICZEGO
RC	REGIONAL COMMAND	DOWÓDZTWO REGIONALNE
RDD	REQUIRED DELIVERY DATE	WYMAGANA DATA DOSTARCZENIA
REQ	REQUEST	WNIOSEK
RF	REACTION FORCES	SIŁY REAGOWANIA
RFAS	REACTION FORCES AIR STAFF	PERSONEL SZTABOWY POWIETRZNY SIŁ REAGOWANIA
RIFB	READY INVITATION FOR BID	PRZYGOTOWANE ZAPROSZENIA DO PRZETARGÓW
RH	RAILHEAD	KOLEJOWA BOCZNICA / RAMPA ZA- ROZŁADUNKOWA
RDMOVBID	ROAD MOVEMENT BID	WNIOSEK O ZATWIERZDENIE DROGOWEGO RUCHU WOJSK
RDMOVCREDIT	ROAD MOVEMENT CREDIT	ZGODA NA DROGOWY RUCH WOJSK
ROM	RECEPTION AND ONWARD MOVEMENT	PRZYJĘCIE I DALSZY RUCH WOJSK
RO/RO	ROLL ON/ ROLL OFF (TYPE OF SHIP)	STATEK TYPU RORO
RPA	RESPONSIBLE PLANNING AUTHORITIES	ODPOWIEDZIALNA WŁADZA PLANISTYCZNA
RPOD	RAILHEAD OF DEBARKATION	STACJE KOLEJOWE WYŁADUNKU
RRA	ROAD RECEPTION AREA	DROGOWE OBSZARY PRZYJĘCIA
RRF	RAPID REACTION FORCE	SIŁY SZYBKIEGO REAGOWANIA
RRT	RAILROAD TRANSPORT	TRANSPORT KOLEJOWY
RSOM	RECEPTION, STAGING AND ONWARD MOVEMENT	PRZYJĘCIE, PRZEFORMOWANIE I DALSZY RUCH WOJSK
RSOI	RECEPTION, STAGING AND ONWARD MOVEMENT AND INTEGRATION	PRZYJĘCIE, PRZEFORMOWANIE, DALSZY RUCH WOJSK ORAZ INTEGRACJA
RT	ROAD TRANSPORT	TRANSPORT DROGOWY
SA	STAGING AREA	REJON PRZEFORMOWANIA
SACEUR	SUPREME ALLIED COMMANDER EUROPE	NACZELNE SOJUSZNICZE DOWÓDZTWO (REJONU) EUROPY

SACLANT	SUPREME ALLIED COMMANDER ATLANTIC	NACZELNE SOJUSZNICZE DOWÓDZTWO (REJONU) ATLANTYKU
SC	STRATEGIC COMMAND	DOWÓDZTWO STRATEGICZNE
SCEPC	SENIOR CIVIL EMERGENCY PLANNING COMMITTEE	STARSZY KOMITET PLANOWANIA NA WYPADEK ZAGROŻEŃ I KATASTROF
SD	STRATEGIC DEPLOYMENT	ROZWINIĘCIE STRATEGICZNE
SLOC	SEALINE(S) OF COMMUNICATION	MORSKIE LINIE KOMUNIKACJI
SN	SENDING NATION	PAŃSTWO WYSYŁAJĄCE
SNLC	SENIOR NATO LOGISTICIANS CONFERENCE	KONFERENCJA STARSZYCH LOGISTYKÓW NATO
SOFA	STATUS OF FORCES AGREEMENT	STATUSU POROZUMIEŃ SIŁ ZBROJNYCH NATO
SOP	STANDING OPERATIONAL PROCEDURE	STAŁE PROCEDURY OPERACYJNE
SOR	STATEMENT OF REQUIREMENTS	STWIERDZENIE POTRZEB
SPM	SUPPLY PLANNING MODULE	MODUŁ PLANOWANIA ZAOPATRYWANIA
SPG	STOCKPILE PLANNING GUIDANCE	WYTYCZNA PLANOWANIA ZAPASÓW
SPOD	SEAPORT OF DISEMBARKATION / DEBARKATION	MORSKI PORT WYŁADUNKU
SPOE	SEAPORT OF EMBARKATION	MORSKI PORT ZAŁADUNKU
SFCTPTREQ	SURFACE TRANSPORT REQUEST	WNIOSEK O TRANSPORT LADOWY
SFCTPTREPLY	SURFACE TRANSPORT REPLY	ODPOWIEDŹ NA WNIOSEK O TRANSPORT LĄDOWY
SRPS	SACEUR's REINFORCEMENT PLANNING SYSTEM	SYSTEM PLANOWANIA WZMOCNIENIA SACEUR
STANAG	STANDARDIZATION AGREEMENT	PORORUMIENIE STANDARYZACYJNE
SUPPLAN	SUPPORTING PLAN	PLAN WSPIERAJĄCY
SURF	SURFACE	POWIERZCHNIA (LĄDOWY, np. transport)
TA	TECHNICAL ARRANGEMENT	POROZUMIENIE TECHNICZNE
TAA	TACTICAL ASSEMBLY AREA	OBSZAR ZGRUPOWANIA TAKTYCZNEGO
TACON	TACTICAL CONTROL	KIEROWANIE TAKTYCZNE
TAM	TRANSPORT ASSET DATA MANAGER	MODUŁ ZARZĄDZANIA DANYMI ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH
TC	TRAFFIC CONTROL	KIEROWANIE RUCHEM
TCN	TROOP CONTRIBUTING NATION	PAŃSTWO WYDZIELAJĄCE SIŁY
TOA	TRANSFER OF AUTHORITY	PRZEKAZANIE DOWODZENIA

TOE	TABLE OF ORGANISATION AND EQUIPMENT	TABELA ORGANIZACJI / STRUKTURY I SPRZĘTU
TOO	THEATRE OF OPERATIONS	TEATR DZIAŁAŃ OPERACJI
TOPFAS	TOOL FOR OPERATIONAL PLANNING, FORCE ACTIVATION AND SIMULATION	NARZĘDZIE DO PLANOWANIA OPERACYJNEGO, PRZYDZIAŁU SIŁ I SYMULACJI
TPFDL (US)	TIME PHASED FORCE DEPLOYMENT LIST	WYKAZ/PLAN CZASOWY FAZ PRZEMIESZCZANIA SIŁ
TRC	THEATRE RECEPTION CENTER	CENTRUM PRZYJĘCIA NA TEATRZE
UN	UNITED NATIONS	NARODY ZJEDNOCZONE - ONZ
VOD	VERTICAL ONBOARD DELIVERY	DOSTAWY DROGA POWIETRZNĄ (???)
WAN	WIDE AREA NETWORK	SIEĆ SZEROKIEGO OBSZARU
WEU	WESTERN EUROPEAN UNION	UNIA ZACHODNIOEUROPEJSKA

Wykaz cytowanych publikacji

1. AFDD 2-6.1: *Airlift Operations,* HQ USAF 1999.
2. AJP – 3: *Operacje Połączone Sojuszu*, Wojskowa Komisja Normalizacyjna, Warszawa 2001.
3. AJP 3.13: *NATO's Strategic Deployment and Reception, Staging, Onward Movement and Integration (RSOI) Doctrine.* Zespół korzystał z wersji roboczej z 10 czerwca 2004 r. – materiał w zbiorach ZOTiOC IBN AON.
4. DOD Directive 4500.9-R, *Defense Transportation Regulation. Part III, Mobility*, DOD 2001.
5. DOD Regulation 4140.1-R, *DoD Materiel Management Regulation,* DOD 2003.
6. *Footfile on the United States Marine Corps,* US DoD 1993; *A Brief of the US Central Command,* UC CENTCOM History Office 1995.
7. FM 100-17-3: *Reception, Staging, Onward Movement, And Integration,* HQ Dep. of The Army, Washington D.C. 1999.
8. FM 4-01.011: *Unit Movement Operations,* HQ US Army, Washington D.C. 2002.
9. FM 55-60: *Army Terminal Units*, HQ US Army, Washington D.C. 1996.
10. FM 55-1: Army Transportation Services in a Theater of Operations, HQ US Army, Washington D.C. 1995.
11. FM 55-65: Strategic Deployment, HQ Department Of The Army Washington, DC 1995.
12. FM 55-10: Movement Control in a Theater of Operations. HQ Department Of The Army Washington, DC 1999.
13. *Introduction to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje*, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004.
14. JP 3-17: Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Theater Airlift Operations, Joint Staff, Washington D.C. 1995.
15. JP 3-35, *Joint Deployment and Redeployment Operations*, Joint Staff, Washington D.C. 1999.

16. NWP 4-01.1: *Naval Expeditionary Shore – based Logistics Support and RSOI Operation.*
17. JP 4-01: *Joint Doctrine for the Defense Transportation System,* Joint Staff, Washington D.C. 2003.
18. JP 4-01.2, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Sealift Support to Joint Operation*s, Joint Staff, Washington D.C. 2003.
19. JP 4-01.3, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Movement Contro*l, Joint Staff, Washington D.C. 2002.
20. JP 4-01.4, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Joint Theater Distributio*n, Joint Staff, Washington D.C. 2000.
21. JP 4-01.5, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Water Terminal Operation*s, Joint Staff, Washington D.C. 2002.
22. JP 4-01.6: *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Joint Logistics Over-the-Shore (JLOTS*), Joint Staff, Washington D.C. 1998.
23. JP 4-01.7, *Joint Tactics, Techniques, and Procedures for Use of Intermodal Containers in Joint Operation*s, Joint Staff, Washington D.C. 1997.
24. JP 4-01.8: *Joint Tactics, Techniguess and Procedures for Joint Reception, Staging, Onward Movement, ad Integration,* Joint Staff, Washington D.C. 2002.
25. *Komplet regulującego ruchem, obsługa i eksploatacja*, sygn. Szef. Kom. 95/71.
26. *Koncepcja Strategiczna Sojuszu. Przyjęta przez głowy państw i szefów rządów biorących udział w spotkaniu Rady Pólnocnoatlantyckiej w Waszyngtonie 23-24 kwietnia 1999 r.*
27. R. Kuźniar, *Między polityką a strategią,* Warszawa 1994.
28. *Leksykon wiedzy wojskowej,* Wyd. MON, Warszawa 1979.
29. T. Mathea, *Pierwsza zmiana – początek drogi. Dobór, typowanie, przygotowanie jednostek i żołnierzy. Operacja gromadzenia sił i środków w rejonie realizacji misji* [w:] *Trudna stabilizacja. Doświadczenia i wnioski z sojuszniczego współdziałania pierwszej zmiany Polskiego Kontyngentu Wojskowego w działaniach pokojowych w Iraku,* AON, Warszawa 2004.

30. MC 336/2. MC 336/2: Zasady i polityka NATO w zakresie transportu i ruchu wojsk (NATO Principles and Policies form Movement and Transportation), HQ NATO, Brusselles 2002.
31. MCWP 3-32, Maritime Prepositioning Force (MPF) Operations; U.S. Marine Corps 2000.
32. MCWP 4-11.3, *Transportation Operation*s, U.S. Marine Corps 2001.
33. *Military Operation. The U.S. Army in BOśnia and Herzegovina,* AE Pamphlet 525-100, HQ USA REUR 2003 – materiał w zbiorach ZOTiOT IBN AON.
34. *Obrona terytorialna w realizacji zadań państwa gospodarza. Studium analityczne część I,* AON, Warszawa 2000.
35. Obrusiewicz A., *Wielonarodowe połączone siły zadaniowe CJTF*, AON, Warszawa 2002.
36. *On Point. The United Stntes Army in Operation Iraqi Freedom, Center for Army Lessons Learned,*
http://www.globalsecurity.org/military/library/report/2004/onpoint/index.html
37. *Operations in Iraq. First Reflections,* Produced by Director General Corporate Communication Design by Directorate of Corporate Communications DCCS (Media), London 2003.
38. Operacje połączone, Szt. Gen. Wewn. 3/20/2001, Warszawa 2001.
39. Pagonis W., M.D. Krause, *Observations on Gulf War Logistics*, „Army Logisticians" 1992, nr 5.
40. D.S. Papp, *Contemporary International Relations, Framework for Understanding,* New York 1988.
41. T. Parzych, *Doświadczenia w zakresie przerzutu PKW do Iraku. Prezentacja*, ZTiRW GZL P4 SG WP, Warszawa 2003.
42. *Przewodnik funkcjonalny dowództw strategicznych do planowania transportu i ruchu wojsk*, Wyd.SHOPJ/1220/0.
43. *Reception, Staging and Onward Movement (RSOM). A NATO Concept Development and Experimentation Project. White Paper,* HQ SACLANT 2003 – materiał w zbiorach ZOTiOC IBN AON.
44. *Sprzęt regulacji ruchu, dokumentacja techniczno – obsługowa*, sygn. Szef. Kom. 70/69.

45. STANAG 2506: *Sojusznicza Połączona Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk* AJP – 4.4, HQ Brussels 2001.
46. W. Stankiewicz , *Logistyka*, Wyd. MON, Warszawa 1968.
47. W. Stankiewicz., *Nowe trendy we współczesnej logistyce zachodniej*, AON, Warszawa 1995.
48. H. Szafran, *Wsparcie działań wojsk NATO na terytorium Polski (Host Nation Suport).* Rozprawa doktorska, AON, Warszawa 2003.
49. C.E. Vuono, *Desert Storm and Future Logistics Challenges*, "Army Logisticians" 1991, nr 4.

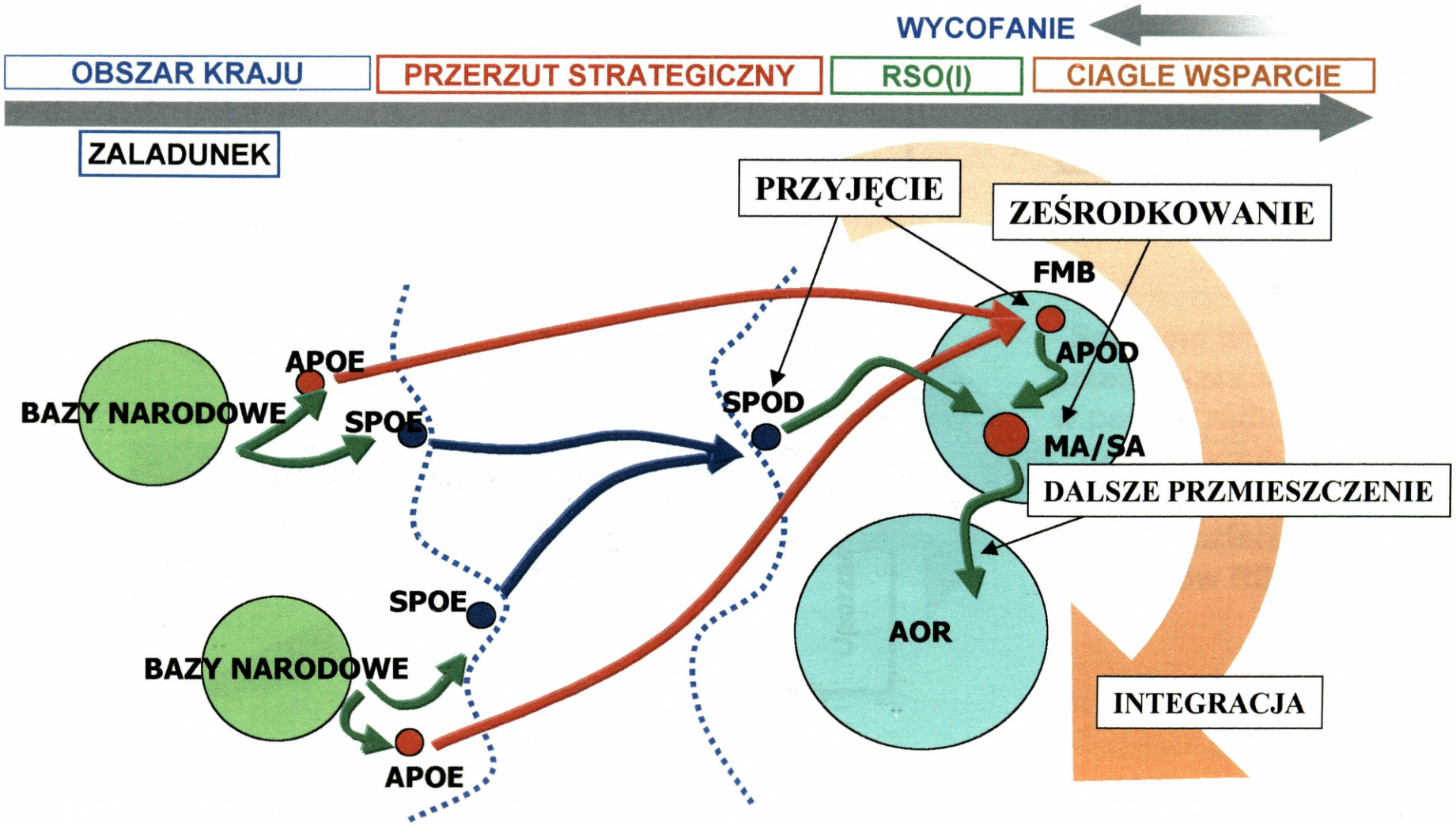
Wykaz załączników

1. Idea koncepcji Przerzutu Strategicznego oraz Przyjęcia, Ześrodkowania, Dalszego Przemieszczenia i Integracji (SD&RSOI).
2. Istota i rola procesu RSOM.
3. Idea narodowej koncepcji RSOM.
4. Plan badań Grupy Roboczej NATO ds. Rozwoju Koncepcji i Eksperymentów z RSOI.
5. Infrastruktura RSOM przygotowana w Kuwejcie.
6. Infrastruktura RSOM przygotowana w Kuwejcie. Składy i rurociągi paliwa.
7. Marszruta przygotowana przez RSOM w Turcji na potrzeby marszu amerykańskiej 4. Dywizji Piechoty.
8. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 1.
9. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 2.
10. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 3.
11. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 4.
12. Jednostki RSOM brytyjskich wojsk lądowych.
13. Struktura organizacyjna Szwadronu Kierowania Ruchem SZ Wielkiej Brytanii.
14. Miejsce RSOM w harmonogramie brytyjskich transportów morskich.
15. Odległość strategicznego przerzutu transportem lotniczym.
16. Odległość strategicznego przerzutu transportem morskim.
17. Linie komunikacyjne brytyjskich transportów morskich i powietrznych.
18. Koordynacja przemieszczenia dywizji wielonarodowej.
19. Definicja i zakres RSOM.

20. Aspekty funkcjonowania RSOM.
21. Fazy procesu RSOM.
22. Model przyjęcia i wsparcia wojsk – RSOM na obszarze Polski.
23. Infrastruktura i organa TiRW.
24. Struktura organów i grup kierowania oraz kontroli ruchu wojsk.
25. Pozyskiwanie środków transportu.
26. Harmonogram nowelizacji wyposażenia żołnierzy i zestawów regulacji ruchu Kompanii Regulacji Ruchu.
27. Dokumenty przywołane w STANAG 2454 M&T (AMovP-1).
28. STANAG 2454 M&T (AMovP-1).
29. Polskie dokumenty dotyczące obszaru ruchu drogowego związane tematycznie ze STANAG 2454 M&T (AMovP-1).
30. Rodzaje sprzętu przeładunkowego.
31. Powiązanie struktury kontenerów transportowych ze sprzętem przeładunkowym.
32. Rodzaje kontenerów w powiązaniu ze środkami transportu.
33. Formowanie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze /TMCC/ w 2006 roku /projekt.
34. Struktura organizacyjna batalionu regulacji ruchu RSOM.
35. Zestawienie stanu osobowego batalionu regulacji ruchu RSOM.
36. Zestawienie wyposażenia i kosztów batalionu regulacji ruchu RSOM.
37. Struktura organizacyjna i wyposażenie kompanii regulacji ruchu RSOM.
38. Struktura organizacyjna Zespołu Kontroli Ruchu RSOM.
39. Zestawienie wyposażenia i kosztów Zespołu Kontroli Ruchu RSOM.
40. Struktura organizacyjna Punktu Dyspozytorskiego.
41. Struktura organizacyjna kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich.
42. Wykaz stanowisk kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich.
43. Wyposażenie kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich w techniczny sprzęt specjalistyczny transportowy i mechanizacji prac przeładunkowych.
44. Schemat łączności jednostek regulacji ruchu RSOM.
45. Zapotrzebowanie na transport lotniczy.

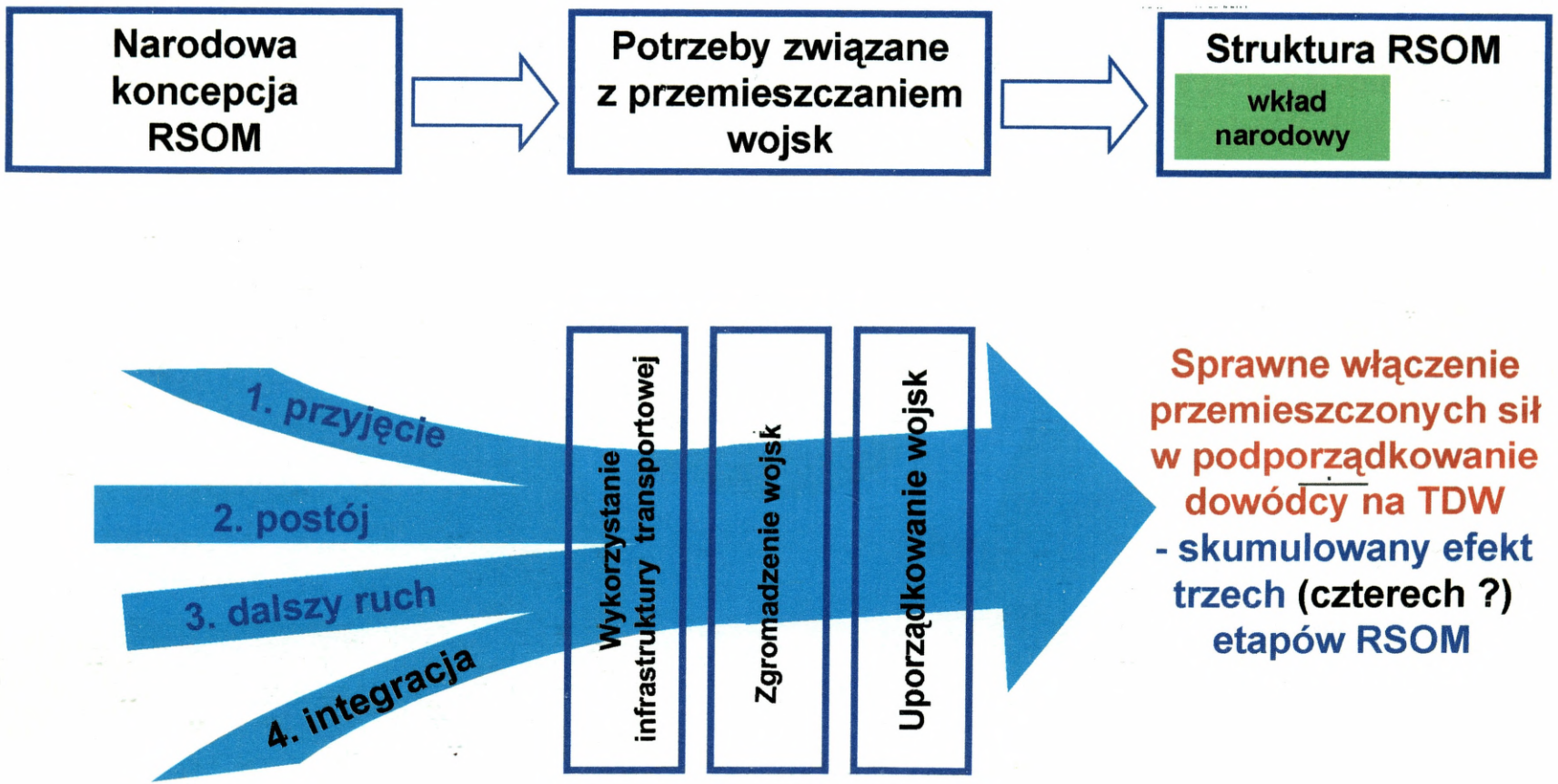
46. Zapotrzebowanie na transport morski.
47. Lista pasażerów na transport lotniczy.
48. Deklaracja ładunków niebezpiecznych.
49. Specyfikacja towarów.
50. Deklaracja celna.
51. Wykaz i parametry sprzętu brr przemieszczanego transportem lotniczym.
52. Sposób kalkulacji wojskowego transportu powietrznego.

