

**Tomasz SMAL\***  
**Wiktor BIERNIKOWICZ**  
**Radosław MILEWSKI**

## **PROBLEMY TRANSPORTU WOJSKOWEGO W OPERACJACH POZA GRANICAMI KRAJU**

*W pierwszej części artykułu przedstawiono analizę wymagań Sojuszu Północnoatlantyckiego w zakresie strategicznego przemieszczenia wojsk względem państw członkowskich. W drugiej na podstawie dogłębnej analizy procesu przemieszczenia PKW w rejon ostatnio realizowanych operacji (Irak, Afganistan, Czad) oraz wywiadów z ekspertami, zidentyfikowano najważniejsze problemy i wnioski dotyczące transportu wojskowego w operacjach poza granicami kraju.*

**Słowa kluczowe:** transport wojskowy, system transportu i ruchu wojsk, zabezpieczenie logistyczne, działania wojsk poza granicami państwa

### **WSTĘP**

Siły Zbrojne RP, realizując szereg operacji wsparcia pokoju i stabilizacyjnych<sup>1</sup> na odległych teatrach działań, nieustannie poszukują optymalnych rozwiązań w zakresie przemieszczenia strategicznego wojsk<sup>2</sup>. Jednym z ważniejszych wyzwań stojących obecnie przed naszą armią jest osiągnięcie zdolności do sprawnego przemieszczenia kontyngentu wojskowego oraz podtrzymania jego autonomiczności logistycznej przy zachowaniu założonych priorytetów operacji.

Dotychczasowe doświadczenia zdobyte przez SZ RP podczas przerzutów kontyngentów wojskowych, głównie do Iraku, Afganistanu i Czadu, pozwoliły nie tylko

---

\* ppłk dr inż. Tomasz SMAL, kpt. mgr inż. Wiktor BIERNIKOWICZ, kpt. mgr inż. Radosław MILEWSKI – Instytut Dowodzenia Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych

<sup>1</sup> Por. *Regulamin Działań Wojsk Lądowych*, Warszawa 2008.

<sup>2</sup> Transport strategiczny (międzykontynentalny) - w nomenklaturze wojskowej termin ten dotyczy przerzutu wojsk oraz wyposażenia na duże odległości (ok. 6000 km od Brukseli – zgodnie z koncepcją użycia Sił Odpowiedzi NATO – NRF oraz Grup Bojowych UE).

doskonalić rozwiązania organizacyjno-techniczne w obszarze przemieszczenia wojsk, ale wskazały na wiele problemów, z którymi nasza armia powinna się uporać, aby spełnić wymagania sojusznicze.

## 1. WYMAGANIA NATO W ZAKRESIE PRZEMIESZCZENIA WOJSK

W celu właściwego przygotowania sił zbrojnych państw NATO na zagrożenia współczesnego świata, uczestnicy Sojuszu zdecydowali się na określanie potrzeb, które należy spełnić dla prawidłowego zabezpieczenia się przed nimi. Działania takie odbywają się cyklicznie (co dwa lata), w ramach Przeglądu Wymagań Obronnych (Defence Review Requirements - DRR). Na tej podstawie określono Cele Sił Zbrojnych NATO oraz zestawy zadań, które są aktualizowane w ramach kolejnych edycji i podejmowane przez poszczególne państwa. Do najważniejszych dokumentów dotyczących sfery transportu i ruchu wojsk należy zaliczyć<sup>3</sup>:

- E 4174 - Wymagania transportu strategicznego – Transport Powietrzny i Morski;
- E 4155 - Transport lotniczy na teatrze działań;
- E 0035 - Przemieszczalne siły zabezpieczające o zróżnicowanej gotowości.

Na podstawie przeprowadzonej gruntownej analizy wniosków z dotychczasowych operacji oraz po uwzględnieniu inicjatyw krajów członkowskich Sojuszu, określone zostały tzw. wymagania długoterminowe dotyczące głównych obszarów zdolności (Long Term Capability Requirements - LTCRs), którymi powinny się charakteryzować przyszłe siły zbrojne.

Do najistotniejszych wymagań w zakresie sprawnego przerzutu wojsk zaliczono następujące potrzeby<sup>4</sup>:

1. Zdolność do prowadzenia i wsparcia wielonarodowych operacji ekspedycyjnych z dala od własnego terytorium bez wsparcia ze strony państwa gospodarza, obejmująca między innymi poniższe elementy:
  - platforma morska NATO – określająca zdolność do rozmieszczenia pakietu wojsk z wykorzystaniem platform amfibijnych strategicznego transportu morskiego i taktycznego transportu powietrznego. Taki sposób działania musi być sprawdzony pod kątem możliwości jego zastosowania w trakcie całej operacji, a nie tylko podczas jej fazy wstępnej;
  - przerzut strategiczny, zarówno drogą powietrzną, jak i morską, jako podstawowa zdolność NATO warunkująca urzeczywistnienie idei ekspedycyjności;
  - operacje z wykorzystaniem mostu powietrznego<sup>5</sup> jako środka przemieszczenia wojsk i dostarczania zaopatrzenia w trakcie prowadzenia operacji ekspedycyjnej.
2. Zdolność do zmiany ugrupowania wojsk oraz szybkiej i skutecznej odpowiedzi w wypadku nieprzewidywalnych okoliczności. Obejmuje ona załadunek/rozładunek

<sup>3</sup> W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wydawnictwo WSOWL, Wrocław 2010.

<sup>4</sup> Tamże.

<sup>5</sup> Most powietrzny - przewóz lotniczy osób, UiSW lub środków zaopatrzenia między tymi samymi lotniskami za/wylądowania, według regularnego rozkładu lotów, albo zbliżonego czasu wykonywania (na podstawie DD/4.4.2).

wojsk, gdzie centralizacja powietrznych i morskich portów załadunkowych doprowadzi do lepszego wykorzystania dostępnych środków, a liczba europejskich portów załadunkowych zostanie sprowadzona do niezbędnego minimum. Ograniczenie liczby portów pozwoli na oszczędności finansowe związane z pakietowym załadunkiem wojsk i ich ochroną oraz zmniejszy ryzyko niespodziewanego uderzenia przeciwnika.

Do podstawowych zagrożeń, które mogą zachwiać światowym bezpieczeństwem i stanowić zarzewie potencjalnego konfliktu (sytuacji kryzysowej), a tym samym podstawę zaangażowania sił zbrojnych, zaliczono między innymi<sup>6</sup>:

- terroryzm;
- rozprzestrzenianie broni masowego rażenia;
- upadłe/będące w stanie upadku państwa (ang. „Failed/Failing States”)<sup>7</sup> np. Somalia (brak stabilnych struktur państwowych, piractwo morskie, handel narkotykami);
- globalizacja;
- wzrost populacji (migracje ludności);
- zmiany klimatyczne (powodzie, huragany, trzęsienia ziemi);
- zapotrzebowanie na surowce naturalne (walka o wyczerpujące się zasoby np. wodę);
- dynamiczny rozwój nowoczesnych technologii i ich dostępność.

Analiza wymienionych zagrożeń pozwala wyróżnić cechy przyszłych operacji, do których zaliczyć można: cel różny od klasycznego, działania połączone<sup>8</sup>, wielonarodowość, wielowymiarowość, asymetrię, sieciocentryzm, precyzję rażenia, przestrzenny manewr, brak liniowości, prowadzenie różnych rodzajów działań, malejącą liczbę sił w stosunku do wzrastającego obszaru działania, rosnącą liczbę żołnierzy wspierających i zabezpieczających działania w stosunku do liczby żołnierzy walczących bezpośrednio, jednoczesność działań militarnych, humanitarnych i politycznych<sup>9</sup>.