Załącznik 1

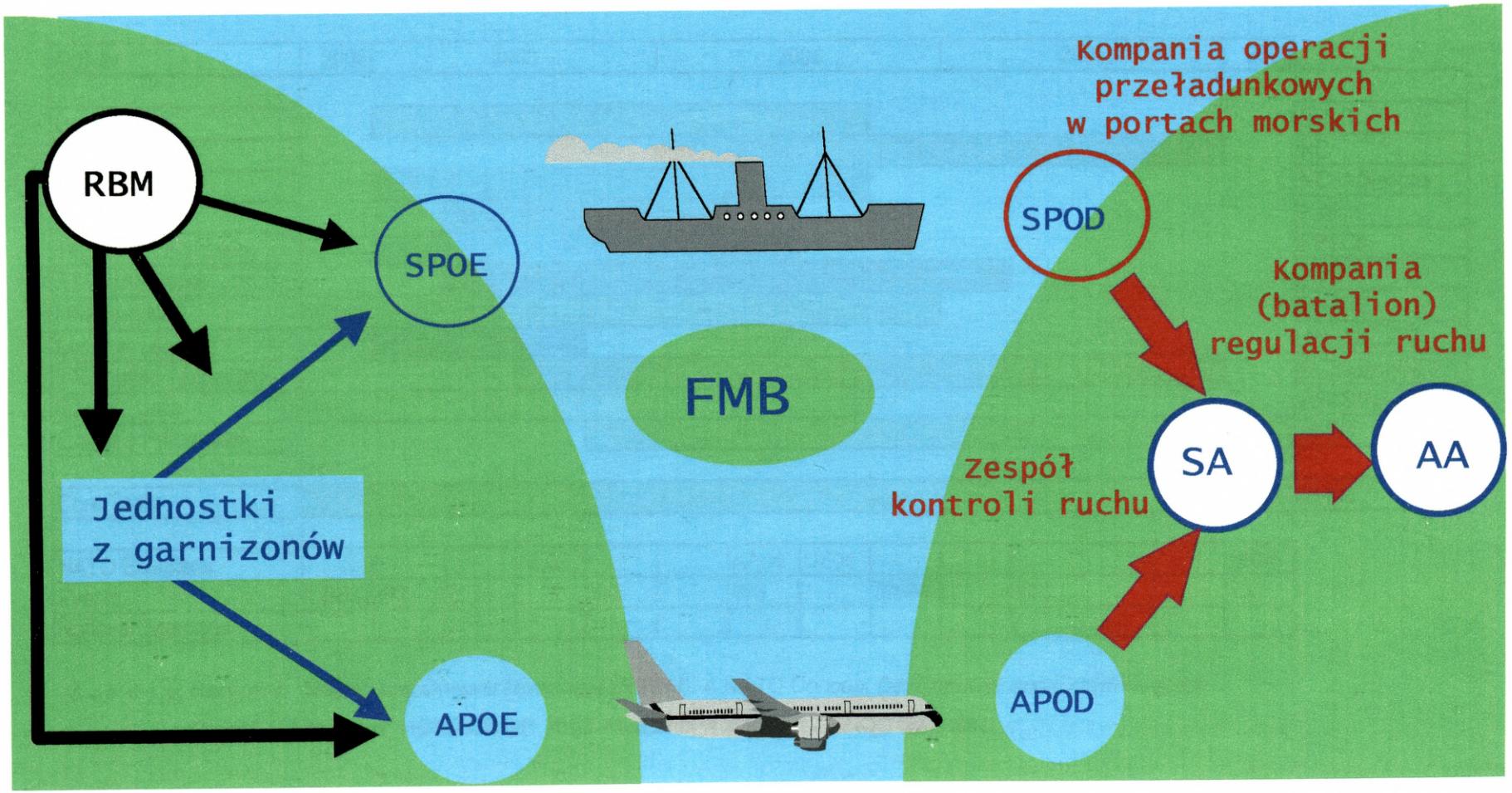


Rys. Idea koncepcji Przerzutu Strategicznego oraz Przyjęcia, Ześrodkowania, Dalszego Przemieszczenia i Integracji (SD&RSOI)

Załącznik 2

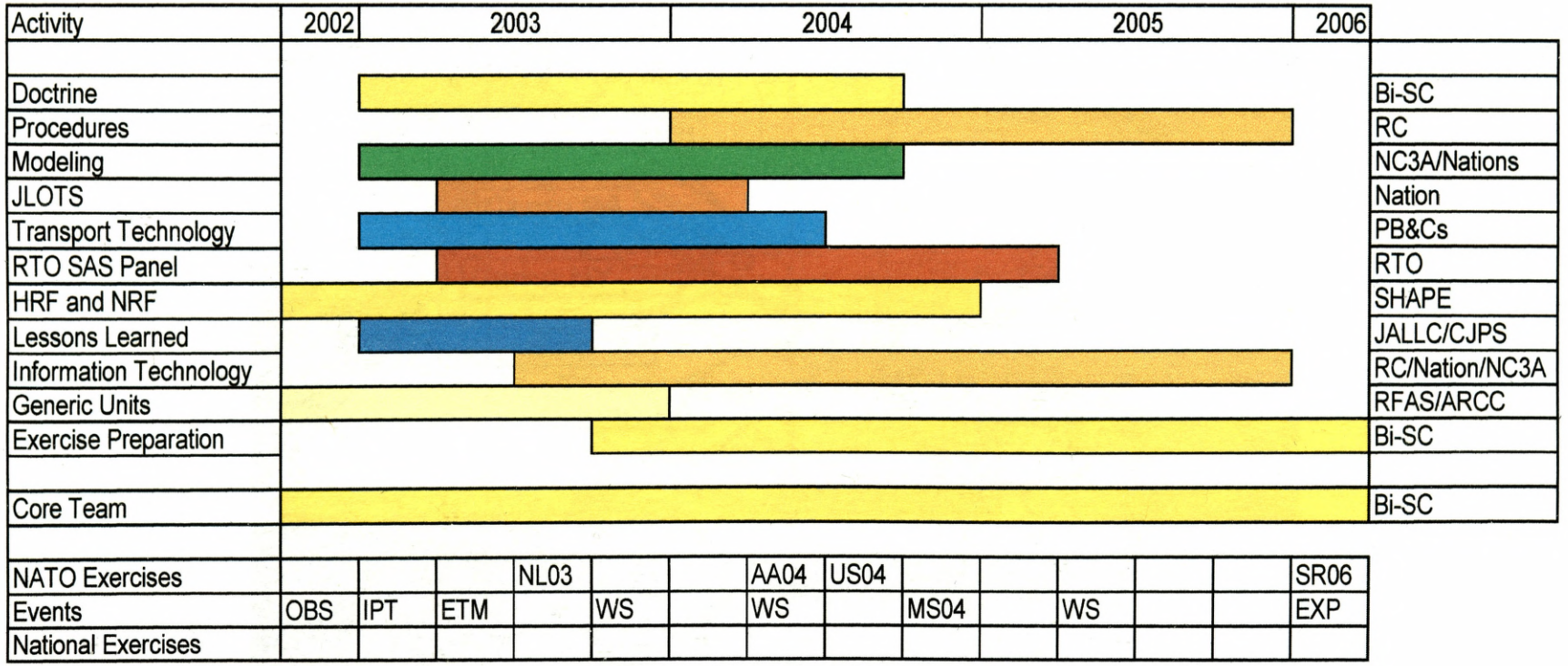


Rys. Istota i rola procesu RSOM



Rys. Idea narodowej koncepcji RSOM

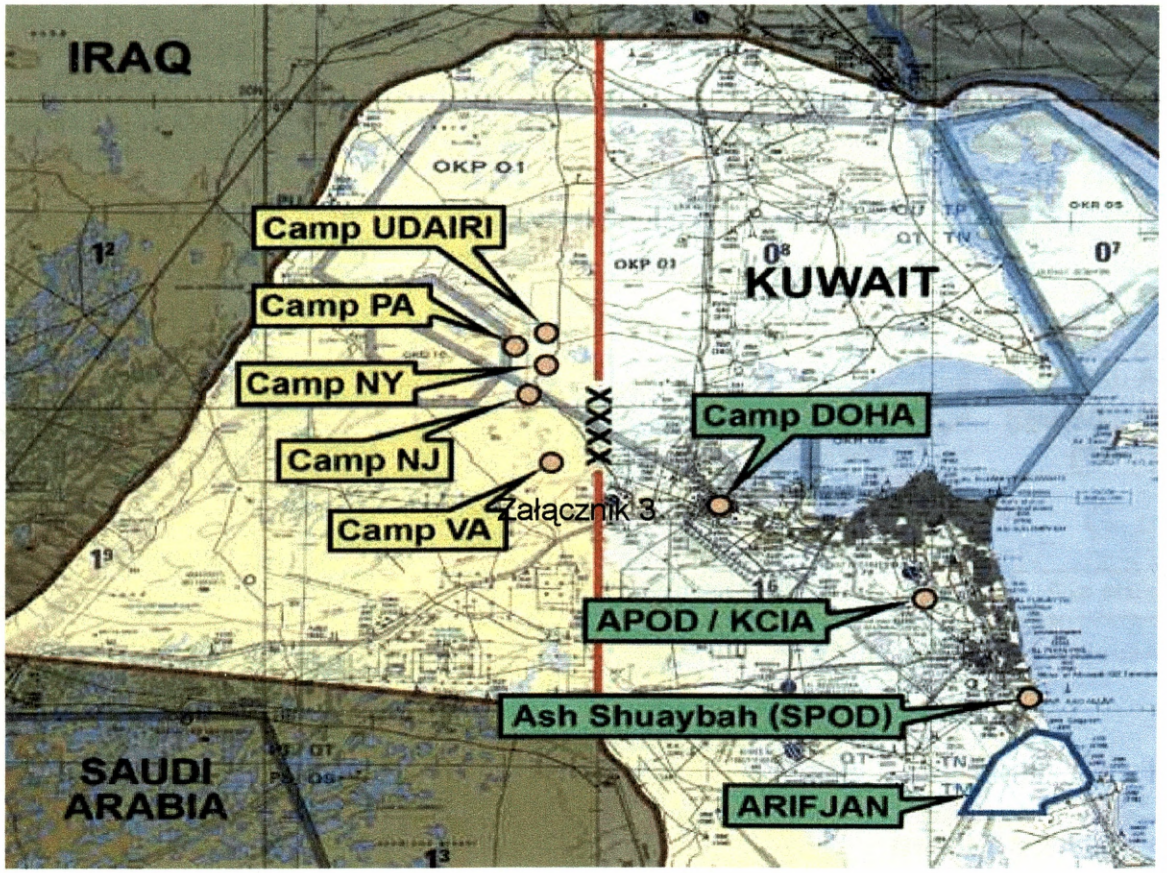
Załącznik 4



Ź r ó d ł o: *Reception, Staging and Onward Movement (RSOM). A NATO Concept Development and Experimentation Project. White Paper,* HQ SACLANT 2003 – materiał w zbiorach ZOTiOC IBN AON.

Rys. Plan badań Grupy Roboczej NATO ds. Rozwoju Koncepcji i Eksperymentów z RSOI

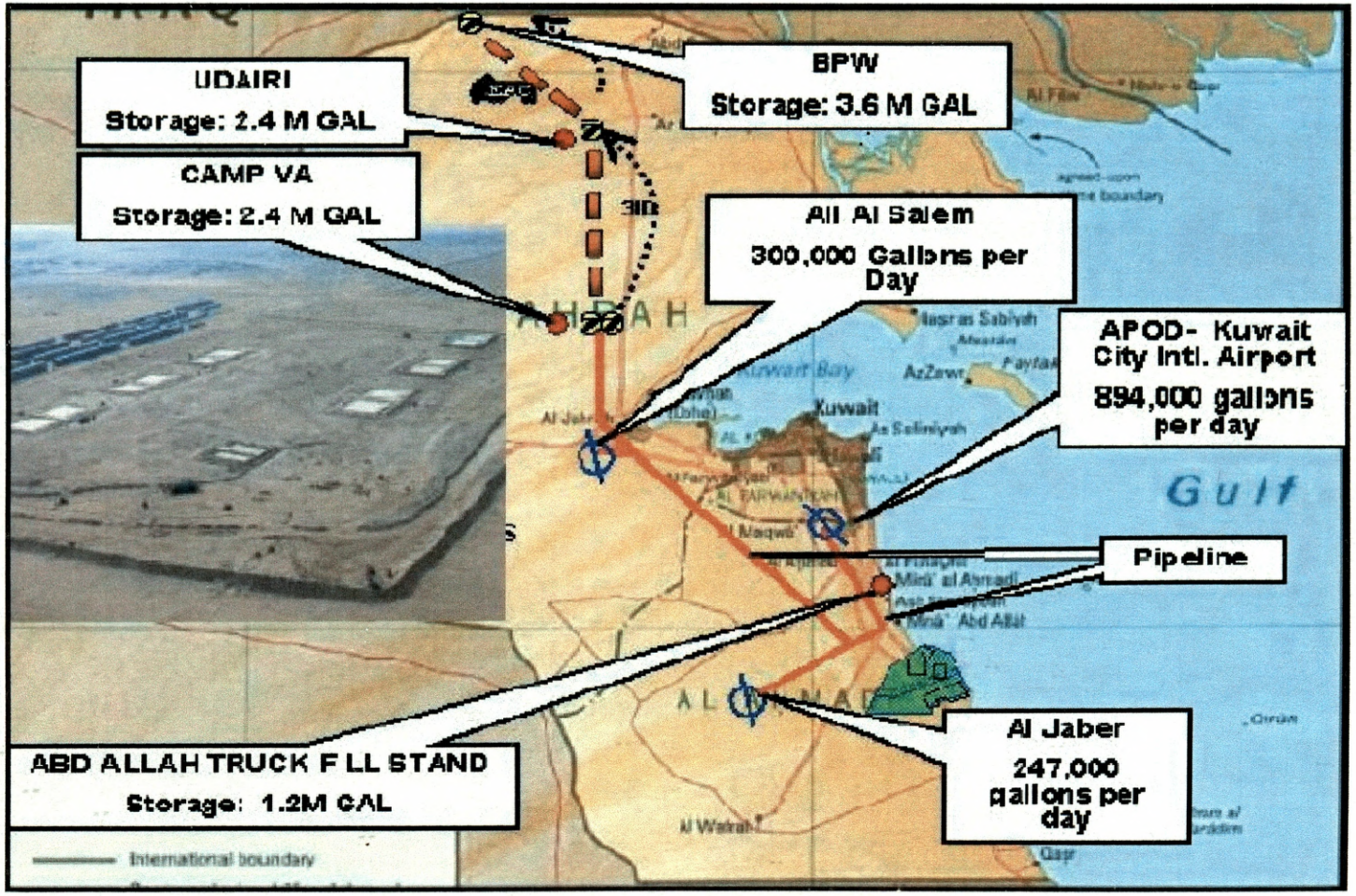
Załącznik 5



Źródło: *On Point. The United States Army in Operation Iraqi Freedom*, Center for Army Lessons Learned, http://www.globalsecurity.org /military/library/report/2004/onpoint/index.html

Rys. Infrastruktura RSOM przygotowana w Kuwejcie

Załącznik 6



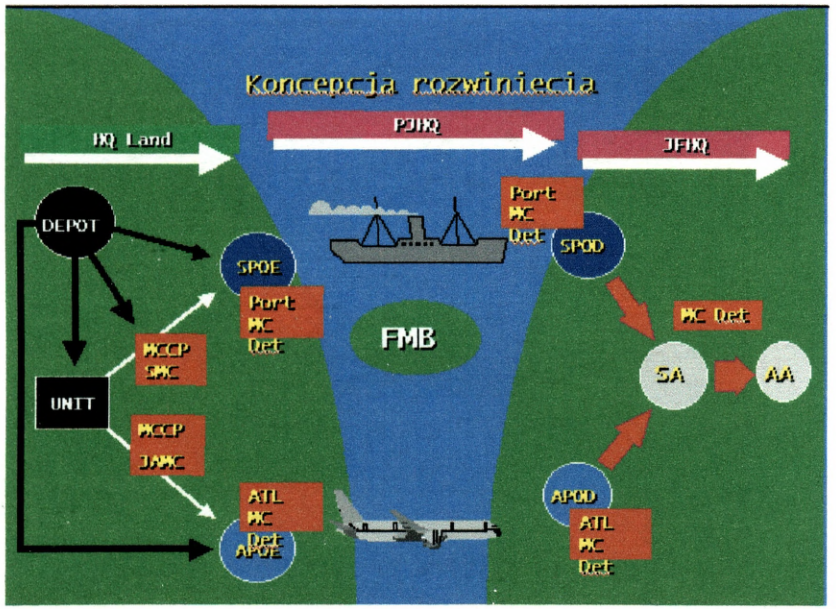
Ź r ó d ł o: *On Point. The United States Army in Operation Iraqi Freedom*, Center for Army Lessons Learned, http://www.globalsecurity.org /military/library/report/2004/onpoint/index.html

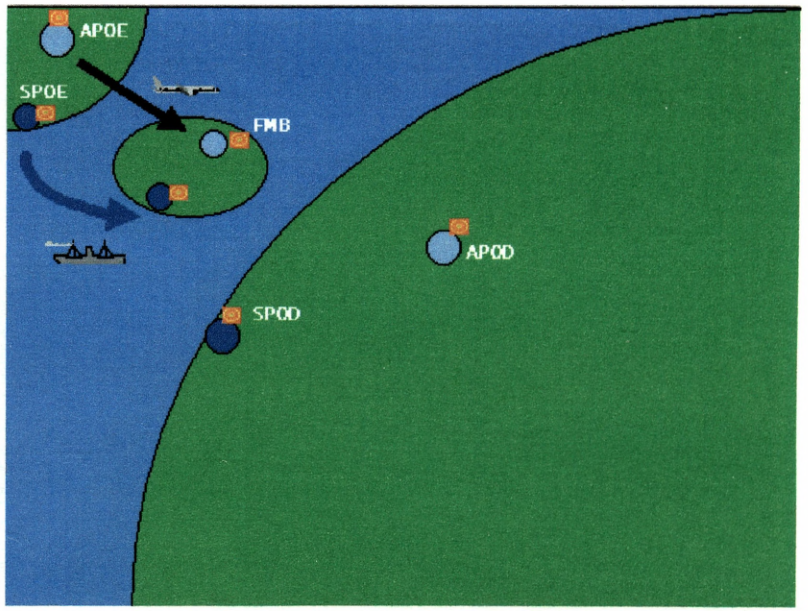
Rys. Infrastruktura RSOM przygotowana w Kuwejcie. Składy i rurociągi paliwa

Załącznik 7

Ź r ó d ł o: *On Point. The United States Army in Operation Iraqi Freedom*, Center for Army Lessons Learned, http://www.globalsecurity.org /military/library/report/2004/onpoint/index.html

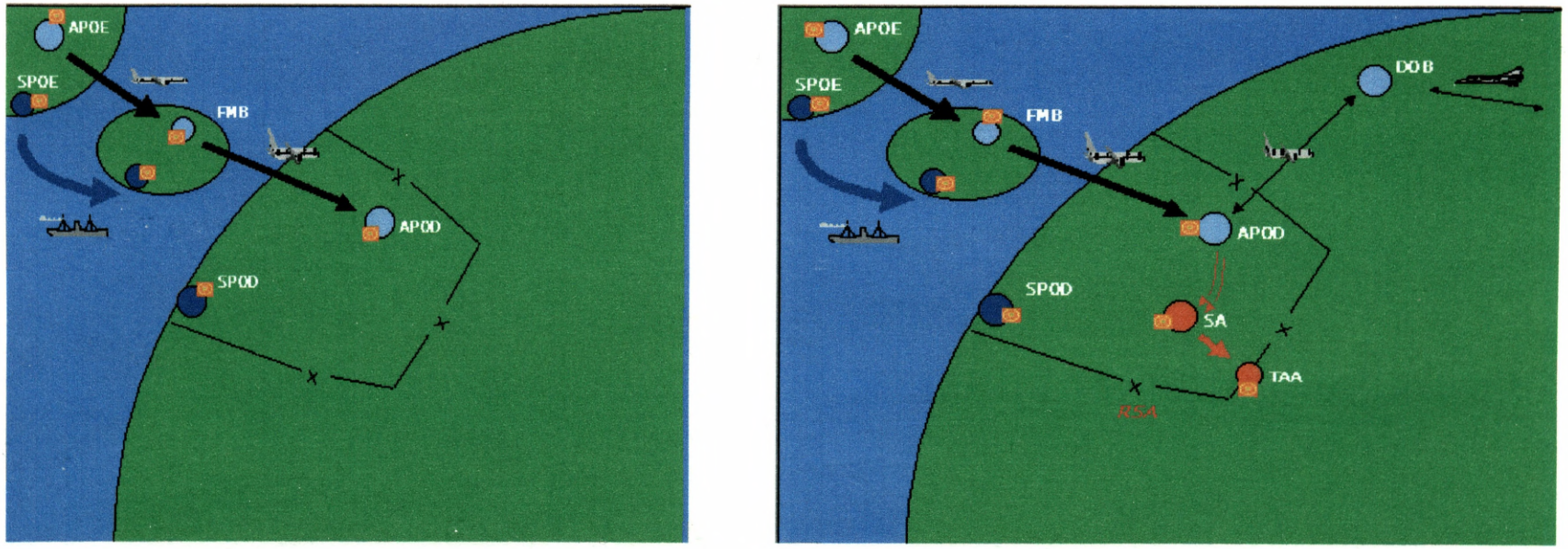
Rys. Marszruta przygotowana przez RSOM w Turcji na potrzeby marszu amerykańskiej 4. Dywizji Piechoty





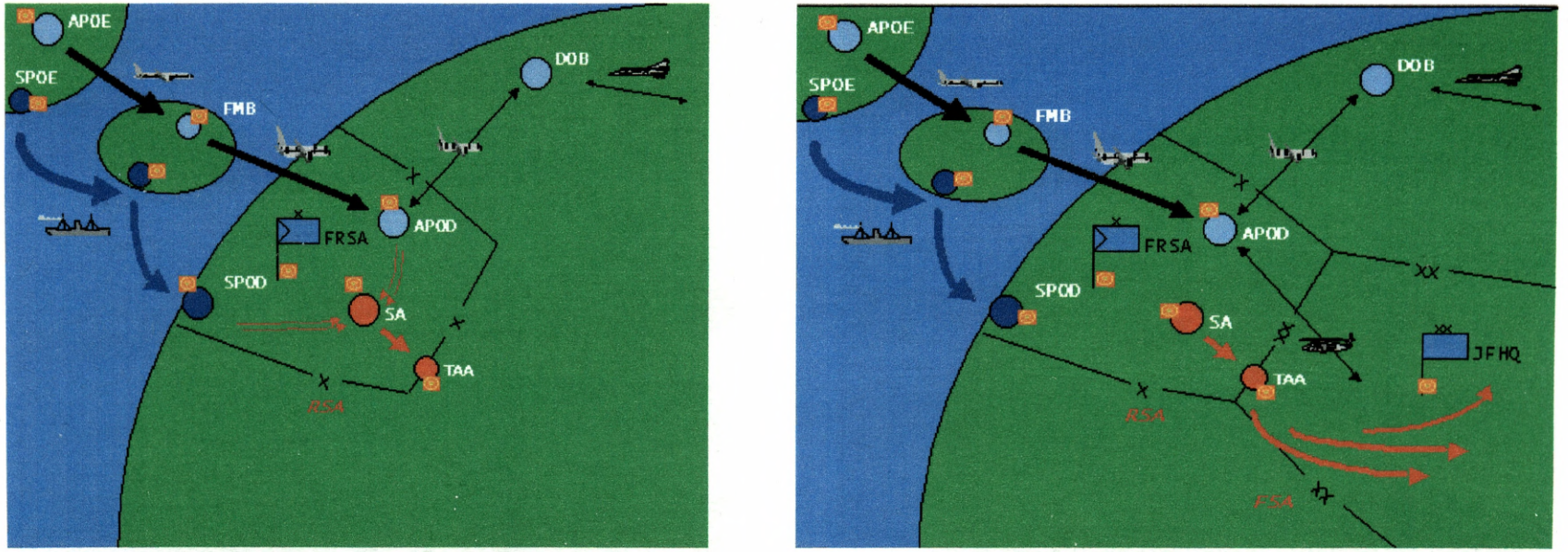
Introduction to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004 r., slajdy 23 i 24.