Z dużym prawdopodobieństwem można dzisiaj stwierdzić, że areną przyszłych operacji wojskowych Sojuszu (UE) będą Afryka oraz Azja, a zasięg działań operacyjnych szacowany obecnie na ok. 5-6 tysięcy kilometrów od Brukseli (zgodnie z założeniami implementowanych dokumentów: Celu Operacyjnego 2010 (Headline Goal

<sup>6</sup> W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy...*, op. cit.

<sup>7</sup> Według sporządzanego corocznie przez amerykańską organizację „Fund for Peace”, Indeksu Państw Upadłych jako krytyczną określono w tym roku (2009) sytuację aż 38 krajów (Indeks obejmuje 177 krajów, a Polska zajmuje w nim 142 pozycję).

<sup>8</sup> „Działania połączone ewoluują od koordynacji zróżnicowanych możliwości rodzajów sił zbrojnych i rodzajów wojsk, przez ich synergię, do spójności koherentnej. Koherentność w działaniach połączonych oznacza spójność i pełną integrację wszystkich uczestników operacji ukierunkowaną na jej cel” (M. Wiatr, *Operacje połączone*, Toruń 2006, s. 20-21).

<sup>9</sup> J. Wołęjszo, A. Czupryński, *Podstawy współczesnych operacji*, [w:] „Bellona”, nr 3/2008, Warszawa 2008.

2010)<sup>10</sup> oraz (NATO Goal E 4174 – Wymagania transportu strategicznego – Transport powietrzny i Morski) - może ulec zwiększeniu (rys. 1).



Rys. 1. Przewidywany zasięg transportu strategicznego we współczesnych operacjach

Źródło: W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy... op. cit.*

Według obecnych wymagań określonych w Celach Sił Zbrojnych NATO oraz innych zobowiązań sojuszniczych, Siły Zbrojne RP docelowo (od 2014 r.) powinny posiadać zdolność do przemieszczenia strategicznego sił wielkości brygady ekspedycyjnej lub 2 brygadowych ugrupowań bojowych w składzie 4000 - 5000 żołnierzy łącznie, z czego transportem powietrznym całość stanu osobowego (do 5 tys. żołnierzy), a także uzbrojenie i sprzęt wojskowy (UiSW) oraz środki bojowe i materiałowe (ŚBiM) dla Batalionowej Grupy Bojowej lub ekwiwalentu (ok. 3250 ton). Przerzut pozostałego UiSW oraz ŚBiM będzie dopuszczał użycie transportu morskiego. Ponadto należy się liczyć z tym, że wysyłanie kontyngentu wojskowego w obszary o nieprzygotowanej infrastrukturze, będzie również wymagało wsparcia w postaci transportu morskiego (rys. 2). Odrębną kwestię stanowić będzie organizacja sprawnego systemu transportowego na teatrze działań oraz stałych dostaw zaopatrzenia z kraju.