Rys. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 1.



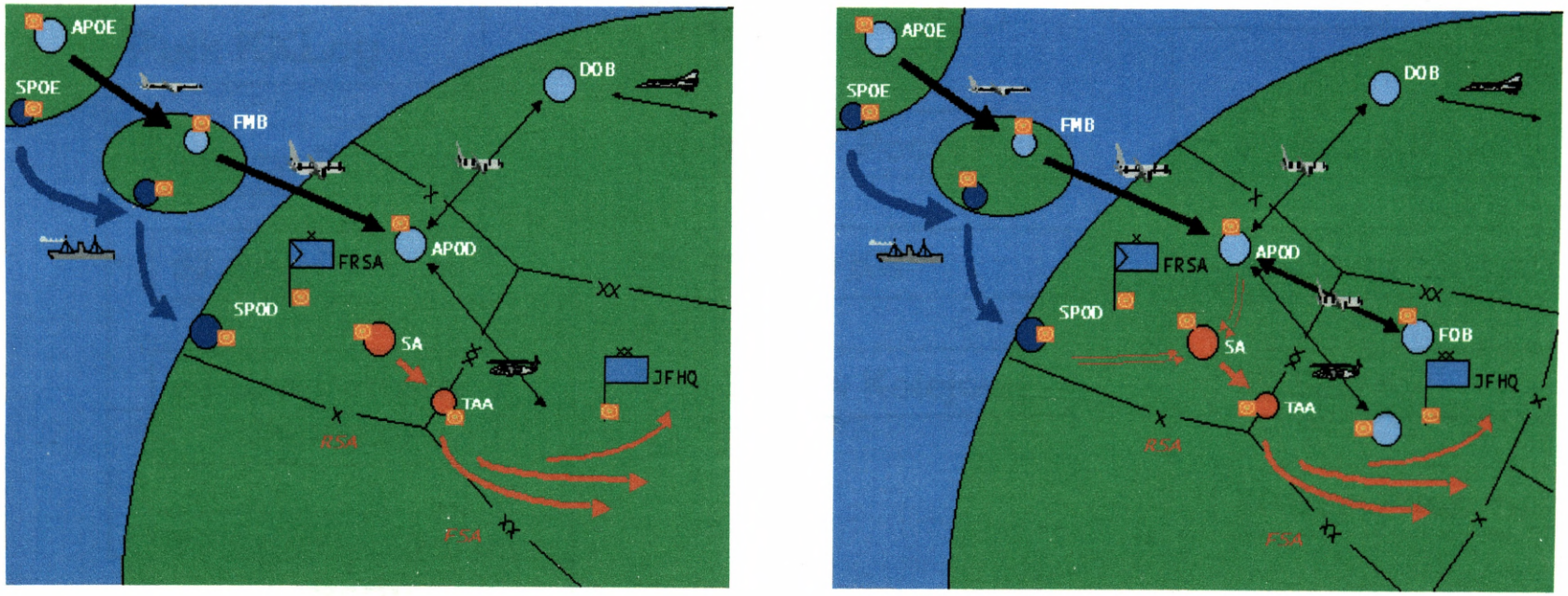
Introduction to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004 r., slajdy 25 i 26.

Rys. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 2.



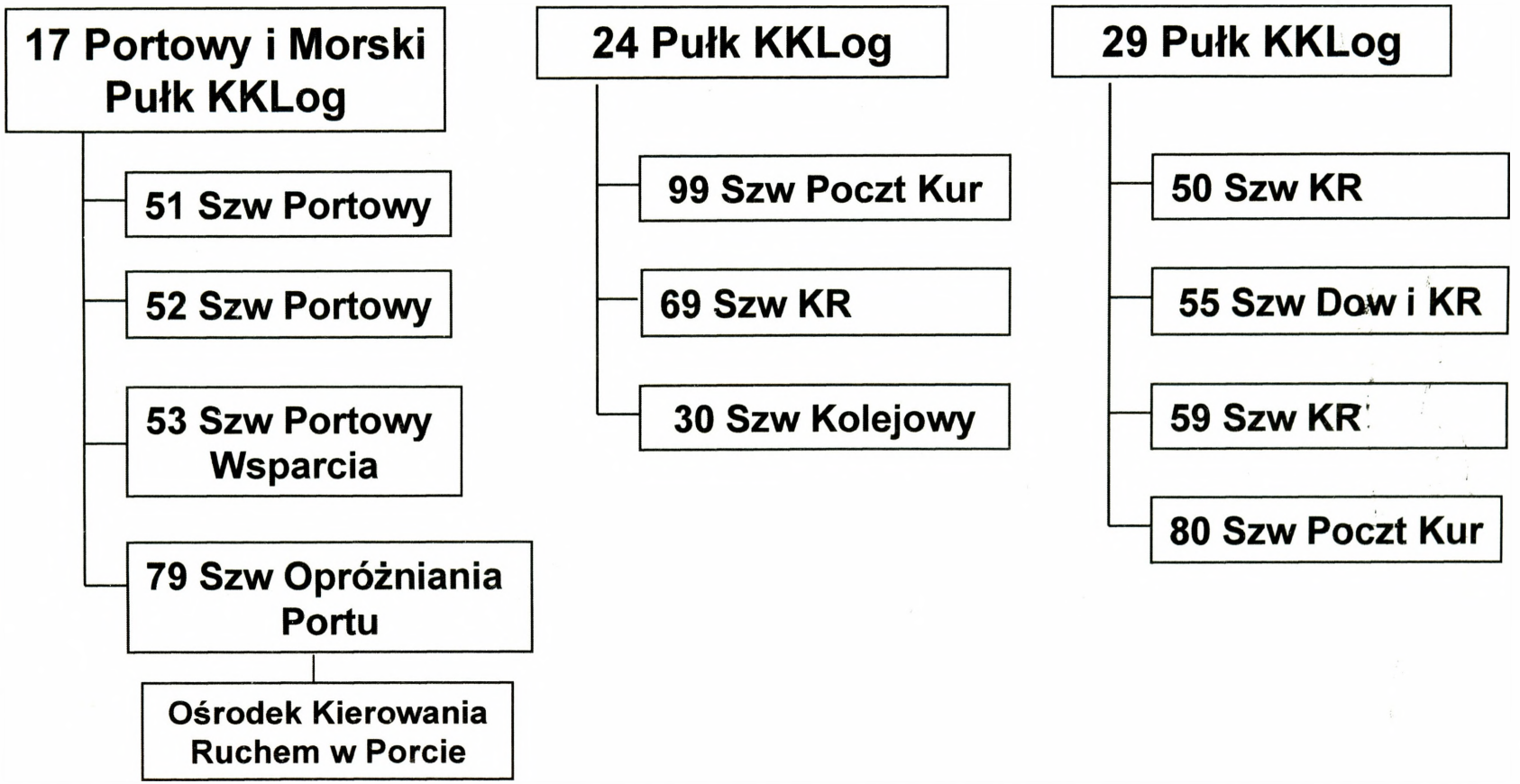
Introduction to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004 r., slajdy 27 i 28.

Rys. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 3.



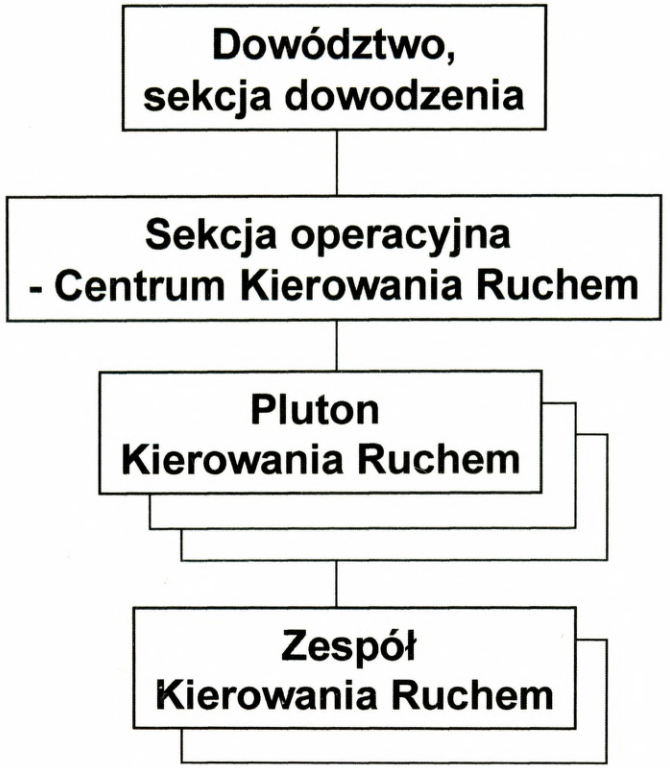
Introduction to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004 r., slajdy 29 i 30.

Rys. RSOM brytyjskich wojsk lądowych. Cz. 4.



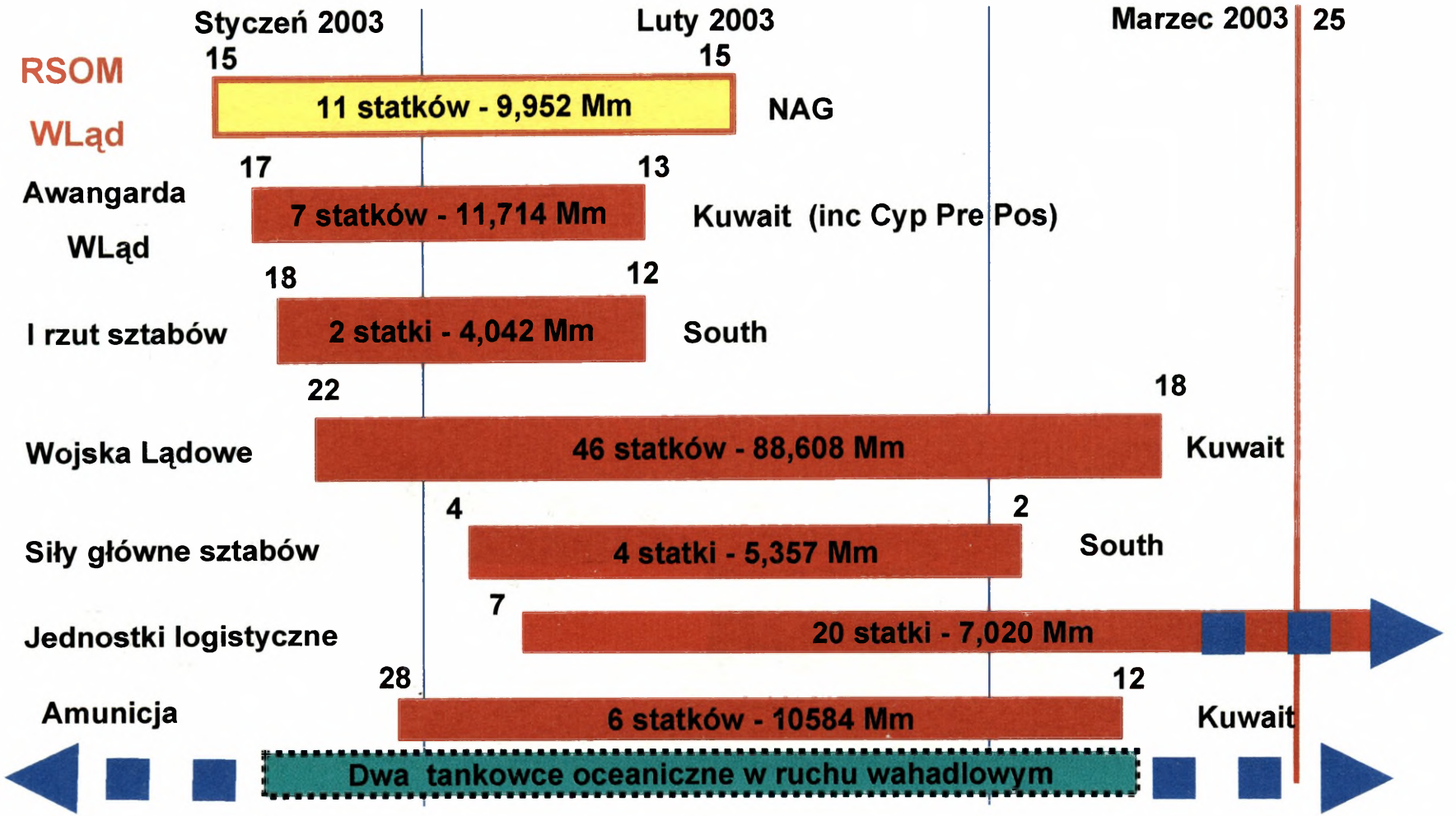
Źródło: Introduction *to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje*, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004 r., slajd 16.

Rys. Jednostki RSOM brytyjskich wojsk lądowych

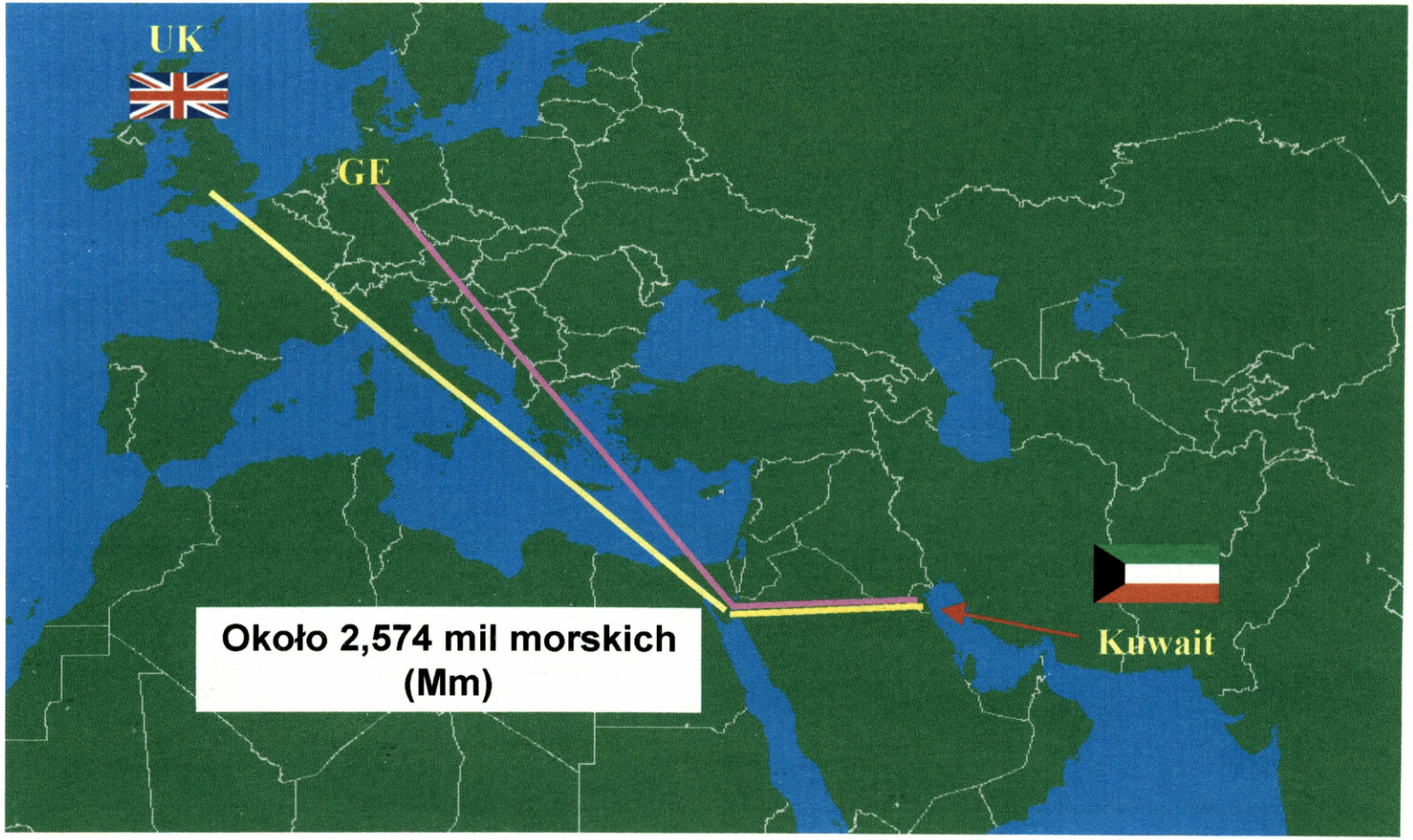


Introduction to Movements. Troop Commanders' Course. Prezentacje, School of Logistics The British Army, kwiecień 2004 r., slajd 16.

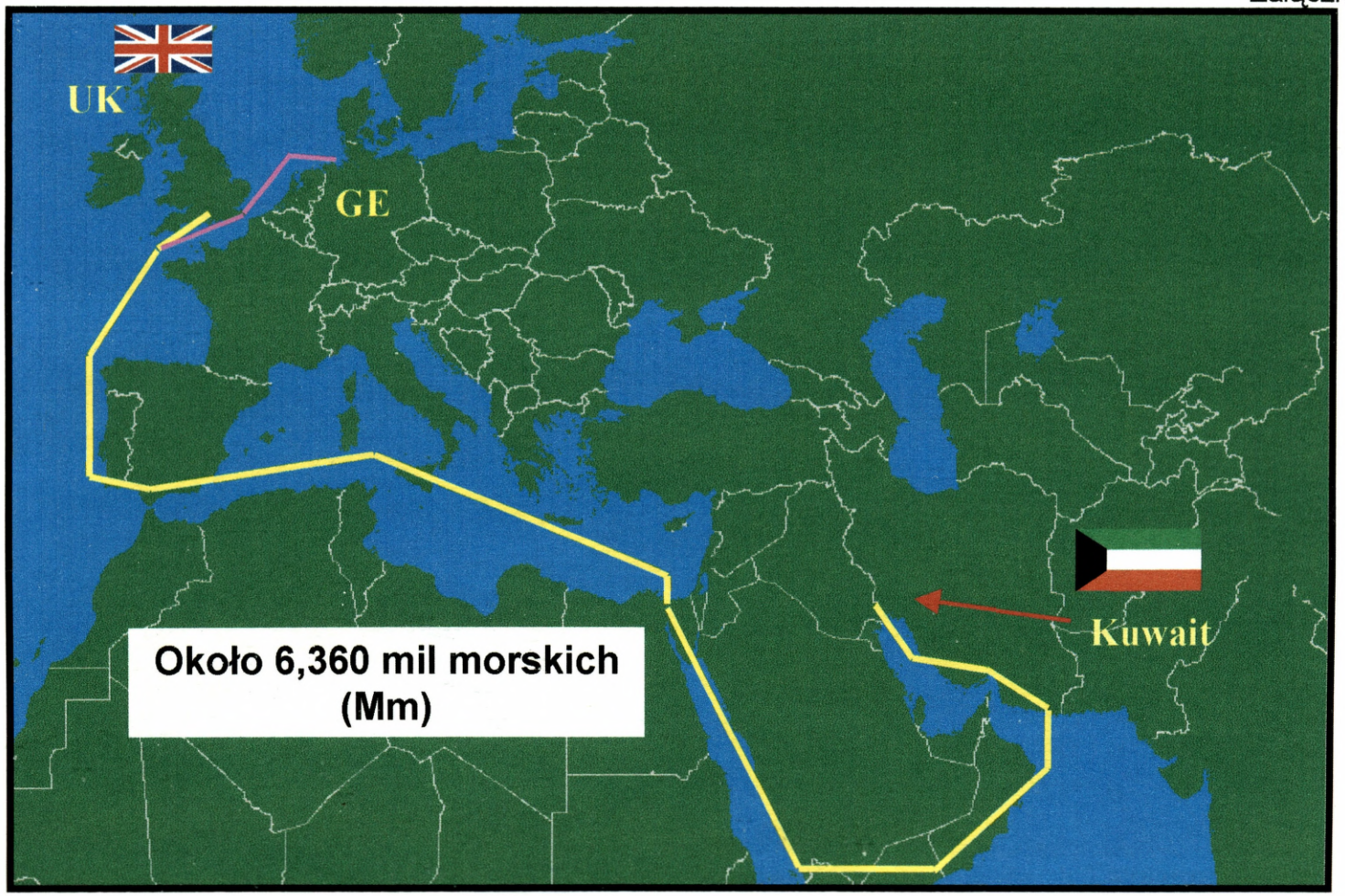
Rys. Struktura organizacyjna Szwadronu Kierowania Ruchem SZ Wielkiej Brytanii