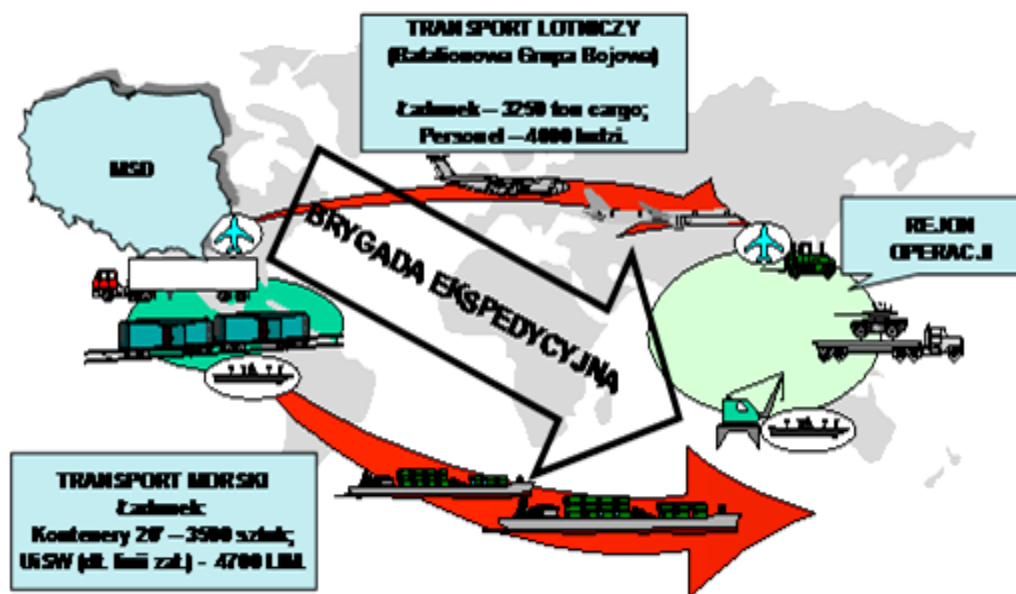
Potwierdzenie priorytetowego traktowania przez NATO operacji ekspedycyjnych znalazło miejsce między innymi w koncepcji strategicznej Sojuszu z 1999 roku, deklaracjach praskich z 2002 r. oraz w deklaracjach ze szczytu NATO w Rydze z 2006 roku. Koncepcja prowadzenia operacji ekspedycyjnych wspiera dążenia Sojuszu do osiągnięcia długoterminowych zdolności do prowadzenia przyszłych operacji i do przeciwstawienia się potencjalnym wyzwaniom i zagrożeniom<sup>11</sup>.

Przyszłe siły zbrojne będą musiały zatem działać elastycznie i mieć charakter ekspedycyjny, co umożliwi ich użycie gdziekolwiek i kiedykolwiek wystąpi taka potrzeba. Wymagać się będzie, aby wojska mogły być rozmieszczone w sposób natych-

<sup>10</sup> Cel operacyjny Headline Goal 2010 podjęty w czerwcu 2004 r. dotyczy utworzenia grup bojowych oraz uzyskania przez UE zdolności do prowadzenia operacji kryzysowych w różnych regionach świata.

<sup>11</sup> A. Kaczyński, M. Banasik, *Prowadzenie przyszłych operacji NATO*, [w:] „Myśl Wojskowa”, nr 3/2008, Warszawa 2008.

miastowy i były zdolne do działania w nieprzyjnym środowisku, bez względu na tempo i czas prowadzonej operacji.



Rys. 2. Przemieszczenie strategiczne Brygady Ekspedycyjnej zgodnie z wymogami Celu NATO E 4174 (przerzut batalionowej Grupy Bojowej ze sprzętem i zaopatrzeniem i całego stanu osobowego Brygady transportem powietrznym oraz pozostałego UiSW i ŚBiM Brygady transportem morskim)

Źródło: W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy... op. cit.*

Potwierdzeniem tego są wytyczne ministerialne z 2006 roku, w których opisany został poziom aspiracji NATO oraz konieczność posiadania zdolności ekspedycyjnych. W dokumencie tym zwrócono uwagę, że oprócz operacji prowadzonych w ramach artykułu 5 Traktatu Waszyngtońskiego, NATO musi być w stanie reagować na zagrożenia poza obszarem swojej odpowiedzialności<sup>12</sup>.

Sojusz Północnoatlantycki będzie więc musiał odpowiadać zdecydowanie i szybko oraz w sposób elastyczny na wyzwania pojawiające się nagle z dala od swoich granic. Osiągnięcie zakładanych zdolności ekspedycyjnych wymaga zatem permanentnego rozwijania i doskonalenia koncepcji Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (Combined Joint Task Forces- CJTF<sup>13</sup>), Sił Odpowiedzi NATO (NATO Response Force- NRF<sup>14</sup>) oraz struktur dowodzenia NATO.

<sup>12</sup> DPC- D (2006) 0004: Ministerial Guidance 2006, 7 June 2006.

<sup>13</sup> Wielonarodowe Połączone Siły Zadaniowe – to siły zbrojne państw sojuszników i państw partnerskich organizowane doraźnie dla realizacji wskazanych w rozkazie operacyjnym zadań w celu osiągnięcia zamierzonego celu końcowego lub celu strategicznego Sojuszu. Siły te składają się z komponentów narodowych państw NATO, UE lub państw partnerskich oraz z co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych.