Rys. Miejsce RSOM w harmonogramie brytyjskich transportów morskich

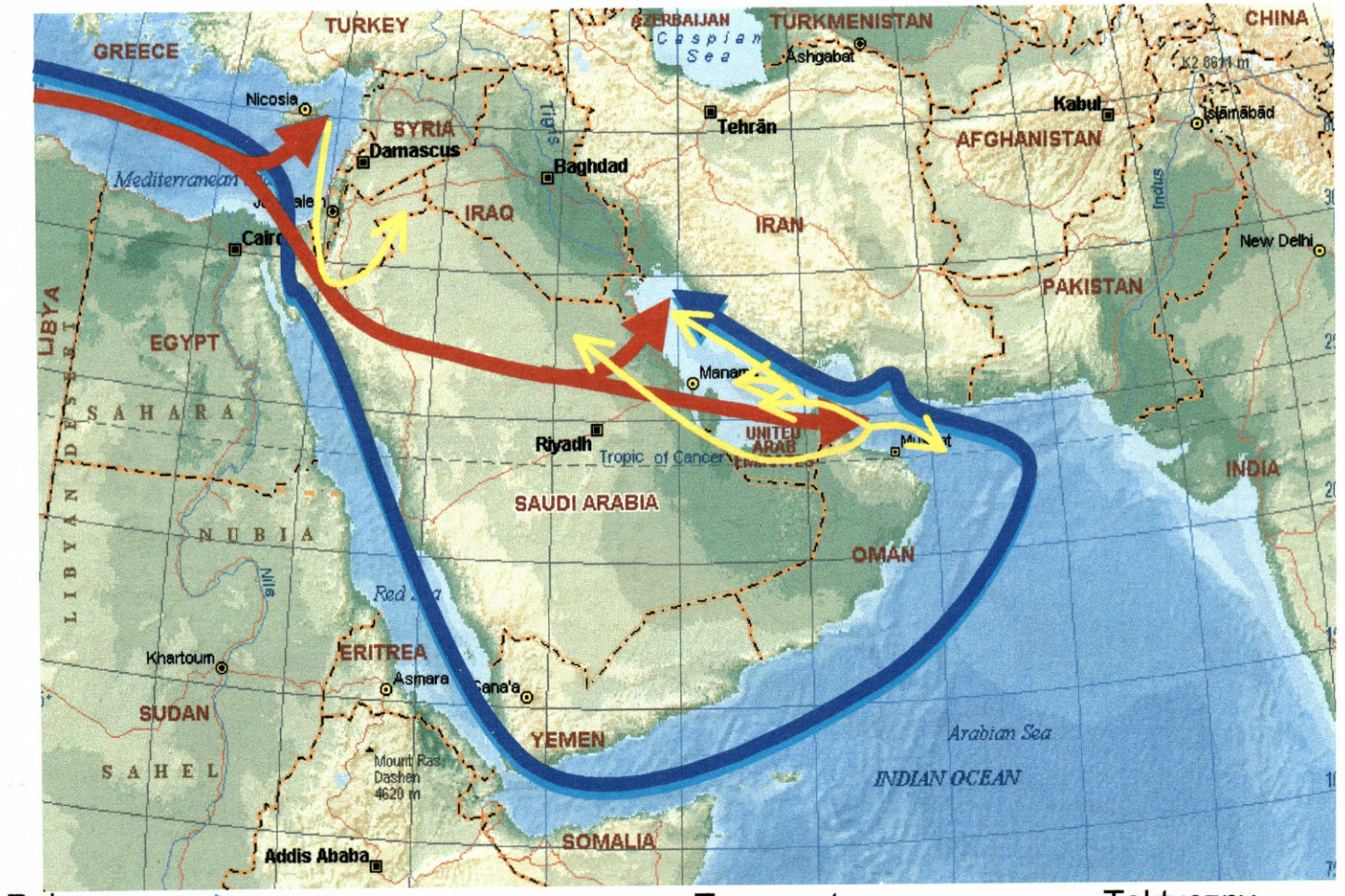


Rys. Odległość strategicznego przerzutu transportem lotniczym



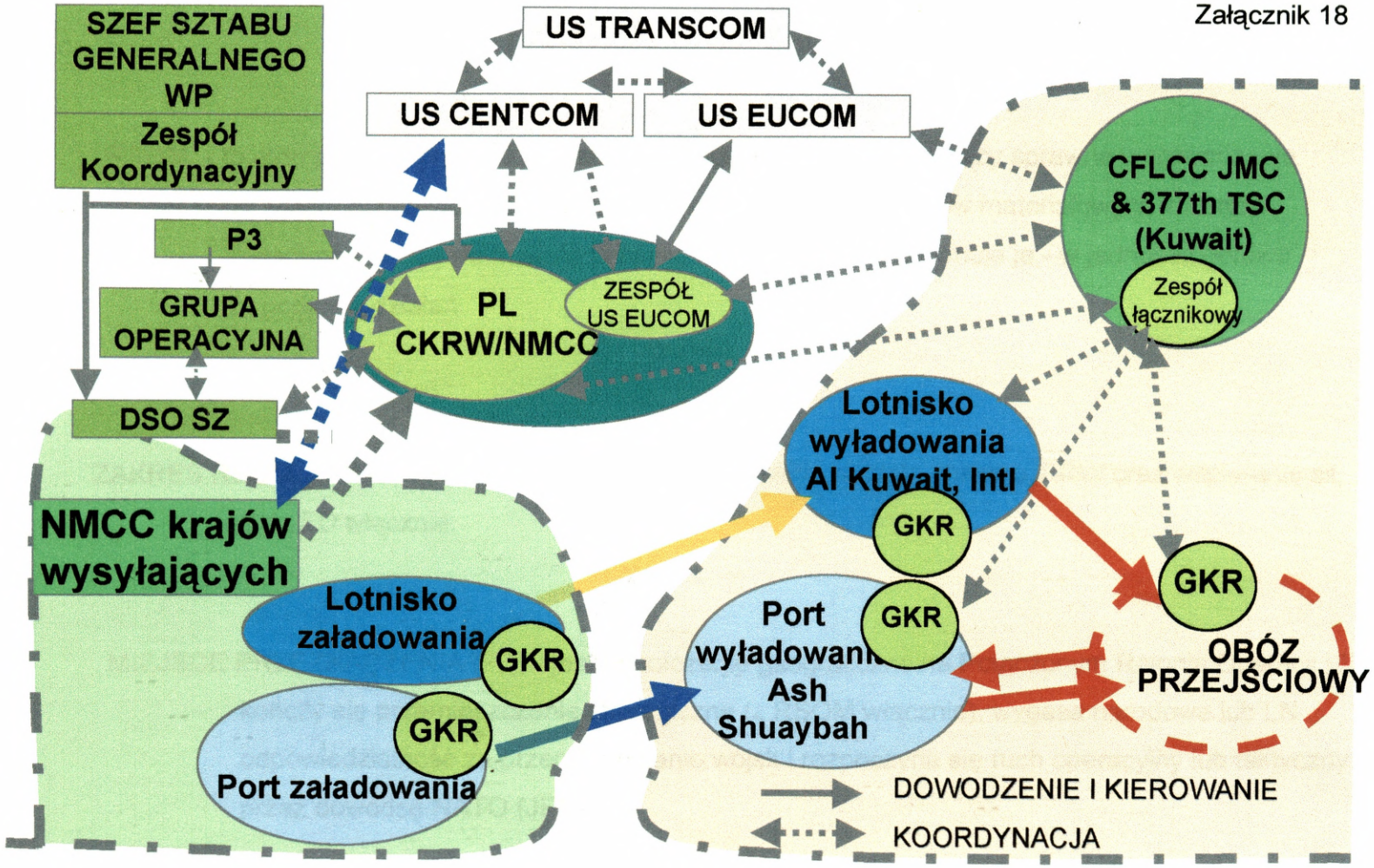
Rys. Odległość strategicznego przerzutu transportem morskim

Załącznik 17



Rejsy liniowe → Transport morski → Transport powietrzny → Taktyczny transport powietrzny →

Rys. Linie komunikacyjne brytyjskich transportów morskich i powietrznych



Rys. Koordynacja przemieszczenia dywizji wielonarodowej

RSOM - to etap procesu przemieszczenia sił (Deployment) zapewniający sprawne wprowadzenie do Teatru przybywającego personelu, wyposażenia i środków materiałowych z Portów Wyładunku (POD) do miejsca przeznaczenia (FD) i transformuje je - w jednostki gotowe do podjęcia działań.

ZAKRES RSOM - Art. 5, CRO, EX z PdP. RSOM obejmuje zadania obszaru TiRW oraz wspieranie sił, aż do FD włącznie.

MIEJSCE PRZEZNACZENIA (FD) - jest to położenie geograficzne na Połączonym Rejonie Operacji (JOA), gdzie kończy się przemieszczenie strategiczne (z RSOM włącznie), wygasa narodowa lub LN odpowiedzialność za przemieszczanie wojsk i rozpoczyna się ruch operacyjny lub taktyczny wojsk, kierowany przez dowódcę NATO (JFC).

Rys. Definicje i zakres RSOM

OBSZAR TiRW

KONTROLA RUCHU I TRANSPORT

- **Aprobowanie i uzgadnianie planu przemieszczenia**
- **Wydzielenie Grup Kontroli Ruchu z zadaniem:**
  - udzielanie pomocy w organizacji czynności ładunkowych, przekraczaniu granicy, planowaniu dalszego marszu
  - monitorowanie ruchu
  - meldowanie
- **Wydzielenie sił do regulacji ruchu na drogach**

- **Udostępnienie infrastruktury (drogi, koleje, porty, lotniska)**
- **Zapewnienie płynności i priorytetów w ruchu (przepisy, ograniczenia w ruchu publicznym)**
- **Wsparcie w wojskowe lub cywilne środki transportu i mpp**

POZA TiRW

HNS

Wsparcie przyjęcia wojsk w punktach wejścia, na drogach marszu, w rejonach postoju, w tym: zabezpieczenie medyczne, techniczne oraz bytowe i materiałowe

BEZPIECZEŃSTWO PRZEMIESZCZANYCH SIŁ

- **Koordynacja spraw bezpieczeństwa i ochrony przemieszczanych sił**
- **Ratownictwo**
- **Wydzielanie sił do ochrony (ŻW, Policja, Straż Pożarna, SOK, JW)**
- **Ochrona ważniejszych elementów sieci transportowej (LOC)**

Rys. Aspekty funkcjonowania RSOM

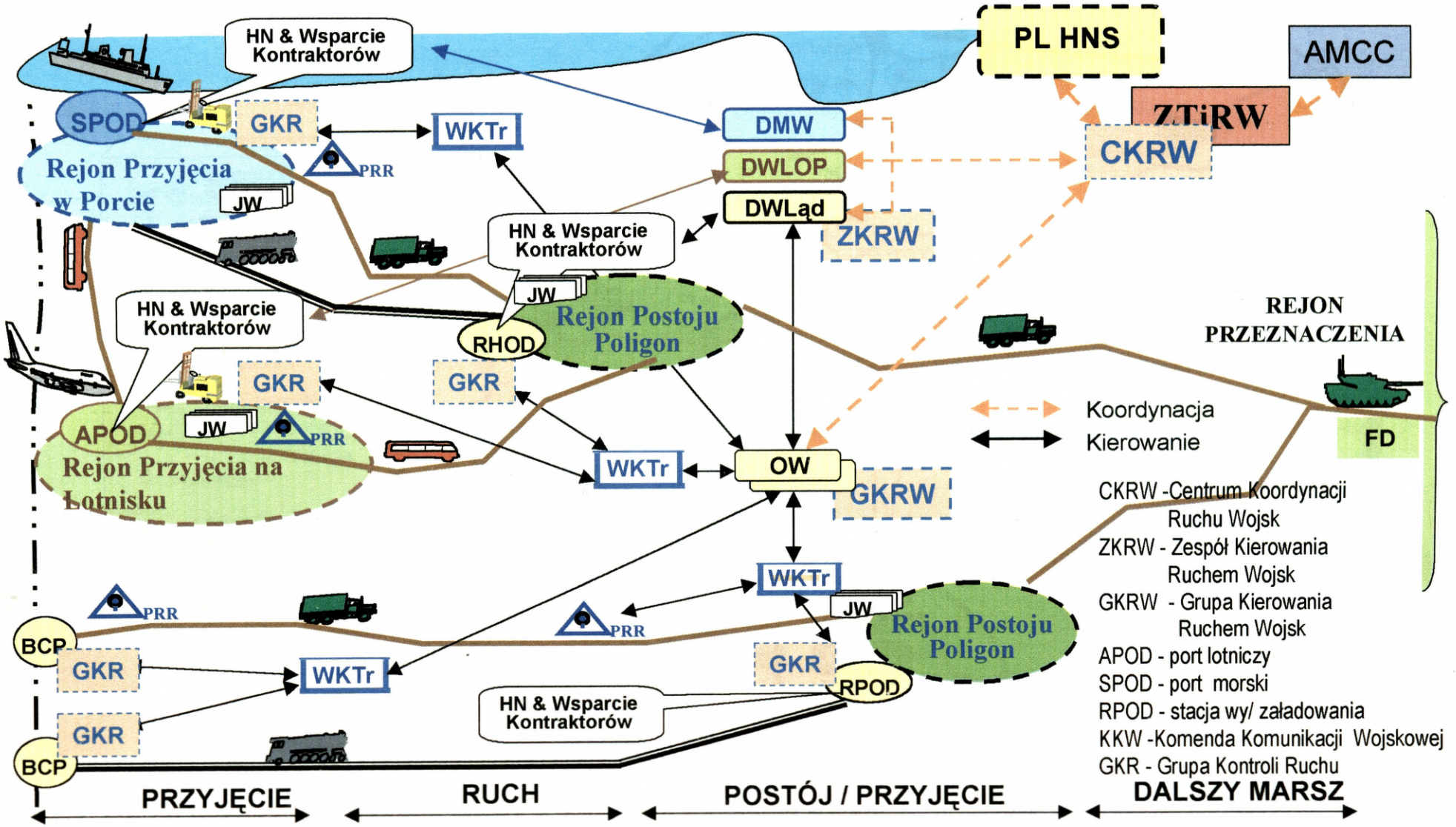
KIEROWANIE I KONTROLA RUCHU

KIEROWANIE I KONTROLA RUCHU

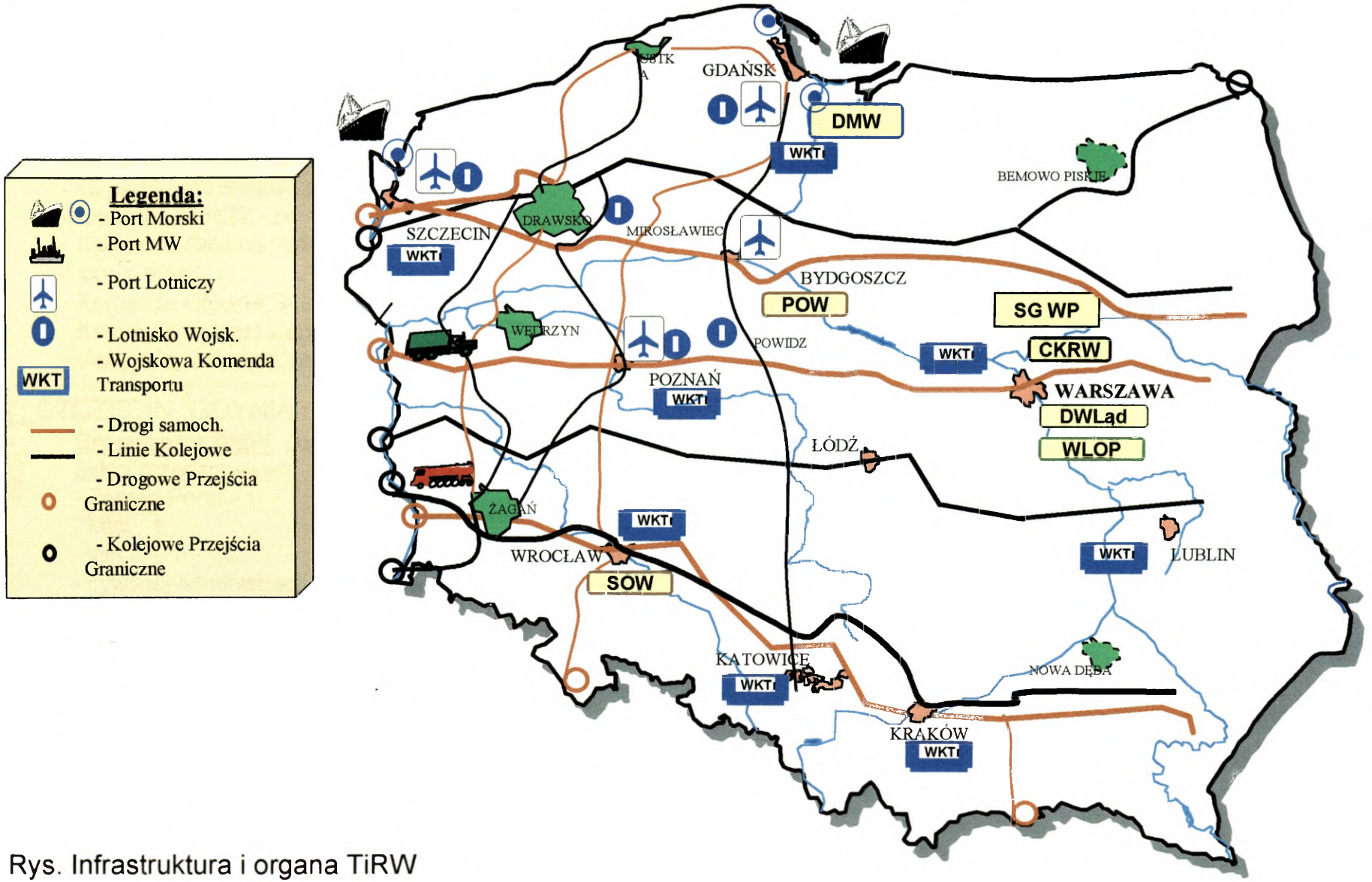
FAZY PROCESU RSOM

Przyjęcie	Stacjonowanie	Przemieszczenie	Integracja w FD
✓Przygotowanie do przyjęcia sił ✓Czynności w POD ▪ przyjęcie personelu • wyładunek/ przeładunek sprzętu i wyposażenia ▪ odprawy celne, graniczne ▪ przygotowanie dokumentów przewozowych ▪ zakwaterowanie, wsparcie medyczne i logistyczne ▪ środki transportu ▪ lokalna siła robocza	✓Gromadzenie i kompletowanie sił, sprzętu i środków materiałowych ✓Formowanie kolumn marszowych ✓Opracowanie i koordynacja Planu Przemieszczenia Wojsk	▪ bezpośrednio z POD ▪ lub z rejonu stacjonowania ✓Przemieszczenie sił do rejonu przeznaczenia (FD) ✓Kierowanie i kontrola Ruchu Wojsk	✓Integrowanie jednostek w Połączone Siły ✓Przygotowanie do prowadzenia operacji ✓Osiągnięcie gotowości do działań

Rys. Fazy procesu RSOM



Rys. Model przyjęcia i wsparcia wojsk – RSOM na obszarze Polski



Rys. Infrastruktura i organa TiRW

SZTAB GENERALNY WP -SZCZEBEL CENTRALNY

CKRW

Organizator: Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk GZL
Skład przedstawicieli:
- Zarząd Transportu i Ruchu Wojsk - do 15 ofic.

oraz w zależności od potrzeb:
- Departament Spraw Obr. MTiGM, MŚ - 3;
- Dowództwa RSZ - po 1;
- Komenda Główna Policji - 1;
- Izby Celnej - 1;
- Komenda Główna Straży Granicznej - 1;
- Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej - 1;
- Generalny Zarząd Operacyjny - 1

DOWÓDZTWA RSZ, OW

ZKRW **GKRW**

Organizatorzy: Dowództwa RSZ - ZKRW
Dowództwa OW - GKRW
Skład zespołów i grup - zależny od potrzeb i decyzji d-ców

LEGENDA:
CKRW - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk
ZKRW - Zespół Kierowania Ruchem Wojsk
GKRW - Grupa Kierowania Ruchem Wojsk
GKR - Grupa Kontroli Ruchu

PORTY: SZCZECIN, GDYNIA

GKR

Organizator DMW: pomieszczenie, łączność, pojazd
Skład przedstawicieli:
- Zarząd Portu - 1;
- MW - 1;
- WKTr - 1
- cywilnej administracji drogowej - 1
- cywilnej administracji kolejowej - 1
- komórki ds. obronnych resortu transportu - 2
- Izby Celnej + Straży Granicznej = 2

LOTNISKA: CYWILNE

GKR

Organizator - DWLOP: pomieszczenie, łączność, pojazd
Skład przedstawicieli:
- Zarząd Lotniska
- WLOP - 2;
- WKTr - 1;
- komórki ds. obronnych resortu transportu - 1
- Izby Celnej + Straży Granicznej = 2

STACJE (BOCZNICE) KOLEJOWE

GKR

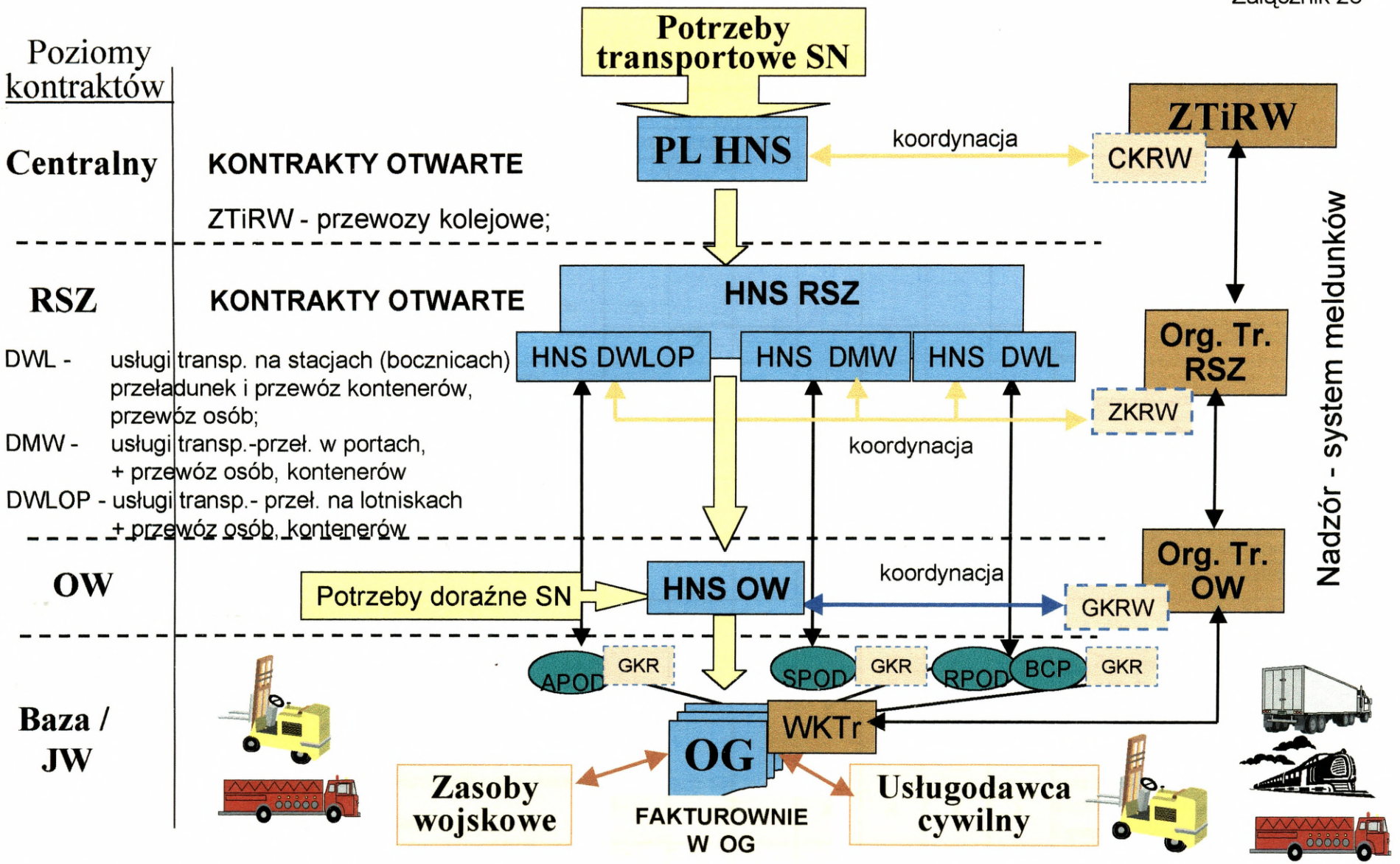
Organizator - DWL: pomieszczenie, łączność, pojazd
Skład przedstawicieli:
- przedstawiciel PKP - 1;
- WKTr -1;
- komórki ds. obronnych PKP - 1

PRZEJŚCIA GRANICZNE: KOLEJOWE, DROGOWE

GKR

Organizator DWL: pomieszczenie, łączność, pojazd
Skład przedstawicieli:
- KKW - 1;
- ŻW - 1;
- Izby Celnej + Straży Granicznej = 2

Rys. Struktura organów i grup kierowania oraz kontroli ruchu wojsk



Rys. Pozyskiwanie środków transportu

Załącznik 26

Tabela. Harmonogram nowelizacji wyposażenia żołnierzy i zestawów kompanii regulacji ruchu

Lp	Zagadnienia Przedsięwzięcia	Termin realizacji							Uwagi
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
I.	**OZNAKOWANIE SPECJALNE ŻOŁNIERZY** 1. Wyposażenie w opaski wyróżniające (naramienniki) kadry organów transportu i ruchu wojsk	X							Zakupiono 120 szt.
II.	**INDYWIDUALNE WYPOSAŻENIE WYRÓŻNIAJĄCE ŻOŁNIERZY REGULACJI RUCHU** 1. Wyposażenie w mankiety i kamizelki barwy żółtej z elementami odblaskowymi.	X							Zakupiono 160 szt. za sumę 16,7 tys. zł dla 1 i 2 krr.
			X						Zaplanowano zakup za 297 tys. zł dla pozostałych krr
III.	**ZESTAWY POSTERUNKU REGULACJI RUCHU /wymiana/** 1. Wyposażenie w tarcze (lizaki) do zatrzymywania pojazdów – STOP		X						Zakupiono 50 szt. dla 1 i 2 krr
				X					Dla trzech przeformowywanych krr
					X				Dla pozostałych krr cz. „W"
	2. Wyposażenie w latarki akumulatorowe z nakładkami sygnalizacyjnymi i ładowarkami.		X						Zakupiono 50 szt. dla 1 i 2 krr
				X					Dla trzech przeformowywanych krr
					X				Dla pozostałych jedenastu krr cz. „W"
IV.	**ZESTAWY WSKAŹNIKÓW I ZNAKÓW DROGOWYCH**								
	1. Znak Organu Regulacji Ruchu (ośmio szprychowe koło na czerwonym tle)				X	X	X	X	} Zgodnie z wymogami STANAGU 2454 roz. 4
	2. Znaki ostrzegawcze o niebezpieczeństwie				X	X	X	X	
	3. Znaki zaciemnienia, ostrzegawcze, wprowadzenia i odwołania				X	X	X	X	
	4. Znaki informacyjne				X	X	X	X	
	5. Znaki dodatkowe dla kierujących pojazdami wojskowymi								Zgodnie z rozporządzeniem Ministra TiGM oraz SWiA z 21.06.1999 r. W sprawie znaków i sygnałów drogowych Zgodnie z wymogami STANAGU 2454 roz. 4
	6. Oświetlenie znaków zapewniające ich widzialność przez okres co najmniej 15 h (bez potrzeby wymiany źródła zasilania)				X	X	X	X	
V.	**POJAZDY** 1. Oznakowanie pojazdów służbowych (napisy informacyjne, oświetlenie sygnalizacyjne) będących na wyposażeniu krr.		X	X					