<sup>14</sup> Siły NRF zostały utworzone na mocy decyzji szczytu praskiego NATO (20-21.11.2002r.).

## 2. WNIOSKI Z ANALIZY PRZEMIESZCZENIA WOJSK PODCZAS OSTATNICH OPERACJI

Dogłębna analiza przemieszczenia Polskich Kontyngentów Wojskowych w rejon operacji w Republice Iraku, Afganistanu i Czadu, przeprowadzona w ramach projektu naukowo-badawczego<sup>15</sup>, pozwoliła na sformułowanie następujących wniosków:

1. Charakterystyka rejonów, w których prowadzone były operacje, wskazuje, że ze względu na specyficzne uwarunkowania religijno-kulturowe, klimat i ukształtowanie terenu, analizowane rejon działań były obszarem trudnym do realizowania działań wojskowych, a tym samym zadań transportu i ruchu wojsk.
2. Zadania transportowe realizowane bezpośrednio w rejonach operacji pokazały, iż determinantem sukcesu w działaniu podsystemu TiRW jest właściwe zaplanowanie całej operacji związanej z transportem wojsk. Uruchomienie procesu planowania przyszłego przerzutu sił powinno zostać zapoczątkowane w jak najwcześniejszej fazie planowania całości operacji.
3. Bardzo ważną kwestią jest włączanie w skład grup rekonesansowych, wyjeżdżających w rejon operacji, specjalistów ds. transportu, którzy podczas prowadzonych rekonesansów powinni określić:
  - możliwości wykorzystania lokalnej bazy na potrzeby wykorzystania jej przez podsystem transportu;
  - wpływ warunków panujących w rejonie misji na przyjętą koncepcję przeprowadzenia przegrupowania wojsk;
  - realne możliwości przeprowadzenia przegrupowania wojsk według przyjętych koncepcji, biorąc pod uwagę sytuację w rejonie operacji.
4. Wykorzystanie, w ramach zabezpieczenia jednej operacji, potencjału różnych przewoźników (np. zasoby własne, statki powietrzne i morskie sił zbrojnych USA, kontraktorzy cywilni) generuje szereg problemów w trakcie realizacji zadań, np. różne procedury przewozu towarów niebezpiecznych.
5. Samoloty cywilne, służące do przewozu stanów osobowych w czasie rotacji kontyngentów, z uwagi na różne zagrożenia (np. lot w tzw. strefie działań wojennych) wykorzystują lotniska położone na terytorium państw ościennych, skąd operują wojskowe samoloty transportowe (C-17, C-130, C-160), dowożąc pasażerów do baz położonych w rejonie operacji. Jednak planując operację na odległy teatr działań, należy uwzględnić, iż nie wszystkie dostępne lotniska położone w rejonie operacji są w stanie przyjąć powszechnie używane przez państwa NATO (również Polskę) duże samoloty transportowe, jak np. AN-124.
6. Straty w sprzęcie i mieniu wojskowym przy realizacji przemieszczenia mogą sięgać nawet do 10%. Wynikają one między innymi z kradzieży, wypadków drogowych, zamachów terrorystycznych). Sytuację mogłoby poprawić wdrożenie systemu śledzenia ładunków (In-Transit Visibility), w oparciu o technologię RFID/GPS.

---

<sup>15</sup> W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal (kierownik projektu), *Przemieszczenie sił kontyngentów wojskowych na odległe teatry działań w ramach misji podejmowanych w układzie sojusznictwem*. Praca naukowo-badawcza statutowa nr ID/866/DzS, realizowana WSOWL we Wrocławiu w latach 2008-2009.