Tabela. Dokumenty przywołane w STANAG 2454 M&T (AMovP-1)

Przywołano w rozdziale AMovP-1							Nr dokumentu	Tytuł dokumentu przywołanego
1	2	3	4	5	6	7		
				x			**STANAG 2455 M&T AMovP–2**	PUBLIKACJE W ZAKRESIE PRZEKRACZANIA GRANIC – AMovP-2
				x			**STANAG 2456 M&T AMovP–3**	DOKUMENTY ZWIĄZANE Z PRZEMIESZCZENIEM I TRANSPORTEM WOJSK ORAZ SŁOWNIK TERMINÓW I DEFINICJI – AMovP-3
				x		x	**STANAG 1059 INT**	NARODOWE LITERY WYRÓŻNIAJĄCE DO UŻYCIA W SIŁACH ZBROJNYCH NATO
			x				**STANAG 2002 NBC**	ZNAKI OSTRZEGAWCZE DO OZNACZANIA OBSZARÓW SKAŻONYCH LUB NIEBEZPIECZNYCH, KOMPLETOWANIA SPRZĘTU, ZAPASÓW I MAGAZYNÓW
	x		x	x	x		**STANAG 2010 ENGR**	OZNAKOWANIE WOJSKOWEJ KLASYFIKACJI OBCIĄŻEŃ
		x					**STANAG 2014 TOP**	WZORY ROZKAZÓW ORAZ OZNACZEŃ CZASÓW MIEJSC LOKALIZACJI I GRANIC
	x		x				**STANAG 2021 ENGR**	WOJSKOWE OBLICZENIA KLASYFIKACJI MOSTÓW, PROMÓW, TRATW I POJAZDÓW
	x						**STANAG 2029 TOP**	METODY OPISYWANIA LOKALIZACJI NAZIEMNYCH, OBSZARÓW I GRANIC
					x		**STANAG 2931 TOP**	CZERWONY KRZYŻ I CZERWONY PÓŁKSIĘŻYC W LĄDOWYCH DZIAŁANIACH TAKTYCZNYCH
			x			x	**STANAG 2035 OP**	OZNACZENIA DOWÓDZTW I OBIEKTÓW
			x				**STANAG 2036 ENGR**	ZAKŁADANIE, OZNAKOWANIE, SPORZĄDZANIE PLANÓW ORAZ SKŁADANIE MELDUNKÓW DOTYCZĄCYCH PÓL MINOWYCH
					x		**STANAG 3570 TN**	REJONY ZRZUTÓW I REJONY WYSUWANIA (Z SAMOLOTU) – KRYTERIA I OZNAKOWANIA
					x		**STANAG 3736 AO ATP – 27(C)**	OPERACJE ZACZEPNE WSPIERANE Z POWIETRZA
					x		**STANAG 2999HIS ATP – 49 tom 1**	UŻYCIE ŚMIGŁOWCÓW W OPERACJACH LĄDOWYCH

Załącznik 28

STANAG 2454 M&T (AMovP-1)

Rozdział 1 – Wprowadzenie.

Rozdział 1 przedstawia cel STANAG 2454 M&T, obszary odpowiedzialności państw członków NATO za poszczególne rozdziały STANAG M&T oraz określa narodowe dokumenty wdrożeniowe.

Rozdział 2 - Podstawowe przepisy wojskowego ruchu drogowego.

Rozdział dotyczy wojskowych przepisów ruchu drogowego w sił zbrojnych państw NATO, dotyczących przemieszczeń pojazdów i kolumn przez obszary będące pod nadzorem różnych władz. Zagadnienia dotyczące tych problemów zawarte są w 5 częściach uzupełnionych 6 załącznikami.

Część „Ogólne przepisy o wojskowej organizacji regulacji ruchu drogowego" - dotyczy dokumentu „PLAN RUCHU DROGOWEGO", który jest podstawą do przygotowania rozkazów i instrukcji dotyczących przemieszczeń po drogach w obrębie danego obszary odpowiedzialności.

Część „Działanie organów regulacji ruchu na drogach" - wskazuje elementy regulacji ruchu, które zapewniają realizację „PLANU RUCHU DROGOWEGO" oraz omawia ich zadania i obowiązki.

Część „Przepisy ruchu drogowego, dla kierowców pojazdów wojskowych" wraz z załącznikami: A) „Sygnały ręczne, do stosowania przez kierowców pojazdów wojskowych z lewostronnym układem kierowniczym", B) „Sygnały ręczne, do stosowania przez kierowców pojazdów wojskowych z prawostronnym układem kierowniczym" - określa obowiązki kierowców pojazdów wojskowych zgodnie z ogólnymi, cywilnymi zasadami przepisów ruchu oraz szczegółowymi wojskowych przepisami ruchu drogowego w zakresie: ograniczeń prędkości, sygnałów przekazywanych przez kierowców pojazdów wojskowych, zatrzymywania pojedyńczych pojazdów wojskowych, ruchu przez mosty i promy, przestrzegania wojskowych znaków drogowych oraz ruchu pojazdów uprzywilejowanych. Podaje zagadnienia szkoleniowe do

przeprowadzenia z kierowcami pojazdów wojskowych realizujących zadania za granicą.

Część „Personel regulacji ruchu i jego uprawnienia do wojskowych użytkowników dróg" wraz z załącznikami: C) „Sygnały ręczne, do stosowania przez wojskowy personel regulacji ruchu", D) „Układ urzędowego meldunku o wykroczeniu, do stosowania przez wojskowy personel regulacji ruchu państw NATO", E) „Przykład mankietów odróżniających" - wskazuje na konieczność i podaje sposób odróżniania personelu regulacji ruchu podczas wykonywania zadania od innych użytkowników drogi. Określa obowiązki i uprawnienia personelu regulacji ruchu w stosunku od kierowców pojazdów wojskowych i dowódców kolumn oraz obowiązki wojskowych użytkowników dróg w stosunku do wojskowego i cywilnego personelu regulacji ruchu. Przedstawia sygnały kierowania ruchem drogowym do stosowania przez personel regulacji ruchu.

Część „Sygnały kierowania i ustawiania pojedynczych pojazdów" i załącznik F : Część I – „Ręczne sygnały kierowania lub ustawiania pojedynczych pojazdów w dzień" oraz Część II – „Ręczne sygnały kierowania lub ustawiania pojedynczych pojazdów, kiedy widzialność uniemożliwia stosowanie sygnałów dziennych" - podaje ogólne zasady stosowania sygnałów ręcznych w czasie manewrów pojazdami na ograniczonych powierzchniach (promy, wagony, parki postoju sprzętu, garaże).

Rozdział 3 - Rozkazy operacyjne, tabele i grafiki marszu.

W rozdziale tym w 4 częściach i 3 załącznikach ujęto dokumenty bojowe dotyczące planowania i przeprowadzenia marszu.

Część „Definicje" - określa zasadnicze pojęcia zastosowane w rozdziale 3.

Część „Rozkazy" i załącznik A) „Przykład rozkazu operacyjnego do przemieszczenia po drodze" - wymienia zarządzenia operacyjne i rozkazy operacyjne jako dokumenty o podstawowym znaczeniu przy organizowaniu przemieszczeń. Wymieniając treści jakie mogą zawierać te dokumenty, nie podaje się ich ostatecznej formy pozostawiając ją do sprecyzowania przez tworzącego dokument. Innymi dokumentami, które mogą być wykonywane przy organizowaniu przemieszczeń są tabele marszu, grafiki marszu oraz szkice

(mapy). Rozdział wskazuje obszary, których uregulowanie instrukcjami i rozkazami długoterminowymi może uprościć procedurę wydawania zarządzeń i rozkazów operacyjnych.

Część „Tabele marszu" i załącznik B) „Wzór tabeli marszu" – uzasadnia potrzebę prowadzenia tabeli marszu zwłaszcza w przypadkach, gdy ilość szczegółów dotyczących przemieszczenia jest duża i może powodować niezrozumienie rozkazu operacyjnego. Tabela marszu jest przedstawiona jako dokument bojowy, o klauzuli często niższej niż rozkaz operacyjny, którego dotyczy, dogodny do przesyłania dla organów kierowania i kontroli ruchu.

Część „Grafik marszu" i załącznik C) „Przykład grafiku marszu" - prezentuje grafik marszu jako dogodny środek zapisu odbywających się przemieszczeń w określonym czasie możliwym do zastosowania na etapie planowania, nadzorowania i kierowania skomplikowanym przemieszczeniem. Dodatkowymi informacjami tego rozdziału jest przedstawienie wzoru na czas „przejścia kolumny".

Rozdział 4 - Drogi wojskowe oraz sieć drogowa.

Rozdział zawiera wojskowe przepisy ruchu drogowego sił zbrojnych państw członków NATO dotyczące dróg wojskowych i sieci drogowej. Zagadnienia ujęte są w 5 zasadniczych częściach uzupełnionych 3 załącznikami.

Część „Klasyfikacja dróg" - podaje ogólne zasady klasyfikacji dróg i formę jej zapisu w postaci wzoru klasyfikacji drogi. Kolejno scharakteryzowano takie składniki mające wpływ na klasyfikację drogi, jak:

- szerokość i zależną od niej klasyfikację drogi ze względu na liczbę pasów: droga o ograniczonym dostępie, jednopasmowa, jednostrumieniowa, dwustrumieniowa,
- typ drogi, w jego ramach: Typ X – drogi przejezdne w każdych warunkach atmosferycznych, Typ Y – drogi przejezdne w każdych warunkach atmosferycznych z ograniczeniami, Typ Z - drogi przejezdne przy dobrej pogodzie,
- wojskowa klasyfikacja obciążenia, a w niej Klasa 50, Klasa 80, Klasa 120,

- skrajnia drogowa,
- przeszkody w ruchu – OB - tymczasowe lub pojedyńcze, T – zablokowane drogi przez śnieg, W – zalewane przez powódź.

Dodatkowo, część ta wyjaśnia pojęcie natężenia ruchu oraz jego pochodne jak przepustowość drogi wyrażoną w pojazdach i tonach na godzinę oraz potencjał drogi.

Część „Oznakowanie dróg" oraz załączniki: A) Znaki ostrzegające o niebezpieczeństwie, B) Znaki zaciemnienia, ostrzegawcze, wprowadzania i odwołania, C) Znaki informacyjne, - przedstawia cel systemu oznakowania dróg wojskowych, wskazuje odpowiedzialnych za prowadzenie oznakowania, podaje zasadę nadawania numerów identyfikacyjnych drogom oraz sposoby umieszczania na drogach wojskowych znaków drogowych. Omawia ogólne kształty i wymiary znaków, a także ich barwy oraz alternatywne kolory stosowane do ich wykonania w warunkach opadów śniegu.

Wśród wojskowych znaków drogowych wymienia i przedstawia w załącznikach, trzy kategorie znaków:

- ostrzegawcze (o niebezpieczeństwie);
- nakazu, a wśród nich znaki: oznaczające wojskową klasyfikację obciążenia, zaciemnienia;
- informacyjne, do których zalicza: znaki objazdu, tarcze kierunkowe, strzałki kierunkowe, znaki oznaczenia dróg ewakuacji rannych wojskowych i cywilnych.

Część „Oświetlenie" i załącznik B) Znaki zaciemnienia, ostrzegawcze, wprowadzania i odwołania – dotyczy prowadzenia wojskowego ruchu drogowego w różnych warunkach maskowania świetlnego i związanego z nimi oświetlenia wojskowych znaków drogowych, warunków technicznych, którym te znaki powinny odpowiadać oraz oznaczania granic maskowania świetlnego.

Przewiduje, że wojskowy ruch drogowy w zależności od zagrożeń uderzeniami nieprzyjaciela (zwłaszcza z powietrza) oraz przepisów obowiązujących danego organizatora ruchu drogowego będzie odbywał się w różnych warunkach

oświetlenia dróg. Rozróżnia i opisuje warunki oświetlenia: normalne i ograniczone oraz warunki zaciemnienia: całkowite i częściowe.

Część „Rozróżnianie personelu regulacji ruchu w nocy" wprowadza zasadę, że dla kierowców personel regulacji ruchu powinien być widoczny w normalnych i ograniczonych warunkach oświetlenia oraz precyzuje warunki zaciemnienia. Do tego celu kierujący ruchem poza mankietami wyróżniającymi powinni być wyposażeni w przybory świetlne lub oświetlające do kierowania ruchem drogowym.

Część „Wykaz wszystkich stosowanych definicji" – wyjaśnia pojęcia wojskowej klasyfikacji obciążenia, prześwitu oraz wzoru klasyfikacji drogi.

Rozdział 5 - Zasady ruchu wojskowych pojazdów mechanicznych po drogach samochodowych.

Rozdział przedstawia wojskowe przepisy ruchu drogowego sił zbrojnych państw członków NATO dotyczące kolumny wojskowej, zasad zapotrzebowywania przemieszczeń kolumn, pojazdów nienormatywnych oraz pojazdów przewożących materiały niebezpieczne i otrzymywania na nie pozwoleń. Rozdział podzielony jest na 7 zasadniczych części uzupełnionych 5 załącznikami.

Część „Definicje i załącznik" A) Pojęcia i definicje - charakteryzuje elementy kolumny, oraz pojęcia i terminy używane w „Porozumieniu" jak kolumna, numer pozwolenia na marsz, przemieszczenie specjalne, oficer zamykający kolumnę.

Część „Zasady ogólne" – przytacza ogólne zasady za wszelkie działania personelu transportu i ruchu oraz wojsk przemieszczanych powinny odpowiadać postanowieniom tego rozdziału w celu najlepszego wykorzystania dostępnej sieci drogowej.

Część „Skład kolumn" – wymienia osoby funkcyjne wyznaczane w kolumnie, precyzuje ich miejsce w kolumnie i określa obowiązki.

Część „Oznakowanie kolumn i załączniki": A) Pojęcia i definicje, B) Narodowe oznakowania kolumn i wymogi prawne – omawia numerację kolumn na podstawie wydanych „Pozwoleń na marsz", opisuje warunki

techniczne jakim powinien odpowiadać numer pozwolenia na marsz opisany na pojazdach kolumny oraz zasady „minimalnego oświetlenia i oflagowania" tj. oznakowania kolumny w okresie pokoju. Załącznik B) podaje wymagania narodowe w tym zakresie.

Część *„Zapotrzebowanie na przemieszczenie oraz załączniki"*: C) Wykaz minimalnego czasu do złożenia zapotrzebowania na przemieszczenie, D) Wykaz minimalnej ilości pojazdów dla których wymagane jest pozwolenie na marsz, E) Wymiary i limity ciężaru pojazdów w ruchu specjalnym – podają przypadki i określają czas, w jakim jednostki (sztaby) planujące przemieszczenie do drodze, powinny zgłosić je do organów ruchu wojsk państwa na terenie którego przemieszczenie się rozpoczyna. Załączniki charakteryzują wymagania narodowe państw NATO w tym zakresie.

Część „Pozwolenie na marsz" – definiuje dokument „Pozwolenie na marsz".

Część „Przepisy specjalne do realizacji przemieszczenia oraz załączniki": A) Pojęcia i definicje, E) - Wymiary i limity ciężaru pojazdów w ruchu specjalnym. W części tej ujęto zasady planowania postojów kolumn oraz zachowywania dyscypliny podczas ich realizacji na drogach, omówiono okoliczności wyprzedzania kolumn i możliwości przemieszczania po drogach pojazdów nienormatywnych, przewożących materiały niebezpieczne. Wskazano także szczegóły dotyczące wykonywania marszy w warunkach kryzysu i wojny oraz uprawnienia organów kierowania ruchem związanych z przemieszczeniami specjalnymi.

Rozdział 6 - Oznakowanie pojazdów wojskowych

Rozdział dotyczy wojskowych przepisów ruchu drogowego w sił zbrojnych państw członków NATO dotyczących zasad oznakowywania pojazdów wojskowych. Rozdział podzielony jest na 9 zasadniczych części uzupełnionych 18 załącznikami.

Część „Bezpieczeństwo" – przedstawia zasadę zakrywania lub ukrywania wymaganego oznakowania pojazdów w sytuacjach szczególnych (w tym oznaczeń państwowych na pojazdach wojskowych). Zasada ta nie dotyczy

oznakowań samochodów sanitarnych, ale i tu nie wyklucza się ich całkowitego kamuflażu (maskowania).

Część „Numery rejestracyjne" – dotyczy znakowania pojazdów numerami rejestracyjnymi, za pomocą kombinacji liter i cyfr, które pozostaje sprawą władz narodowych.

Część „Narodowe symbole wyróżniające i załączniki od A) do R)": Narodowe symbole wyróżniające – przyjmuje, że narodowe symbole wyróżniające podane w załącznikach będą stosowane przez te państwa w celu identyfikacji ich pojazdów. Minimalnym spełnieniem tego wymagania jest umieszczenie tych symboli z przodu i z tyłu pojazdu.

Część „Oznakowanie pojazdów generalskich" – podaje symbole jakie stosowane są w państwach NATO do znakowania pojazdów przewożących generałów lub ich równorzędnych, wymiary i kolory symboli oraz miejsce i wymiary umieszczanych na pojeździe tabliczek z „symbolami generalskimi". Przytacza zasadę odnoszącą się do wywieszania flag wskazujących na stopień lub stanowisko generała znajdującego się w pojeździe.

Część „Oznakowanie klasyfikacją mostów" – przytacza sposoby oznakowywanie pojazdów, wojskową klasyfikacją obciążenia mostu zgodnie ze STANAG 2010.

Część „Oznakowanie ograniczenia prędkości" – informuje, że oznakowanie ograniczenia prędkości powinno odpowiadać przepisom władz państwowych.

Część „Oznakowanie taktyczne" – podaje, że oznakowanie taktyczne służy do identyfikowania pojazdów w ramach jednostek wojskowych głównie na polu walki. Na oznakowanie to składają się znaki złożone z pasków, figur geometrycznych i ich kombinacji (mogą być wykonane w kolorach), a wielkość ich powinna umożliwiać naziemną identyfikację pojazdów. Formę i ich usytuowanie określa dowódca, który decyduje o sposobie ich użycia.

W przypadkach: 1) użycia taśm do powietrznego / naziemnego rozpoznania część odsyła do załączników E i F dokumentu ATP – 27 (B), 2) zastosowania do stref zrzutu odsyła do STANAG 3570, 3) Do oznakowywania lądowisk dla śmigłowców do rozdziału 4 ATP – 49.

Część „Oznakowanie specjalne" – podaje zasady dotyczące oznakowania samochodów przewożących materiały niebezpieczne, Żandarmerii Wojskowej i regulacji ruchu, pojazdów sanitarnych, pojazdów do transportu niewybuchów oraz pojazdów uprzywilejowanych – o podwyższonych priorytetach przemieszczenia (np. przejazd pojazdów z oficerami łącznikowymi).

Część „Oznakowanie oraz identyfikowanie pojazdów w ruchu drogowym" – odsyła do rozdziału 5 „Porozumienia" dotyczącego oznakowania kolumn.

Rozdział 7 - Oznakowanie organów i personelu kierowania oraz regulacji ruchu

Rozdział przedstawia zasady oznaczania organów i personelu kierowania oraz regulacji sił zbrojnych państw NATO. Zagadnienia te są przedstawione w 3 zasadniczych częściach.

Część „Identyfikowanie personelu kierowania ruchu" – przedstawia zasadę oznakowywania personelu kierującego ruchem wojsk bezpośrednio stykającego się z przemieszczającymi się wojskami transportem wodnym, kolejowym, samochodowym lub lotniczym czerwonymi opaskami z symbolem ośmio - szprychowego koła.

Część „Identyfikowanie personelu regulacji ruchu" – stanowi, że personel regulujący ruchem na drodze będzie nosił opaski wyróżniające przedstawiane w rozdziale 2 „Porozumienia".

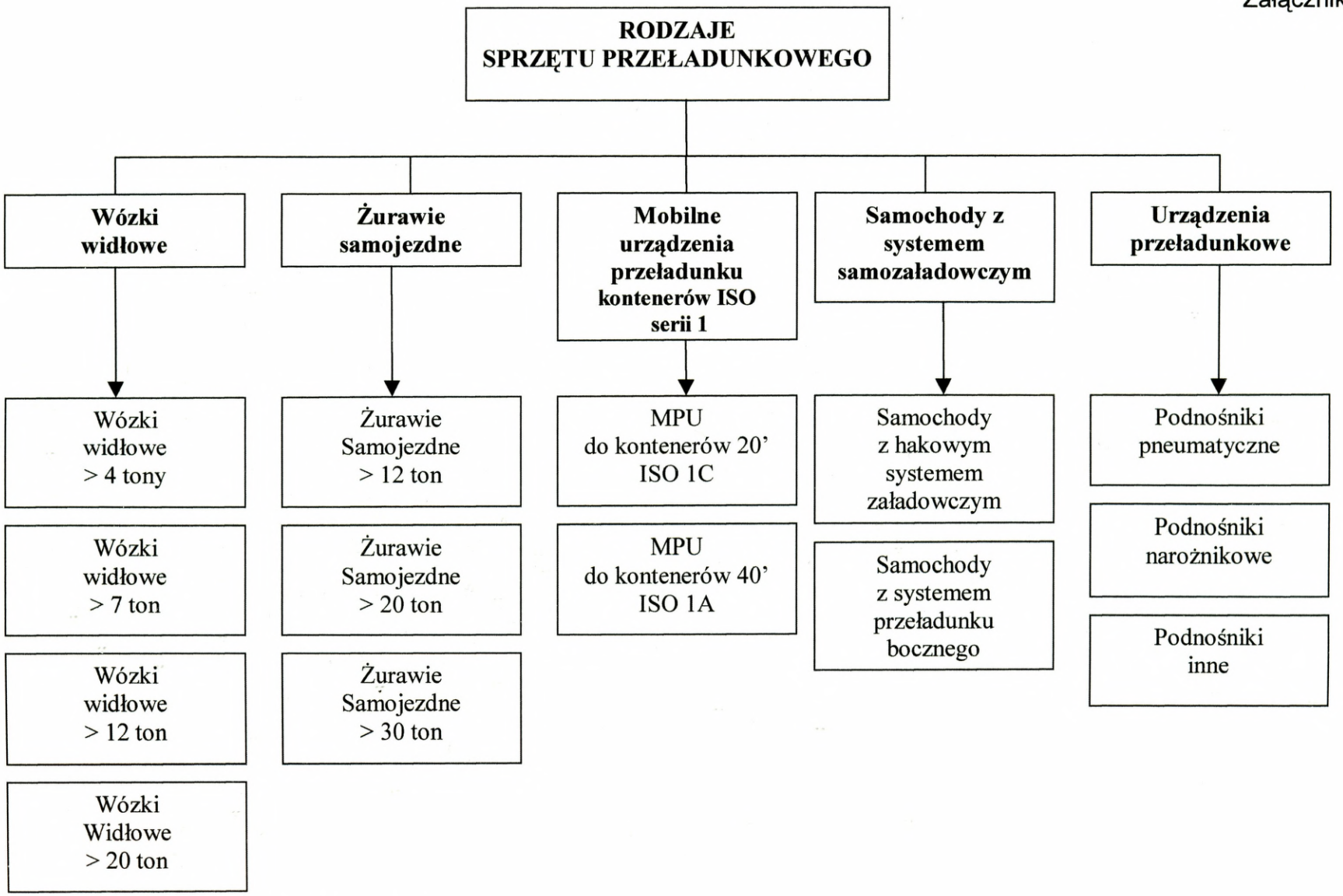
Część „Identyfikowanie organów kierowania oraz regulacji ruchu" – przedstawia zasadę, że do oznakowywania dróg: 1). organów kierowania oraz kontroli będą stosowane ogólne środki identyfikacji i znaki informacyjne, 2). Do organów stanowiących część sztabów nadrzędnych stosowane będą znaki identyfikacyjne zgodne ze STANAG 2035. Znaki informacyjne organów regulacji ruchu będą umieszczane na tablicach wg wzoru załącznika B/4 Znaki informacyjne (rozdział 4 STANAG 2454) i pokazywać będą: 1). Znaki ustalone w AAP-6 lub znak „ośmio - szprychowe koła", 2). Narodowe znaki wyróżniające stosownie do STANAG 1059. 3). Tam gdzie to konieczne - kierunek i/lub odległość od danego organu.

Załącznik 29

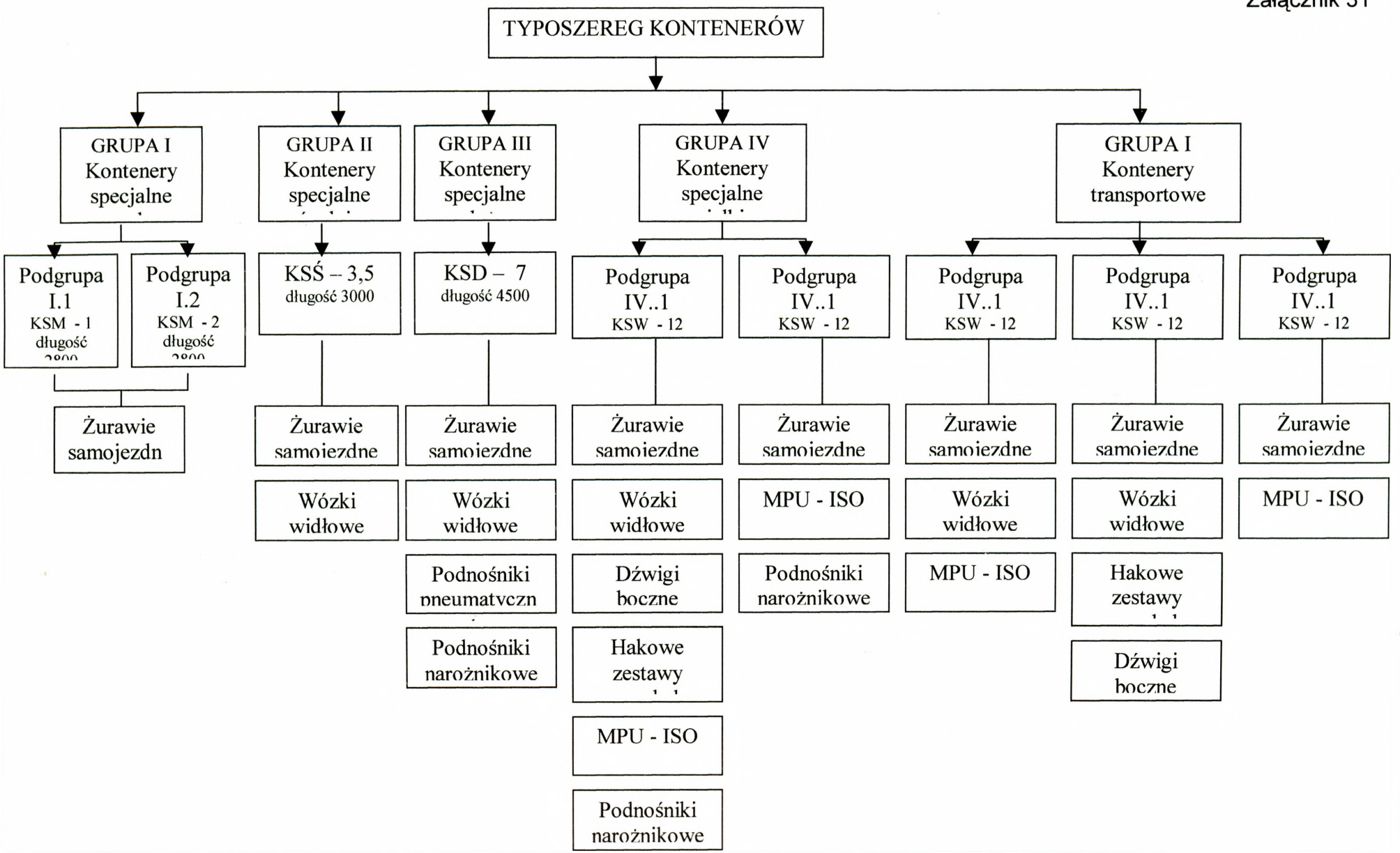
Tabela. Polskie dokumenty dotyczące obszaru ruchu drogowego związane tematycznie ze STANAG 2454 M&T (AMovP-1).

Lp.	Tytuł dokumentu
1.	Umowa Europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR (Dz. U. Nr 30, poz. 287 z 1999 r.)
2.	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60 z 1985 r z zm.)
3.	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z 1997 r. z zm.)
4.	Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. Nr 123, poz. 1353 z 2001 r.)
5.	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1986 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (Dz. U. Nr 6 poz. 33 z 1986 z zm.)
6.	Rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 maja 1998 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania tym ruchem przez wojskowe organy porządkowe (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z 1998 r.)
7.	Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 4 maja 1999 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 48, poz. 481 z 1999 r. z zm.)
8.	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. Nr 44, poz. 432 z 1999 r.)
9.	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 czerwca 1999 r. w sprawie przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 57, poz. 608 z 1999 r.)
10.	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 czerwca 1999 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. Nr 59, poz. 632 z 1999 r. z zm.)
11.	Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 sierpnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 71, poz. 799 z 1999 r.)
12.	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 58, poz. 622 z 1999 r. z zm.)
13.	Rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 sierpnia 1999 r. w sprawie rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych (Dz. U. Nr 84 poz.937 z 1999 r.)
14.	Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735 z 2000 r.)

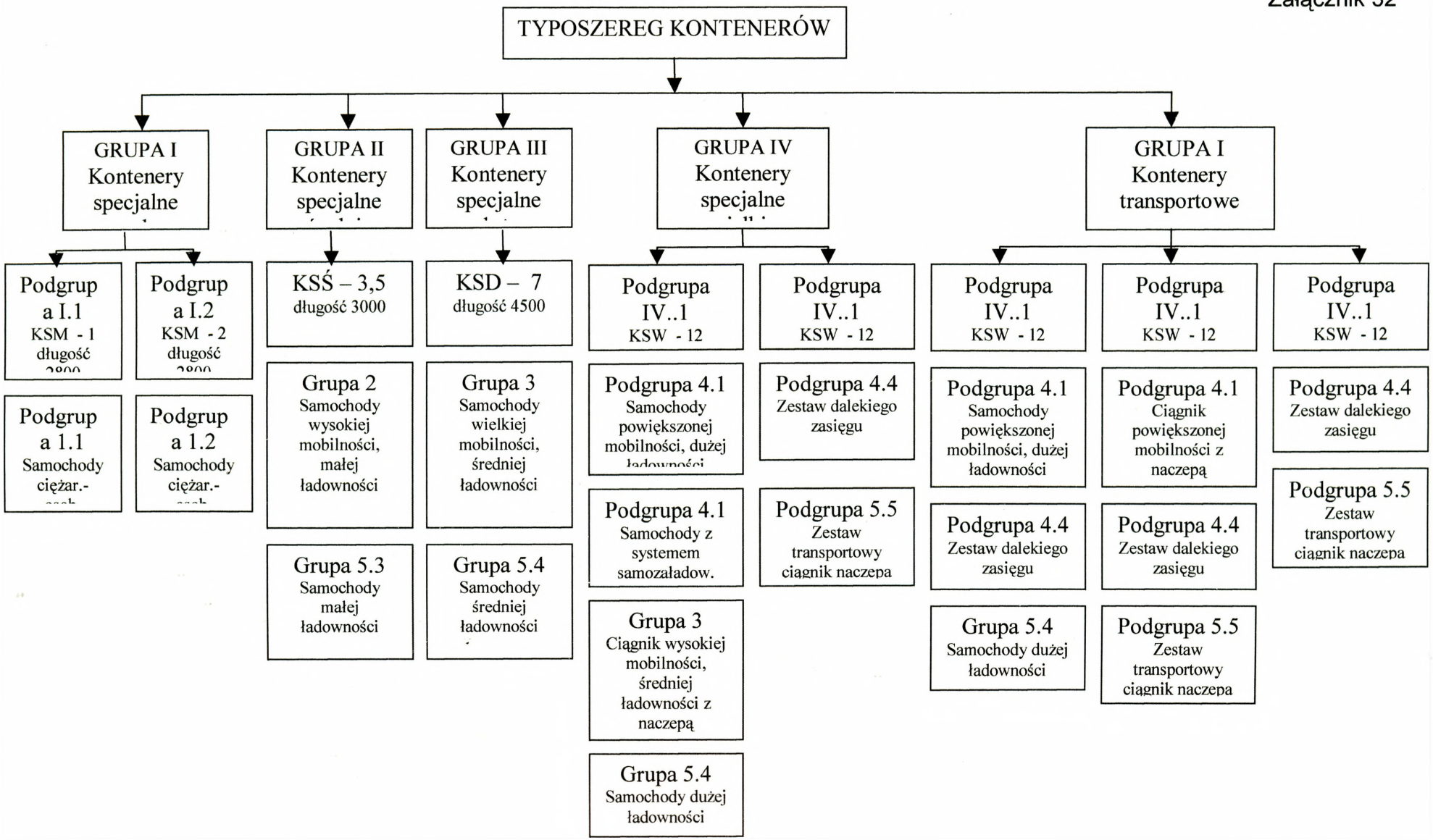
15.	Rozporządzenie Ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2000 r. w sprawie sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów jednostek podporządkowanych Ministrom Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 34, poz. 399 z 2000 r.)
16.	Decyzja Ministra Obrony Narodowej Nr 2 z dnia 5. stycznia 2002 r. w sprawie wskazania organów właściwych do wyrażania zgody na przejazd nienormatywnych pojazdów specjalnych należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. Urzęd. Nr 1 poz. 2 z 2002 r.)
17.	Zarządzenie Nr Z-34/MON ministra Obrony Narodowej z dnia 14 lipca 1999 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Obrony Narodowej
18.	Rozkaz szefa Sztabu Generalnego WP Nr 126/Log z dnia 05. kwietnia 2001 r. w sprawie wydawania pozwoleń na marsze kolumn (pojazdów) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk obcych)
19.	Rozkaz szefa Sztabu Generalnego 0432/Org. z dnia 13 listopada 2001 r. dot. utworzenia kompanii regulacji ruchu
20.	Regulamin działań taktycznych Wojsk Lądowych część II (pododdziały) sygn. Szt. Gen. 1423/94
21.	Regulamin działań taktycznych Wojsk Lądowych część I (związek taktyczny, oddział) sygn. Szt. Gen. 1422/94
22.	Zbiór znaków i skrótów wojskowych – sygn. Szt. Gen. 1462/96
23.	Regulamin działań wojsk lądowych – sygn. DWLąd 16/99
24.	Regulamin wykonywania skoków spadochronowych (desantowania) sygn. Szkol 684/87
25.	Instrukcja regulacji ruchu na szczeblu taktycznym sygn. Szef. Kom. 152/88
26.	Komplet regulującego ruchem drogowym – obsługa i eksploatacja sygn. Szef. Kom. 95/71
27.	Sprzęt regulacji ruchu – dokumentacja techniczno-obsługowa sygn. Szef. Kom. 70/69
28.	Zabezpieczenie komunikacyjne działań bojowych wojsk na szczeblu operacyjnym - podręcznik sygn. Szef. Kom. 143/86
29.	Wojskowe Drogi Samochodowe podręcznik część I sygn. Szef. Kom. 19/63
30.	Komunikacja wojskowa podręcznik sygn. Szef. Kom. 33/64
31.	Przepisy o przewozach wojskowych ładunków niebezpiecznych – sygn. Szef. Kom. 108/73
32.	Przechowywanie środków minersko – zaporowych – sygn. Inż. 374/74
33.	Instrukcja oczyszczania terenów z przedmiotów wybuchowych i niebezpiecznych – sygn. Inż. 387/75.
34.	Prace minerskie i niszczenia – sygn. Inż. 572/94
35.	Przepisy o gospodarce mieniem służby uzbrojenia i elektroniki w wojsku – sygn. Uzbr. 2000/79
36.	Katalog oznakowania pojazdów mechanicznych Sił Zbrojnych RP (projekt) część I Warszawa maj 2000 (opracowanie Zarządu Technicznego SG WP)
37.	Instrukcja o stosowaniu emblematu genewskiego – ZSZ GZL SG WP (projekt)
38.	Koncepcja systemu kierowania ruchem wojsk na priorytetowych drogach samochodowych - opracowanie własne ZTiRW



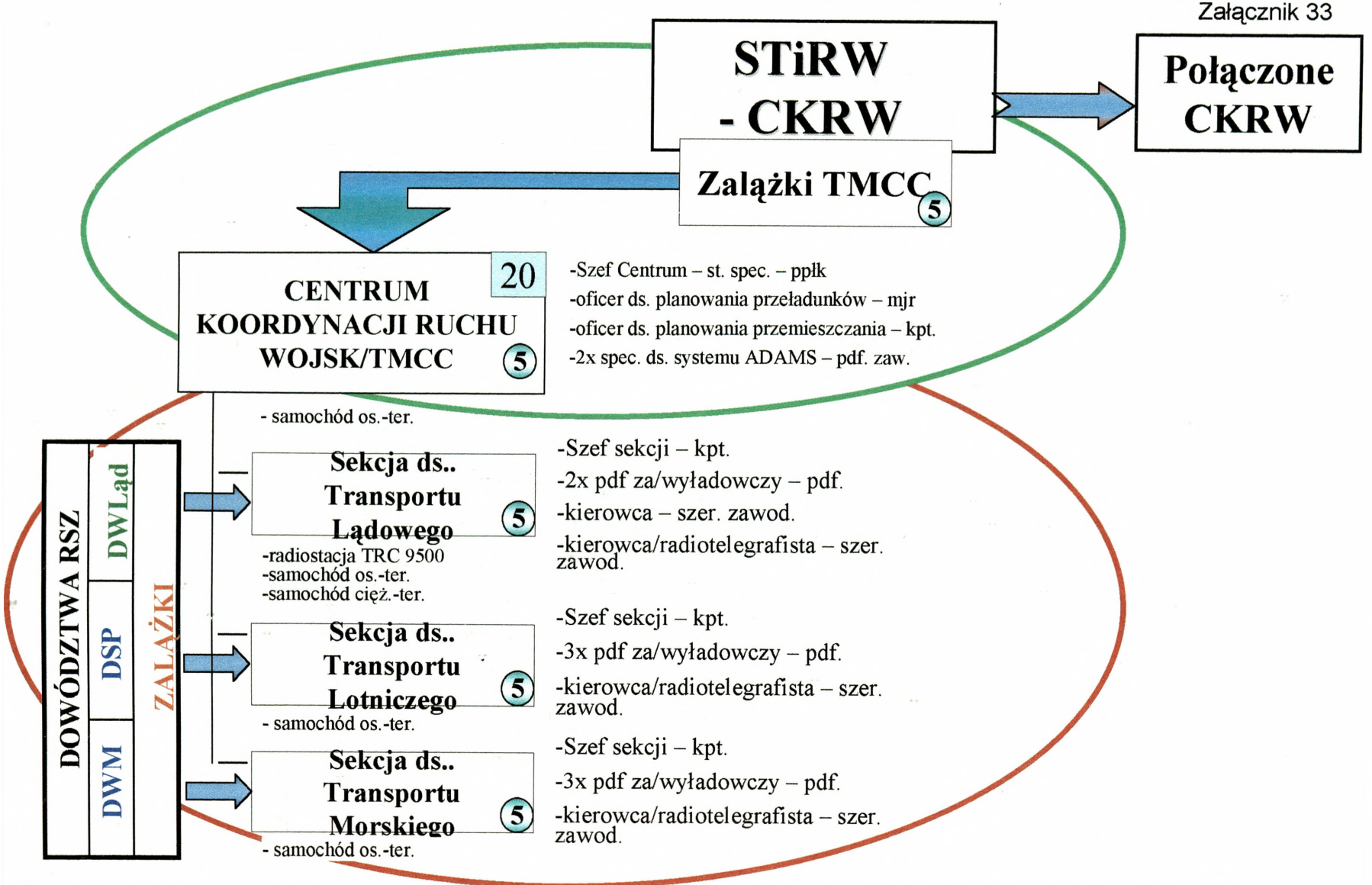
Rys. Rodzaje urządzeń przeładunkowych



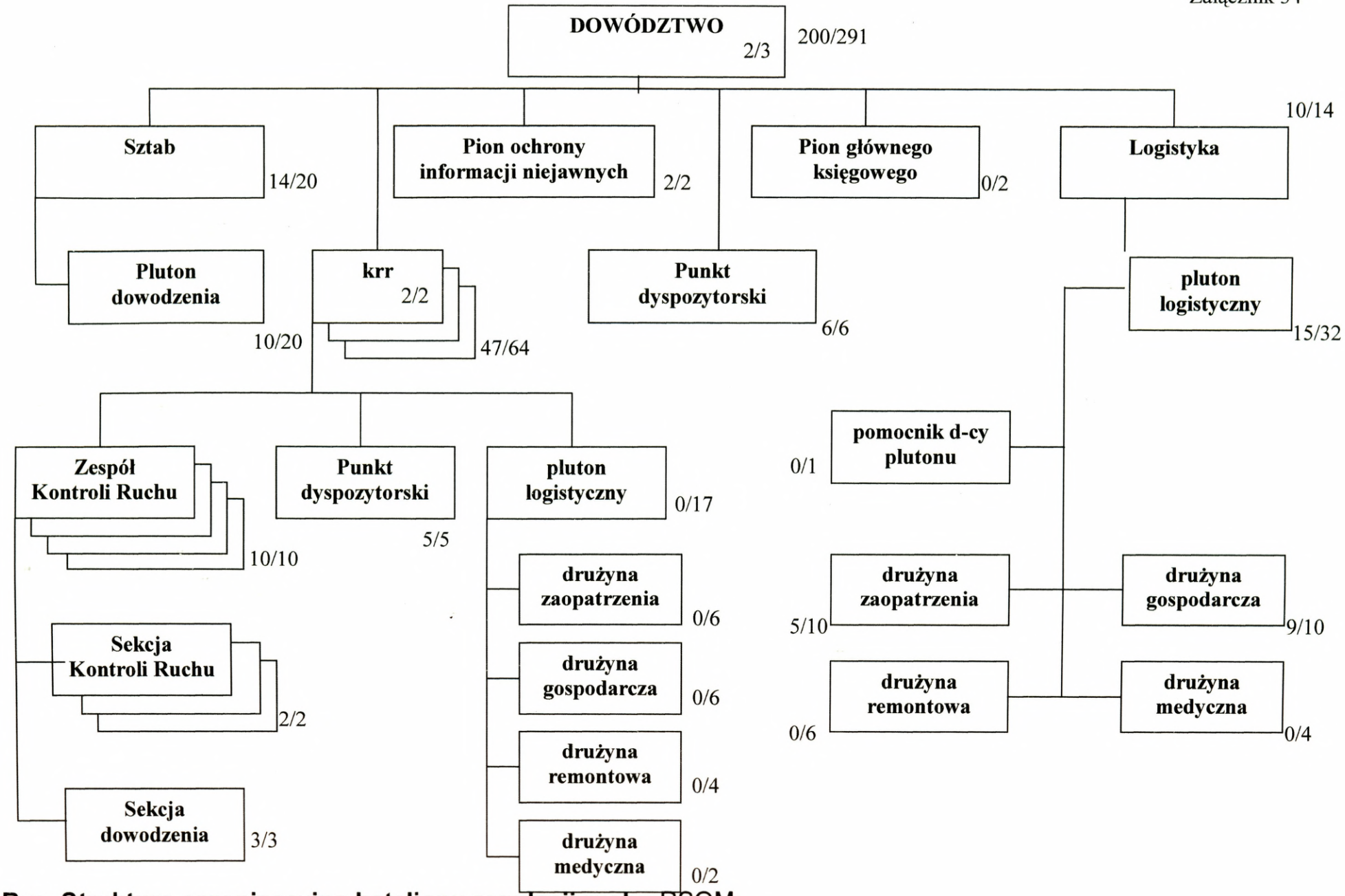
Rys. Powiązanie struktury kontenerów transportowych ze sprzętem przeładunkowym



Rys. Rodzaje kontenerów w powiązaniu ze środkami transportu



Rys. Formowanie centrum koordynacji ruchu wojsk na teatrze /TMCC/ w 2006 roku /projekt/



Rys. Struktura organizacyjna batalionu regulacji ruchu RSOM

Załącznik 35

Tabela. Zestawienie stanu osobowego batalionu regulacji ruchu RSOM

Grupa osobowa	D-dztwo	Sztab	pldow	Pion ochr.	Pion gł. ks.	Logistyka	pllog	PD	krr					3xkrr	Ogółem
									d-dztwo	PD	pllog	ZKRx4	Razem		
oficerów	2/3	10/13	1/1		0/1	4/6	1/1		1/1				1/1	3/3	**21/28**
pdf.zaw.		4/7	2/3	2/2	0/1	6/8	2/5	3/3	1/1	3/3	0/5	20/20	24/29	72/87	**91/116**
szer.zaw.			7/7					3/3		2/2		20/20	22/22	66/66	**76/76**
żzsw			0/9				12/26				0/12		0/12	0/36	**12/71**
Ogółem	**2/3**	**14/20**	**10/20**	**2/2**	**0/2**	**10/14**	**15/32**	**6/6**	**2/2**	**5/5**	**0/17**	**40/40**	**47/64**	**141/192**	**200/291**

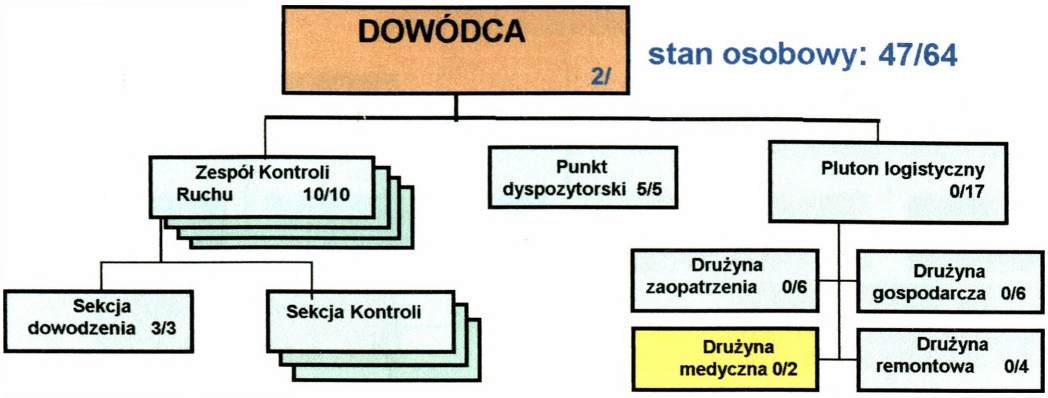
Załącznik 36

Tabela. Zestawienie wyposażenia i kosztów batalionu regulacji ruchu RSOM

L.p.	Wyszczególnienie sprzętu	Ilość	Cena jedn. (tys.zł)	Wartość (tys.zł)	Uwagi
Sprzęt uzbrojenia i elektroniki					
1	Pistolet wojskowy	28	1,3	36,40	
2	Pistolet maszynowy 9mm	84	1,5	126,00	
3	Karabinek AK MS	147	0,97	142,59	
4	Karabinek AK z noktowizorem	16	1,07	17,12	
5	Ręczny karabin maszynowy z noktowizorem	16	6,65	106,40	
6	rgppnc 7w	16	2,24	35,84	
7	Noktowizor samochodowy PNW 57	60	1,3	78,00	
8	Kamizelka kuloodporna kierowcy	60	1,9	114,00	
9	Kamizelka kuloodporna HLV II	231	1,95	450,45	
Razem:				**1106,80**	
Sprzęt samochodowy					
1	Samochód osobowo-terenowy	20	96	1920,00	
2	Samochód ciężarowo-szosowy	40	340	13600,00	
3	Przyczepa samochodowa śr. ładowności	17	59	1003,00	
4	Samochód chłodnia	1	240	240,00	
5	Chlebowóz	1	130	130,00	
6	Cysterna-dystrybutor 7,5 m3 na samochodzie	2	100	200,00	
7	Cysterna-dystrybutor 4.5 na przyczepie	3	40	120,00	
8	Warsztat obsługi pojazdów	1	300	300,00	
9	Cysterna na wodę na samochodzie 3000 l	1	100	100,00	
10	Motocykl	20	50	100,00	
11	Samochód sanitarny	4	120	480,00	
Razem:				**18193,00**	