7. Rozproszenie wojsk na teatrze działań wpływa negatywnie na funkcjonowanie podsystemu transportu i ruchu wojsk, stąd też korzystniejszym rozwiązaniem jest koncentracja wojsk w ramach np. jednej prowincji.
8. W odniesieniu do operacji w Iraku i Afganistanie, należy stwierdzić, że SZ RP nie były w stanie samodzielnie zrealizować przemieszczenia własnych wojsk ze względu na brak stosownych środków transportowych. Dodatkowo, w początkowym okresie operacji w Iraku, odczuwalny był brak doświadczonej kadry, która znałaby procedury organizacji transportu lotniczego i morskiego.
9. Porozumienia międzynarodowe w zakresie pozyskiwania środków transportu strategicznego dla potrzeb przemieszczeń Polskich Kontyngentów Wojskowych (SALIS<sup>16</sup>, AMSCC<sup>17</sup> i innych) zabezpieczają doraźne potrzeby transportowe PKW w sile około batalionowej grupy bojowej i pozwalają w sposób sprawny i terminowy osiągnąć docelowe rejony operacji, co zostało dowiedzione podczas realizacji przemieszczenia wojsk do Czadu.
10. Bardzo często niezbędne staje się, w procesie organizowania przemieszczenia na teatrze działań, wykorzystanie lokalnych przewoźników. Należy jednak przy tym samodzielnie zagwarantować bezpieczeństwo przewożonych ładunków.
11. Proces realizacji przemieszczenia PKW na odległościach strategicznych może zostać znacznie usprawniony poprzez: transport intermodalny, realizowany symultanicznie drogą powietrzną i morską, usprawnienia administracyjne i prawno-celne, poprzedzone odpowiednim rozpoznaniem i znajomością przepisów lokalnych<sup>18</sup> oraz właściwe rozplanowanie przemieszczanych sił i środków na przydzielonych środkach transportowych.
12. Uczestnictwo polskich wojsk w ostatnich operacjach, realizowanych na odległych teatrach działań, było swoistym sprawdzianem dla działalności podsystemu transportu i ruchu wojsk. Pozwoliło na ocenę istniejących rozwiązań oraz wypracowanie wymaganych zmian w funkcjonowaniu systemu. Proces ten miał szczególne znaczenie w początkowym okresie przygotowywania i organizowania PKW Irak, gdzie napotkano na spore problemy wynikające z braku doświadczonej kadry, odpowiedniego sprzętu transportowego i stosownych procedur.

### 3. PROBLEMY TRANSPORTU WOJSKOWEGO W ŚWIETLE OPINII EKSPERTÓW

W celu pełnego zdiagnozowania problemów związanych z przemieszczeniem strategicznym wojsk podczas ostatnich operacji, przeprowadzono szereg rozmów oraz wywiadów ze specjalistami z dziedziny transportu wojskowego, wśród następujących jednostek i instytucji wojskowych: Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW), Zarząd Planowania Logistyki P4 SG WP, 10. Brygada Logistyczna, 1. Brygada Logistyczna, Wojskowa Akademia Techniczna, Dowództwo Operacyjne SZ RP, Dowództwo Marynarki Wojennej.

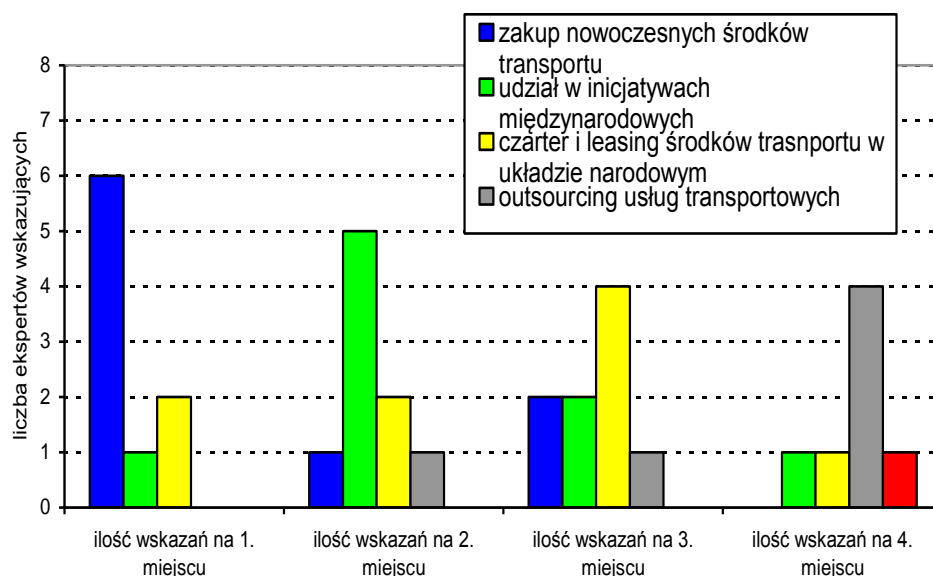
<sup>16</sup> SALIS (Strategic Airlift Interim Solution) - Tymczasowe Rozwiązanie dla Powietrznego Transportu Strategicznego.