Sprzęt inżynieryjny					
1	Agregat prądotwórczy 4 kW	1	30	30,00	
2	Agregat prądotwórczy 0.5 kW/1 kW	5	20	100,00	
3	Maska samochodowa MSP	50	3	150,00	
4	FWP 300	1	3	3,00	
5	Indywidualny filtr wody	20	1	20,00	
Razem:				**303, 00**	
Sprzęt kwaterunkowy					
1	Namiot NS	20	3	60,00	
2	Namiot NW6	20	2	40,00	
3	Nagrzewnica	9	0,5	4,50	
4	Materac	291	0,3	87,30	
5	Śpiwór	291	0,16	46,56	
6	Prześcieradło	582	0,018	10,48	
7	Stół składany	40	0,1	4,00	
8	Krzesło składane	100	0,05	5,00	
9	Sprzęt oświetlający	15	0,05	0,75	
10					
Razem:				**258,59**	
Sprzęt łączności i informatyki					
1	Radiostacja RF HARRIS 5000	5	225	1125,00	
2	Radiostacja RF HARRIS 5200	5	250	1250,00	
3	Radiostacja UKF TRC 9500	16	220	3520,00	
4	Radiotelefon sam. MOTOROLA GP-360	20	60	1200,00	
5	Radiotelefon przen. MOTOROLA GP-340	20	4	80,00	
6	Kserokopiarka	8	6	48,00	
7	Telefaks	8	1,5	12,00	
8	Laptop o podwyższonej odporności klim.	10	60	600,00	
9	Skaner	8	0,5	4,00	
10	Drukarka laserowa	8	1,4	11,20	
11	Drukarka laserowa kolorowa	8	2,5	20,00	
12	Odbiornik GPS	45	2	90,00	

13	Oprogramowanie standardowe	8	7	56,00	
14	Rzutnik multimedialny	2	15	30,00	
15	Ekran	2	0,4	0,80	
16	Wyposażenie dodatkowe (kable, ładowarki)	8	0,5	4,00	
17	Telefon komórkowy	50	2	100,00	
Razem:				**8151,00**	
Ogółem:				**28012,39**	
Przy wykorzystaniu kontenerów					
1	Zestaw samozaładowczy do kontenerów	6	128	768,00	
2	Kontener sztabowy	6	50	300,00	
3	Kontener 20'	20	20	400,00	
				1468, 00	
Ogółem z wykorzystaniem kontenerów:				**29480,39**	

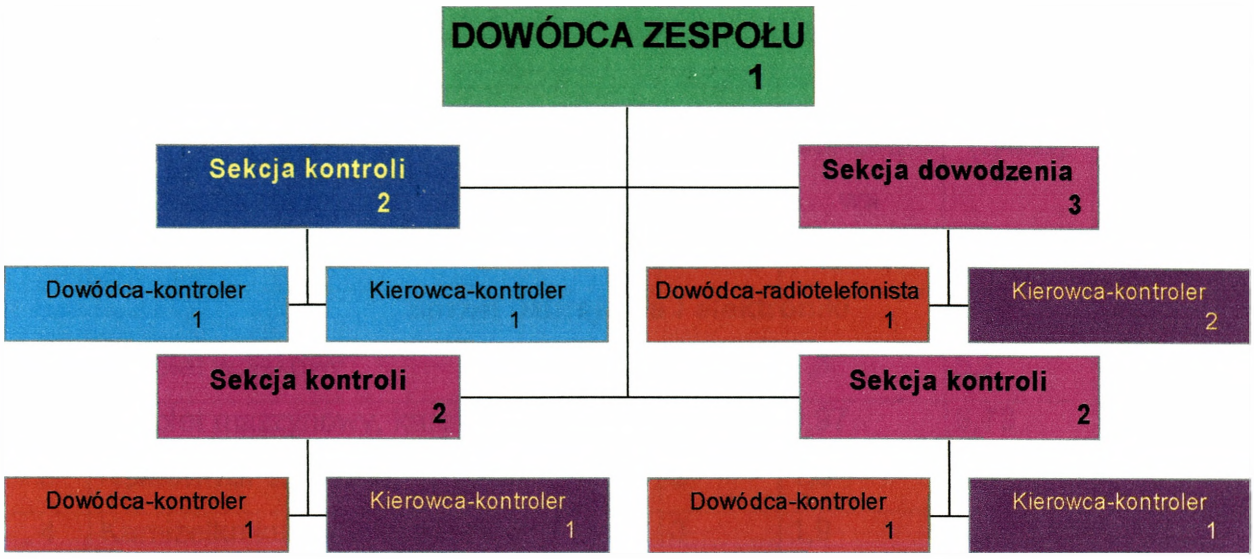


Rys. Kompania regulacji ruchu cz. P/W /projekt/

Tabela - Zasadnicze wyposażenie kompanii regulacji ruchu

L.p.	Rodzaj sprzętu	Ilość	Uwagi
1.	Samochód osobowo-terenowy	6	
2.	Samochód ciężarowo-szosowy	10	
3.	Przyczepa średniej ładowności	5	
4.	Cysterna - dystrybutor na przyczepie	1	
5.	Motocykl	6	
6.	Kontener sztabowy	6	
7.	Radiostacja HARRIS RF 5200/5800H	2	
8.	Radiotelefon sam. Motorola GP-360	6	
9.	Radiotelefon przenośny Motorola GP-340	3	
10.	Telefon komórkowy	18	
11.	Odbiornik GPS	10	
12.	Laptop o podwyższ param. odporności klimat.	2	
13.	Telefaks, kserokopiarka, skaner	2	Po jednym egz.
14.	Drukarka laserowa cz.b. i kolor	2	Po jednym egz.
15.	Rzutnik multimedialny, ekran	1	kpl
16.	Kamizelka kuloodporna kierowcy	16	
17.	Kamizelka kuloodporna HLV II	48	
18.	Kuchnia plecakowa	1	
19.	Indywidualny filtr wody	2	
20.	Elektrownia 0.5 kW/1/4	1	.

Załącznik 38



Rys. Zespół kontroli ruchu

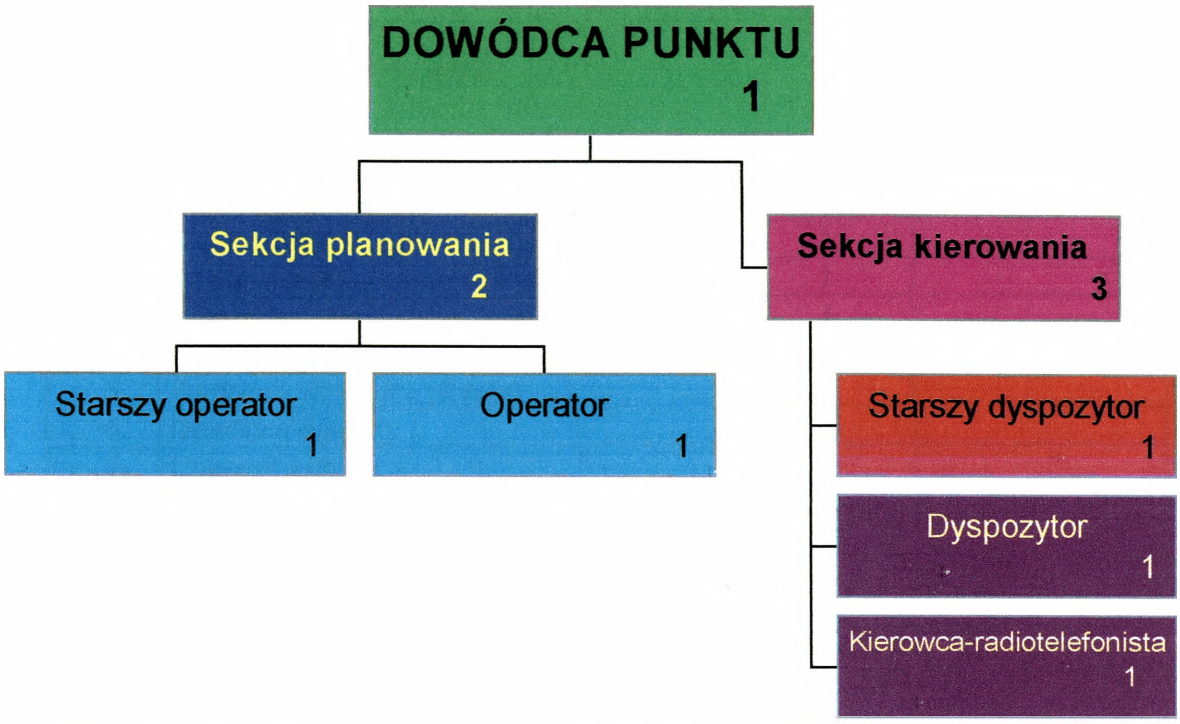
Tabela - Zasadnicze wyposażenie zespołu kontroli ruchu

L.p.	Rodzaj sprzętu	Ilość	Uwagi
1.	Samochód osobowo-terenowy	1	1 z rdst KF
2.	Samochód ciężarowo-szosowy	2	
3.	Przyczepa średniej ładowności	1	
4.	Cysterna - dystrybutor na przyczepie	1	
5.	Motocykl	2	
6.	Kontener sztabowy	1	lub NS
7.	Radiostacja HARRIS RF 5200/5800H	1	
8.	Radiotelefon sam. Motorola GP-360	2	
9.	Radiotelefon przenośny Motorola GP-340	3	
10.	Telefon komórkowy	5	
11.	Odbiornik GPS	4	
12.	Laptop o podwyższ param. odporności klimat.	2	
13.	Telefaks, kserokopiarka, skaner	3	Po 1egz.
14.	Drukarka laserowa cz.b. i kolor	2	Po 1 egz.
15.	Rzutnik multimedialny, ekran	1	kpl
16.	Kamizelka kuloodporna kierowcy	5	
17.	Kamizelka kuloodporna HLV II	5	
18.	Kuchnia plecakowa	1	
19.	Indywidualny filtr wody	10	
20.	Elektrownia 0.5 kW	1	.

Tabela. Zestawienie wyposażenia i kosztów zespołu kontroli ruchu RSOM

L. p.	Wyszczególnienie sprzętu	Ilość	Cena jednostkowa (tys.zł)	Wartość (tys.zł)	Uwagi
Sprzęt uzbrojenia i elektroniki					
1	Pistolet wojskowy	4	1,3	5,2	P-83
2	Pistolet maszynowy, karabinek	7	0,97	6,79	AK -MS
3	Noktowizor samochodowy PNW 57	2	1,3	2,6	
4	Kamizelka kuloodporna kierowcy	3	1,9	5,7	
5	Kamizelka kuloodporna HLV II	8	1,95	15,6	
Razem:				**35, 89**	
Sprzęt samochodowy					
1	Samochód osobowo-terenowy	1	96	96	
2	Samochód ciężarowo-szosowy	2	340	680	
3	Przyczepa-cysterna paliwowa	1	30	30	
4	Motocykl	2	45	45	
5	Przyczepa samochodowa śr. ładowności	1	59	59	
Razem:				**910, 00**	
Sprzęt inżynieryjny					
1	Agregat prądotwórczy 0.5 kW	1	20	20	
2	Maska samochodowa MSP	4	3	12	
3	FPW- 300	1	3	3	
4	Indywidualny filtr wody	10	1	10	
Razem:				**45, 00**	
Sprzęt kwaterunkowy					
1	Kontener sztabowy	1	70	70	z wypos.
2	Namiot NS	2	2	4	
3	Namiot NW6	1	2	2	
4	Materac	10	0,3	3	
5	Śpiwór	10	0,16	1,6	
6	Prześcieradło	20	0,018	0,36	

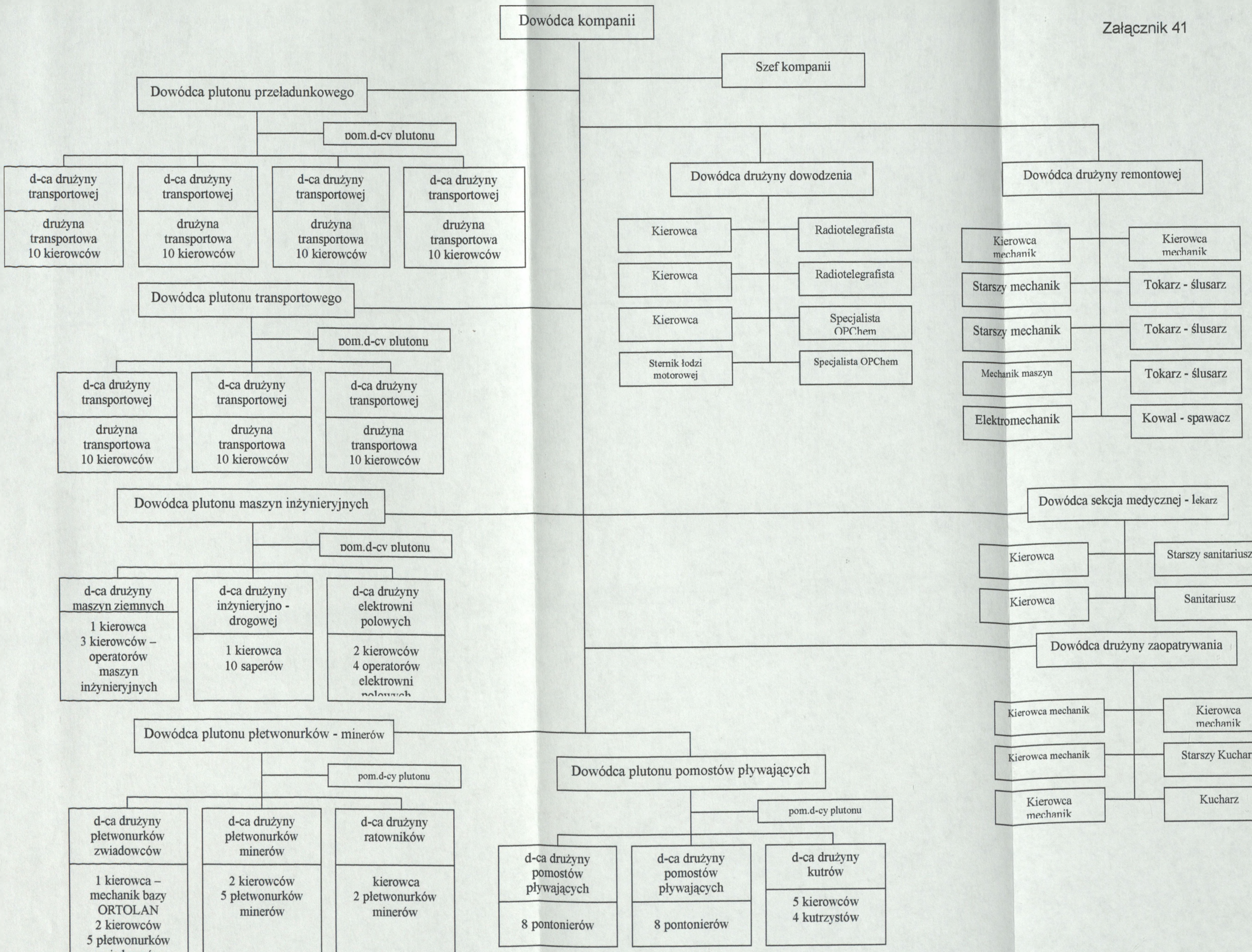
7	Stół składany	3	0,1	0,3	
8	Krzesło składane	8	0,05	0,4	
9	Sprzęt oświetlający	2	0,05	0,1	
10	Nagrzewnica	2	0,5	1	
Razem:				**82, 76**	
Sprzęt łączności i informatyki					
1	Radiostacja RF HARRIS 5200	1	250	250	
2	Radiostacja UKF TRC 9500	1	85	85	
3	Radiotelefon sam. MOTOROLA GP-360	2	60	180	
4	Radiotelefon przen. MOTOROLA GP-340	3	4	20	
5	Telefon komórkowy	5	2	10	
6	Telefaks	1	1,5	1,5	
7	Laptop o podwyższonej odporności klim.	2	20	40	
8	Skaner	1	0,5	0,5	
9	Drukarka laserowa	1	1,4	1,4	
10	Drukarka laserowa kolorowa	1	2,5	2,5	
11	Odbiornik GPS	4	2	8	
12	Oprogramowanie standardowe	2	7	14	
13	Rzutnik multimedialny	1	15	15	
14	Ekran	1	0,4	0,4	
15	Wyposażenie dodatkowe (kable, ładowarki)	1	0,5	0,5	
16	Kserokopiarka	1	6	6	
Razem:				**634, 80**	
Sprzęt żywnościowy					
1	Kuchnia plecakowa	1	3	3	
Razem:				**3**	
OGÓŁEM ZKR :				**1711, 45**	



Rys. Struktura Punktu Dyspozytorskiego

Tabela. Zasadniczy sprzęt Punktu Dyspozytorskiego

L.p.	Rodzaj sprzętu	Ilość	Uwagi
1.	Samochód ciężarowo-szosowy (wóz dowodzenia)	1	
2.	Kontener sztabowy	1	lub NS
3.	Radiostacja HARRIS RF 5200/5800H	1	
4.	Radiostacja UKF TRC 9500	1	
5.	Radiotelefon przenośny Motorola GP-340	2	
6.	Telefon komórkowy	2	
7.	Odbiornik GPS	1	
8.	Laptop o podwyższ param. odporności klimat.	2	
9.	Telefaks, kserokopiarka, skaner	3	Po jednym egz.
10.	Drukarka laserowa cz.b. i kolor	2	Po jednym egz.
11.	Kamizelka kuloodporna kierowcy	1	
12.	Kamizelka kuloodporna HLV II	5	



Rys. Struktura organizacyjna kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich

Załącznik 42

Tabela. Wykaz stanowisk kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich

Lp.	Stanowisko	Ilość	Uwagi
1.	Dowódca kompanii	1	
2.	Szef kompanii	1	
3.	Lekarz	1	
4.	Dowódca plutonu	4	
5.	Pomocnik dowódca plutonu	4	
6.	Dowódca drużyny	16	
7.	Operator kierowca	33	
8.	Kierowca mechanik	26	
9.	Saper	10	
10.	Operator elektrowni polowej	4	
11.	Płetwonurek	12	
12.	Pontonier	16	
13.	Kutrzysta	4	
14.	Mechanik	3	
15.	Tokarz – ślusarz	3	
16.	Radiotelegrafista	2	
17.	Specjalista OPChem	2	
18.	Kucharz	2	
19.	Sanitariusz	2	
20.	Sternik łodzi motorowej	1	
RAZEM		147	

Załącznik 43

Tabela. Wyposażenie kompanii operacji przeładunkowych w portach morskich w techniczny sprzęt specjalistyczny transportowy i mechanizacji prac przeładunkowych

Lp.	Typ urządzenia	Ilość	Uwagi
1.	Samochód z hakowym systemem załadowczym	5	
2.	Samochód z systemem przeładunku bocznego	5	
3.	Samochód ciężarowe średniej ładowności	17	
4.	Samochód osobowo - terenowy	5	
5.	Ciągnik	1	
6.	Ciągnik ciężki	2	
7.	Ciągnik siodłowe	10	
8.	Ciągnik terenowo-szosowy	5	
9.	Podnośnik do transportu kontenerów	4	
10.	Ciężki terenowy podnośnik do transportu kontenerów 20 i 40 stopowych.	2	
11.	MPU do kontenerów 20' ISO 1C,	3	
12.	MPU do kontenerów 40' ISO 1A	3	
13.	Wózek widłowy > 4 tony	3	
14.	Wózek widłowy > 12 ton	3	
15.	Wózek widłowy > 20 ton	1	
16.	Żuraw Samojezdny > 12 ton	2	
17.	Żuraw Samojezdny > 20 ton	1	
18.	Żuraw Samojezdny > 30 ton	1	
19.	Podnośnik pneumatyczne	1	
20.	Naczepa do transportu kontenerów	10	
21.	Naczepa niskopodwoziowe	10	
22.	Średnia przyczepa towarowa	3	
23.	Autocysterna na wodę	1	
24.	Samochód (cysterna paliwowa)	1	
25.	Przyczepa (cysterna paliwowa)	1	
26.	Samochód sanitarny	2	
27.	Maszyna inżynieryjno – drogowa MID	1	
28.	Spycharko–ładowarka z wymiennym osprzętem roboczym	1	
29.	Koparka	1	
30.	Ruchomy węzeł łączności	1	
31.	Ruchomy Warsztat B/Inż na 2 samochodach i 2 przyczepach	1	
32.	Baza ORTOLAN	1	
33.	Stacja Ładowania Akumulatorów (PSŁ-16) na samochodzie i przyczepie	1	
34.	Kuchnia polowa RKP-340 na przyczepie dwuosiowej	1	
35.	Szybka łódź motorowa	1	
36.	Łodzie z silnikiem zaburtowym	3	
37.	Kutry KH-200	2	
38.	park pontonowy PPM - 71	1	

L.p.	Rodzaj sieci	TMCC	Kom. portu wylad	PD PDO brr/krr	ZKR	SKR SDow	pllog	Uwagi
1	Radiowa KF							RF HARRIS 5000/5200
2	Radiowa UKF							TRC-9500
3	Telefoniczna							PKL
4	Telefoniczna komórkowa							
5	Faksowa							
6	Internet							

Rys. Schemat łączności jednostek regulacji ruchu RSOM

Załącznik nr 45

ZAPOTRZEBOWANIE NA TRANSPORT

Nazwa jednostki wojskowej	
Adres jednostki wojskowej,	
Oficer ds. Transportu Telefon, faks	
Docelowy punkt przemieszczenia	
Najdogodniejsze z punktu widzenia jednostki lotniska (port, stacja) załadunku i wyładunku	
Ilość personelu do przerzutu	
Średni ciężar wyposażenia osobistego żołnierza	

Do zapotrzebowania dołączona jest specyfikacja ładunku sprzętu i uzbrojenia wojskowego oraz specyfikacja ładunków niebezpiecznych (na oddzielnym załączniku).

Pieczęć

Dowódca Jednostki Wojskowej

Załącznik 46

(wypełnia jednostka przemieszczana w 2 egz.)

.....

(jednostka, urząd/znak akt) (miejscowość, data)

Zgłaszający (prowadzący sprawę).....

(organ, nazwisko, nr tel.)

Do.....

(adresat, podać nazwę i siedzibę organu, instytucji do której wysłane będzie zgłoszenie)

Zgłoszenie potrzeb transportu morskiego
dla przewozu sił zbrojnych /przewóz jednostki ze sprzętem/

1 .a). Na podstawie czyjego zarządzenia żądany jest transport

.....

b).Z jakiego rozdziału i w czyjej dyspozycji są środki finansowe.....

c).Dane płatnika-jaki urząd/jednostka/kasa jest kompetentna do zagospodarowania tych środków(podać adres, nr NIP, nr konta itp.).....

2.

Z.....

(żądany/ostateczny port załadowania)

Do.....