<sup>17</sup> AMSCC - (Atens Multinational Sealift Coordination Center) – Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego.

<sup>18</sup> Przykładem są perturbacje związane z odmową podpisania przez Pakistan stosownych umów z Polską, tj. MOU oraz TA, w sprawie zadań Pakistanu jako Państwa Gospodarza, co utrudniło proces przemieszczenia UiSW oraz zaopatrzenia dla PKW Afganistan.

Przeprowadzone badania pozwoliły zidentyfikować szereg problemów i trudności, które miały charakter prawny, organizacyjny, finansowy lub techniczny. Jednak niektóre ze zgłaszanych problemów miały charakter złożony, zarówno prawno-finansowy, jak i organizacyjno-finansowy. Do głównych problemów zgłaszanych przez ankietowanych należą<sup>19</sup>:

1. Znacznie ograniczone możliwości wykonawcze SZ RP w zakresie strategicznego transportu morskiego i lotniczego. Nasza armia nie posiada ani statków typu kontenerowiec lub ro-ro, czy lo-lo<sup>20</sup>, ani samolotów transportu strategicznego, dlatego też zmuszona jest do pozyskiwania tych środków na rynku komercyjnym lub poprzez udział w programach międzynarodowych.
2. Brak możliwości uruchomienia procedur przetargowych na czarter określonych środków transportowych przed podjęciem decyzji przez Szefa MON, co często opóźniało cały proces przygotowań.
3. Późne określanie oraz częsta zmiana terminów realizacji przewozów, co wpływało negatywnie na dotrzymanie obowiązujących procedur.
4. Brak stosownych przepisów dotyczących przewozów towarów niebezpiecznych transportem powietrznym oraz brak Jednolitego Indeksu Materiałowego.
5. Znaczne ograniczenia finansowe, a co się z tym wiąże brak możliwości zawierania np. kontraktów uśpionych, czy ograniczona dostępność środków transportowych w ramach programu SALIS.
6. Najbardziej pożądanym kierunkiem rozwoju możliwości transportu strategicznego SZ RP to, według badanych, zakup nowych środków transportu strategicznego, dalszy udział w międzynarodowych programach i inicjatywach oraz czarter lub leasing środków transportowych w układzie narodowym (rys. 3).



Rys. 3. Najkorzystniejsze kierunki działania w zakresie poprawy funkcjonowania transportu strategicznego w SZ RP

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

<sup>19</sup> W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy...*, op. cit.

<sup>20</sup> ro-ro - (roll on roll off) - system załadunku poziomego, lo-lo - (lift on lift off) system załadunku pionowego.