(żądany/ostateczny port rozładowania)

3.Ogólne dane o ładunku-rodzaj ładunku.....

całkowita objętość..... (m^3); całkowity ciężar..... (kg)

4.Uczestnicy przewozu:

nadawca(adres, tel.).....; odbiorca(adres, tel.).....

5.Najwcześniejszy termin załadowania (zlecenia) przez nadawcę.....

Najwcześniejszy termin przybycia(gotowości odbioru) do odbiorcy:

.....

Najpóźniejszy termin dostawy do odbiorcy:

.....

6. Załączniki (w 2 egz.)-wykaz ładunku:

- lista pasażerów(wraz z danymi osobowymi);
- lista sprzętu(pojazdów, uzbrojenia, kontenerów-ciężar i wymiary);
- lista ładunków niebezpiecznych(kod; klasa, ilość, sposób pakowania, ciężar);
- lista innych ładunków.

7.Szczególne wymagania transportowe, uwagi i prośby.

Załącznik nr 47

LISTA PASAŻERÓW NA TRANSPORT LOTNICZY
PERSONNEL LIST FOR SHIP (AIRCRAFT)

Data wylotu:
Departure Date:

Samolot:
Plane:

No Lp	Stopień wojskowy Military rank	Nazwisko, imię, imię ojca Name, Surname, Father's Name	Data urodzenia Date of birth	Numer paszportu Number of passport	Rodzaj i numer broni Type and number of weapons	Uwagi Remarks

Pieczęć jednostki
Seal

Podpis
Signature

Załącznik 48

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS

Shipper

Air Waybill no.

Page | of | pages
Shipper's reference number
(optional)

Consignee

IATA

Two completed and signed copies of this declaration must be handed to the operator.

TRANSPORT DETAILS

This shipment is within the limitations prescribed for

(delete non-applicable)

PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY

Airport of departure

Airport of destination

WARNING

Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties. This declaration must not, in any circumstances, be completed and/or signed by a consolidator, a forwarder or IATA cargo agent.

Shipment Type *(delete non-applicable)*

NON-RADIOACTIVE	RADIOACTIVE

NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS

Dangerous Goods Identification					Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
Proper Shipping Name	Class or Division	UN or ID No.	Packing Group	Subsidiary Risk			

Additonal Handling Information

I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by proper shipping name, and are classified, packed, marked and labelled/placarded, and are in all respects in the proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.

Name/title of signatory

Place and date

Signature *(see warning above)*

Tate Freight Forms Ltd. 01908 221162 SITPRO Approved Licencee No. 20

Załącznik 49

Specyfikacja towarów dla lotu nr ....
Specification of goods for flight to no.....

Właścicielem kontenera jest jednostka.....
This container is property of .....

Lp./No	Opis towaru Description of goods	Rodzaj opakowania Type of package	Ilość opakowań Quantity of package	Waga Weight (kg)	Wartość Value (USD)	Uwagi Remarks
RAZEM NETTO/TOTAL NET						
RAZEM BRUTTO/TALGROOS						

pieczęć jednostki
seal

podpis
signature

Załącznik 50

FORMULARZ 302/ FORMULAIRE 302/ FORM 302

Deklaracja celna eksportowo – importowa dla towarów, które są własnością Polskich Sił Zbrojnych

Export customs declaration form goods which are the property of, or destined to be the property of, the polish forces

Déclaration pour la douane relative à des marchandises appartenant ou destinées aux forces polish

Kopia nr
Copy No
Exemplaire No .....

Kolejny nr
Serial No
No de série .....

Dokument ten traci ważność po (data)
This document will be invalid after (date)
Ce document sera sans valeur aprés le (date) .....

Sposób transportu
Mode of transport
Mode de transport .....

Liczba rejestrowanych pojazdów, barek, wagonów, itp.
Registration number of vehicles, railway cars etc ...
No de l' enregistrement des véhicules, wagons de chemins de fer, etc...
.....

Nazwa i adres transportującego
Name and address of transporter
Nom et adresse du transporteur .....

Nr referencyjny
Reference No
Numéro de référence .....

Nazwa i adres nadawcy
Name and address of consignor
Nom et adresse do l' expediteur .....

Nazwa i adres odbiorcy
Name and address of consignee
Nom et adresse du destinataire .....

Miejsce przeznaczenia/ Final destination/ Destination finale .....

Plombowane / Nie plombowane (*). Gdy plombowane: numery plomb, liczba oraz upoważnienie plombowania wpisane będzie poniżej w kolumnie (e).
Sealed/ not sealed (*). When sealed: seal numbers, quantity and sealing authority will be shown in column (e) below.
Plombé/ non – plombé (*). Si l' envoi a été plombé, indiquer dans la colonne (e) ci-dessous l' espéce, le numéro et le nombre des plombs et l' autorité qui les a apposes.

(a) Liczba (cyframi i słownie) oraz opis opakowań Number (in figures and words) and description of packages Nombre (en chiffres et en lettres) et description des colis	(b) Znaki i numery Marks and numbers Marques et numéros	(c) Opis towarów Description of goods Désignation des marchandises	(d) Waga (cyframi i słownie) Brutto/ Netto (*) (kg) Weight in figures and words. Gross/ Net (*) (kg) Poids (chiffres et en lettres. Brut/ Propre (*) (kg)	(e) Uwagi Numery plomb Remarks Seal numbers Observations Numeéros des plombs

Ja
I
Je .....

(Stempel/ Tampon)

Podpis, data/ Signature – Date

.....

(Imię i nazwisko) zaświadczam, że transportowana przesyłka opisana w niniejszym dokumencie podlega Polskim Siłom Zbrojnym i zawiera towary tylko do ich użytku.
(Name in full) certify that the shipment described herein is transported under the authority of the Polish Forces and contains only goods for their use.
(Nom et prenoms) certifie que l' envoi décrit ci-dessus est transporté avec l'autorisation des Forces Polonises et qu' il contient uniquement des marchandises pour leur usage.

Stopień i stanowisko – adres/ Rank and unit – address/ Qualité et unité – adresse

.....

POŚWIADCZENIE ODBIORU / CERTIFICATE OF RECEIPT / CERTIFICAT DE RECEPTION

Ja
I
Je .....
Podpis, data/ Signature – Date

.....

(Imię i nazwisko) zaświadczam, że towary wymienione powyżej odebrano zgodnie z opisem.
(Name in full) certify that the goods listed above have been received as described.
(Nom et prenoms) certifie que les marchandises indiquées ci-dessus ont été reques et qu'elles étaient conformes.

Stopień i stanowisko – adres/ Rank and unit – address/ Qualité et unité – adresse

.....

Jest to dokument ścisłego zarachowania, który stanowi zarówno urzędowe świadectwo uprawnienia importowo - eksportowego jak i deklarację celną.
This is an accountable document which constitutes both an official certificate of import/ export authorisation and a customs declaration.
Ce document est un document comptable servant d' importation et d' exportation ainsi que de déclaration en douane.

Wskazówki użycia tego dokumentu znajdują się na odwrocie/ For instructions for use of this document see overleaf/
Voir au verso les instructions pour l'utilisation de ce document.
(*) *Niepotrzebne skreślić/ Delete where inapplicable/ Biffer la mention inutile.*

FORMULARZ 302/ FORM 302/ FORMULAIRE 302

Oświadczam, że:

1. przekażę notyfikację importowo – eksportową do kompetentnych władz celnych wraz z wykazem towarów które nie są akceptowane przez Polskie Siły Zbrojne lub siły zbrojne NATO, będące odbiorcami tych towarów.
2. nie odstąpię towarów osobom trzecim bez dostosowania się do odpowiednich przepisów celnych i innych regulacji prawnych, obowiązujących w kraju, gdzie odbiór tych towarów został odmówiony.
3. przedstawię wymagane dokumenty na żądanie władz celnych.

I undertake :

1. to produce this import/ export notification to the appropriate customs authorities together with such goods as have not been accepted by the agency of the Polish Forces or NATO forces entitled to receive such goods.
2. not to hand such goods to any third party or parties without due observance of the current customs and other regulations of the country in which delivery of the goods has been refused.
3. to produce my credentials to the customs authorities on demand.

Je m'engage:

1. à présenter aux autorités des Douanes compétentes, avec cette déclaration d' importation/ d' exportation à l' appui, les marchandises qui n' ont pas été réceptionnées par les services des Forces armées Polonaise ou des Forces armées de l' OTAN, autorisés à les recevoir.
2. à ne pas remettre à des tierces personnes les marchandises sus-dites sans respecter les réglements douaniers et autres en vigueur dans le pays où la reception aura fail l' objet d' un refus.
3. à légitimer mon identité sur la demande de l' autorité des Douanes.

Podpis, nazwisko i adres osoby przedstawiającej towary urzędowi celnemu/ Signature, name and address of person presenting the goods to customs/ Signature, nom et adresse de la personne qui présente les marchandises a la douane.

Podpis/ Signature ..... Adres/ Address/ Adrese .....

Towary przedstawiono władzom celnym/ Goods presented to customs authorities on/ Marchandises presentées à la douane le (data/ date) ..... w (miejsce) / at (place) / a (lieu) .....

CZĘŚĆ ZASTRZEŻONA DLA URZĘDU CELNEGO / PART RESERVED FOR CUSTOMS / PARTIE RESERVE A LA DOUANE

	Kraj Country Pays	Urząd Celny Customs Office Bureau des douanes	Data przekraczania Date of crossing Date du passage	Podpis urzędnika celnego oraz uwagi Signature of customs officer and remarks Signature de l' agent des douanes et observations	Urzędowa pieczęć celna Official customs stamps Cachet de la douane
Wjazd Entry Entrée					
Wyjazd Exit Sortie					
Wjazd Entry Entrée					
Wyjazd Exit Sortie					

INSTRUKCJA DLA PRZEWOŹNIKA / INSTRUCTIONS FOR THE CONSIGNOR / INSTRUCTIONS POUR L' EXPEDITEUR

Przewoźnik (spedytor) wraz z transportowaną przesyłką dostarczy wymagane kopie dokumentów i przedstawi je odpowiednim władzom celnym, aby uniknąć sporządzania dodatkowych, zbędnych deklaracji.

THE CONSIGNOR will present all copies with the shipment to the transporter. Tampering with the forms by means of erasures or additions thereto by the consignor and/ or the transporter of their employees will void this declaration.

L´EXPEDITEUR doit remettre tous les exemplaires au transporteur en même temps que l´envoi. L´altération des documents par l´expéditeur, le transporteur, ou leurs employés (suppressions, edditions, surcharge, ratures) entraine automatiquement la nullité de cette déclaration.

ROZDZIAŁ KOPII / DISTRIBUTION OF COPIES / DESTINATION DES EXEMPLAIRES

Kopia nr 1	Przekazana będzie dla przewoźnika/ spedytora wraz z przesyłką po oficjalnej odprawie celnej i ostemplowaniu kopii. Duplikat oraz kopie dodatkowe również dane będą przewoźnikowi, który przedstawi je dla kolejnych urzędów celnych.
Kopia nr 2	Powinna być zwrócona dla nadawcy przesyłki wraz z poświadczeniem odbioru . Jest przeznaczona dla oficjalnych władz celnych kraju wysyłającego.
Kopia nr 3	Jest przeznaczona dla oficjalnych władz celnych kraju przeznaczenia. W przypadku tranzytu muszą być wykonane kolejne kopie
Kopia nr 4	o numerach 4a, 4b, itd., dla potrzeb biur celnych krajów tranzytowych.
Kopia nr 5	Zachowuje się w aktach archiwalnych urzędu wydającego dokument.
Copy No 1	Will be handed over to the consignee together with the shipment by the transporter after customs officials have processed and stamped this copy.
Copy No 2	Should be returned by the recipient to the despatching agency together with an acknowledgement of receipt.
Copy No 3	Is intended for processing and retention by customs officials of the country of origin.
Copy No 4	Is intended for retention by customs officials of the country of destination. Where necessary for transit purposes, further copies, to be marked 4a, 4b, etc., are intended for retention by customs officials of transit countries concerned. Is intended for retention by the issuing organisation.
Copy No 5	
L´exemplaire No 1	Ayant été rempli cacheté par le service des douanes, il est remis par le transporteur au destinataire avec l´envoi.
L´exemplaire No 2	Accompagné de l´accusé de réception, sera retourné par le destinataire au service d´expédition.
L´exemplaire No 3	Est destiné au service des douanes du pays d´exportation qui, aprés l´avoir rempli, le gardera dans ses archives.
L´exemplaire No 4	Est destiné au service des douanes du pays destinataire qui le gardera dans ses archives. Pour les transports de transit, d´autres exemplaires – qui sont destinés aux services des douanes du pays de transit concerne – seront établis, si nécessaire, et numérotés 4a, 4b, etc.
L´exemplaire No 5	Est destiné pour le service émetteur qui le gardera dans ses archives.

GRADING OF FORM: NATO UNCASSIFIED
CLASSEMENT DE SECURITE DU FORMULARE: OTAN NON CLASSIFIE
KLASYFIKACJA FORMULARZA: NATO JAWNE

NATO TRAVEL ORDER **ORDER DE MISSION OTAN** **ROZKAZ WYJAZDU NATO**

Country of origin / Pays de provenance / Kraj pochodzenia ..... Serial Number / Numéro de série / Numer kolejny .....

1. The bearer / Le porteur / Okaziciel ..... (and group shown herein or on attached list) (et personell porté ci-dessus ou sur la liste juinte) (i grupa wskazana tutaj lub na dołączonej liście)

Personal/ Identity Card No. (if any) / No Mle/ de la carte d' identité (s'il y a lieu) / Nr leg. sł./ dok. tożsamości (jeśli jest) ..... Rank / Grade / Stopień ..... Name / Nom / Nazwisko .....

2. Will travel from / Fera mouvement de / Przejazd z miejscowości ..... to / à / do ..... via / via / przez .....

* and return / et retour / oraz z powrotem * Date of Departure / Date du départ / Data wyjazdu ..... * Expected date of return / Date probable de retour / Przewidywana data powrotu .....

* Period of Validity / Dureé de validité / Okres ważności From: / De: / Od: ..... To: / A: / Do: .....

3. Authority for travel / Autorité qui a établi l' ordre / Podstawa podróży .....

4. Authority (is) (is not) granted to possess and carry arms
Autorisation de porte d' armes (accordé) (non accordé)
Upoważniono (nie upoważniono) do posiadania i noszenia broni

5. The person named in paragraph 1 is authorised *
Le personne indiqueé au paragraphe 1 est autoriseé
Osoba wyszczególniona w punkcie 1 jest upoważniona

(to carry) / (à porter) / (do przewożenia) ..... (sealed despatches numbered) / (plis plis scellés numérotés) / (ponumerowanych i opieczętowanych przesyłek)

(These despatches contain only official documents)
(Ces plis ne contiennent que de documents officiels)
(Wymienione przesyłki zawierają tylko dokumenty urzędowe)

6. I hereby certify that this individual / group* is / are* member(s) of a Force as defined in the NATO Status of Forces Agreement, and that this is an authorised move under the terms of this agreement.

Je sousigné certifie que le personnel visé appartient à une armée telle que définie dans l' Accord OTAN sur le statut des Forces armées et que ce déplacement et officiel selon les termes de ce Accord.

Niniejszym zaświadczam, że osoba (osoby) ta (te) jest (są) członkiem (członkami) sił zbrojnych zgodnie z definicją zawartą w Porozumieniu dotyczącym statusu Sił Zbrojnych NATO oraz że jest (są) uprawniona (uprawnione) do poruszania się zgodnie z warunkami tego porozumienia.

(Officer authorising the movement)
(and date of issue)
(Officier autorisant le mouvement)
(et date de l' autorisation)
(Oficer lub osoba aprobująca wyjazd)
(data wystawienia)

.....

* Delete if not applicable
Rayer la mention inutile
Niepotrzebne skreślić

REVERSE SIDE OF NATO TRAVEL ORDER
VERSO DE L'ORDRE MISSION
STRONA ODWROTNA ROZKAZU WYJAZDU NATO

SUGGESTED INSTRUCTIONS WHICH MAY BE PUT ON BACK OF FORM
PROPOSITIONS D'INSTRUCTIONS POUVANT FIGURER AU DOS DU FORMULAIRE
POUCZENIE W SPRAWIE WYPEŁNIANIA FORMULARZA

1. This travel order is to be used for both individual and collective movement. When the Travel Order is issued to parties of 20 or over, detailed arrangements are to be made as necessary for movement, reception, staging, etc...

2. This Travel Order is to be produced to civil an military Authorities on request.

3. It is not to be used for civilian personnel.

4. The country from which travel is authorised and the country (countries) to and through which travel is authorised must be included in panel 2. The inclusion of the location (i.e. town, city) from and to which travel is authorised is optional.

5. Panel 3 refers to National Military Authority and may be used if required.

6. Personnel are to be in possession of Service Identity Documents.

7. Panel 5 should be deleted if not applicable.

8. If more than one person is travelling, the list as referred to in panel 1 of the form should show Personal/ identity Card Number (if any), Rank, Name and Unit. This list may be shown on the face, on reverse, or on a separate document as appropriate.

9. Any additional details or instructions which issuing nations wish to include should be attached on a separate paper, or on the reverse of the form.

1. Cet ordre mission peut être utilisé à la fois pour les mouvement individuels ou collectifs. Toutefois, lorsqu' il sera utilisé pour de détachements égaux ou supérieurs à 20 hommes, des mesures de détail devront être prises si nécessaire par tous les organismes charges de leur transport, de leur reception et de leurséjour, etc...

2. Cet Ordre de mission devra être présenté sur demande des Autorités civiles et militaires.

3. Cet Ordre de mission ne sera pas utilisé pour les personnels civils.

4. Au paragraphe 2, seule la mention des pays est obligatoire. L' inication de l' endroit exakt (ville, lieu ...) est facultative.

5. Le paragraphe 3 se réfère à une Autorité militaire national et peut être utilisé si besoin est.

6. Chaque individu sera porteur d' une piéce d' identité militaire.

7. Le paragraphe 5 sera supprimé le cas échéant.

8. S' il s' agit du déplacement de plusieurs individus, la liste indiquée au paragraphe 1 du formulaire devra comporter le numéro matricule ou de la carte d' identité, le grade, le nom et l' unité de chacun déux. Cette list poura figurer soit sur le recto ou le verso de l' Ordre de mission, soit sur un document distinct, selon le cas.

9. Tous détails ou instructions supplémentaires que la nation d' origine désire inclure devront figurer soit au dos du formulaire, soit sur une feuille séparée.

1. Rozkaz wyjazdu należy stosować w przypadku przejazdów indywidualnych lub zbiorowych. Gdy wystawiany jest dla grup 20 osobowych i większych, powinny być dokonane niezbędne szczegółowe przygotowania odnośnie przejazdu, przybycia, etapów podróży, itp. ...

2. Niniejszy Rozkaz należy okazywać wraz z dokumentami osobistymi władzom wojskowym i cywilnym na żądanie.

3. Niniejszego Rozkazu nie należy stosować dla personelu cywilnego.

4. Kraj, w którym rozpoczyna się podróż oraz kraj (kraje) do którego lub przez który przebiega, musi być zawarty w panelu 2. Wskazanie umiejscowienia (tj. miejscowość, miasto) z którego oraz do którego odbywa się podróż jest dowolne.

5. Panel 3 odnosi się do władz wojskowych i stosowany może być w razie potrzeby.

6. Żołnierze powinni posiadać służbowe dokumenty identyfikacyjne.

7. Panel 5 powinien być skreślony jeśli się go nie stosuje.

8. Jeśli podróżuje więcej niż jedna osoba, wykaz na który powołano się w panelu 1 formularza, powinien zawierać numer dowodu osobistego/ legitymacji (o ile jest), stopień, nazwisko oraz jednostkę. Wykaz ten może być uwidoczniony na stronie czołowej, na stronie odwrotnej lub na oddzielnym stosownym dokumencie.

9. Jakiekolwiek szczegóły lub pouczenia, które państwa wydające chciałyby zawrzeć, powinny być załączone na oddzielnym dokumencie lub odwrocie formularza.

Załącznik 51

Tabela. Wykaz i parametry sprzętu brr przemieszczanego transportem lotniczym

L.p.	Nazwa sprzętu	Ilość	Waga	Długość	Wysokość	Szerokość	Samobieżny-S Ciągniony-C	Uwagi
1	Samochód cieżarowo-szosowy Star200	40	6550	680	250	230	S	
2	Samochód ciężarowo-terenowy Star 266	0	7200	682	250	320	S	w miejsce Star 200
3	Samochód do przewozu kontenerów Star 944	6	6200	657	255	320	S	
4	Samochód osobowo-terenowy Honker 2324	10	2350	479	187	219	S	
5	Radiostacja HARRIS na Honker	10	2800	468	196	262	S	
6	Samochód –chłodnia Star 12157	1	6000	780	230	340	S	
7	Samochód sanitarny	2	5000	555	220	300	S	
8	Cysterna dystrybutor Jelcz	2	10000	935	255	325	S	lub Star 200
9	WOP Star 266	1	11360	725	254	324	S	
10	Cysterna na wodę Star 266	1	7300	682	250	266	S	
11	Kontener transportowy 20	20	8000	606	244	259	C	
12	Zestaw samowyładowczy kontenerowy	6	22000	1030	389	250	S	
13	Kuchnia polowa KP 2-100	1	400	147	54	172	C	
14	Motocykl	20						
15	Podnośnik widłowy GPW-202T	0	4600	324	181	257	S	
16	Przyczepa transportowa średniej ładowności D-46	17	5780	620	240	320	C	

Załącznik 52

SPOSÓB KALKULACJI WOJSKOWEGO TRANSPORTU POWIETRZNEGO

Kalkulacja przybliżonego czasu lotu w minutach.

- używając tablicy kalkulacyjnej czasu lotu, dzielimy dystans lotu na mile morskie (NM) lub kilometry (km) za pomocą współczynnika przydzielonego do kategorii/typu samolotu;
- dodajemy 30 min dla procedur startu, lądowania i kołowania.

Tabela kalkulacji czasu lotu.

CZAS LOTU

Typ/kategoria samolotu	Odległość lotu w	
	[NM]	[km]
	Współczynnik	
Strategiczny: C-5, C-17, C-141, AN-124	7,3	13,9
Taktyczny: C-130, C-160	4,5	8,3

Czas załadunku

- przedstawiony w tabeli czas załadunku nie obejmuje czasu przygotowań;
- podano tylko czas dla celów planistycznych;
- podane czasy obejmują za- i wyładunek;
- czasy są oparte na założeniu dostępności odpowiedniego sprzętu przeładunkowego;
- sprzyjające warunki przy działaniach tylko dla personelu mogą skrócić znacznie czas podany w tabeli czasu załadunku.

Tabela czasu załadunku:

Czas załadunku		
Typ samolotu	**Towar + personel**	**Personel**
C-5	5:15 godz.	2 godz.
C-17	4:15 godz.	1 godz.
C-141	3:15 godz.	45 min
C-130/160	2:15 godz.	30 min
An-124	5:00 godz.	1 godz.

Przepustowość korytarza powietrznego

Przepustowość (odstępy pomiędzy samolotami) jest zależna od:

- dostępności wyposażenia na lotnisku;
- używanych typów samolotów;
- przewożonego towaru;
- regulacji ATC (kontrola ruchu powietrznego).

Dla operacji pokojowych powinny być przyjęte poniższe czasy odstępu:

	Czas odstępu
C-130/160 do C-130/160	30 min
C-17/141 do C-17/141	45 min
An-124 do An-124	2 godz.

Podsumowanie standardowych ładunków.

Typ samolotu	Max ilość ludzi	Max ilość towaru w [t]	Długość komory ładunkowej w [m]
C-160	88	12	17.20
C-130	91	18	15.70
C-141	143	34	31.40
C-5	73	110	44.00
C-17	134	85	26.80
B-747	500	-	-
B-747 F	75	90	26.80
B-737	100-150	-	-
B-767	200-300	-	-
A-310/300	400	-	-
TU-154	108	-	-
JAK-40	32	-	-
Ił 76 T	-	40	24.50
An-124	88	120	36.50
An- 26	40	5,5	11,50
Casa 295M	69	9,7	12,69