7. Najbardziej istotna inicjatywa, z punktu widzenia potrzeb SZ RP, to program SALIS (wykorzystanie samolotów An-124-100) oraz program SAC (wspólne użytkowanie samolotów C-17).
8. Inne, niewykorzystywane do tej pory możliwości pozyskania środków transportu strategicznego to: kontrakty usłone w zakresie transportu morskiego, jak najszybsze wdrożenie samolotów C-130 Herkules oraz zakup dużych samolotów typu C-17 lub C-5.
9. Najważniejszymi kryteriami, które powinny być brane pod uwagę w procesie planowania przemieszczenia strategicznego wojsk są priorytety operacyjne, czyli możliwość szybkiego pozyskania właściwego środka transportu według narzuconego terminu i wymagań dowódcy. Fakt ten wyraźnie wskazuje na priorytet dla planowania w pierwszej kolejności środków transportu lotniczego jako najbardziej dyspozycyjnych, mimo wysokich kosztów takiego transportu. Dopiero w dalszej kolejności eksperci wymieniają dostępność i możliwości przewozowe środków, dostępność infrastruktury transportowej, koszty itd.
10. Obecnie SZ RP, przy wykorzystaniu dostępnych rozwiązań organizacyjno-technicznych, są w stanie zrealizować przerzut kontyngentu w sile około batalionowej grupy bojowej, jednak jednoczesne zaangażowanie naszych wojsk w istniejące misje NATO, UE, ONZ i sojusznicze przy utrzymaniu dyżurów NRF i GB UE jest w świetle naszych możliwości niewykonalne.
11. Najpilniejsze działania, które należałoby podjąć, aby usprawnić funkcjonowanie podsystemu TiRW, a tym samym zwiększyć możliwości SZ RP w zakresie przemieszczenia strategicznego wojsk to:
  - zwiększenie nakładów finansowych na transport strategiczny do poziomu pozwalającego zakupić i wprowadzić na wyposażenie MW dwóch okrętów transportowych typu RoRo;
  - wdrożenie narodowych przepisów o przewozie ładunków niebezpiecznych wojskowymi statkami powietrznymi;
  - zawarcie z wybranymi państwami umów dwustronnych w sprawie skróconych procedur wydawania zgód dyplomatycznych na przewozy wojskowe (wg powszechnych przepisów międzynarodowych czas ten wynosi do 30 dni);
  - sformowanie mobilnych zespołów do prowadzenia operacji lotniskowych i morskich w rejonach teatru działań PKW poza granicami kraju (TMCC<sup>21</sup>).

Jako podsumowanie analizy materiałów zebranych w ramach wywiadów z ekspertami niech posłuży fragmenty opinii jednego z nich, cyt.: *„Przemieszczenie personelu oraz UiSW na duże odległości zawsze wiąże się z ryzykiem wystąpienia zakłóceń przyjętej koncepcji przerzutu. STiRW-CKRW ma bardzo duże doświadczenie w zakresie zabezpieczenia transportu strategicznego .... Doświadczenia te związane są szczególnie z zadaniami realizowanymi przy przemieszczaniu wojsk do Afganistanu, Iraku, Pakistanu, Kongo i Czadu. We wszystkich wspomnianych przemieszczeniach występowały trudności natury organizacyjnej, technicznej czy prawnej, które wynikały ze specyfiki po-*

---

<sup>21</sup> TMCC - (Theater Movement Coordination Center) - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk na Teatrze Działań

*szczególnych misji, porozumień międzynarodowych, wsparcia państwa gospodarza czy dostępności środków transportowych. Można jednak pokonać tego typu trudności przy dobrze zorganizowanym systemie i doświadczeniu personelu zabezpieczającego przemieszczenie”<sup>22</sup>.*

## PODSUMOWANIE

Przedstawione wnioski i problemy transportu wojskowego na odległe teatry działań, pozwalają stwierdzić, że przedsięwzięcie to jest w chwili obecnej możliwe do wykonania, ale tylko przy uwzględnieniu udziału SZ RP w międzynarodowych programach współpracy w zakresie transportu strategicznego. Jeśli założyć, że przemieszczany będzie kontyngent w sile batalionowego modułu bojowego lub jego ekwiwalentu, należy zauważyć, iż wysiłek z tym związany, wyczerpie wszelkie posiadane możliwości w zakresie dostępu do środków strategicznego transportu powietrznego (limit godzin w ramach programu SALIS – 295 godzin oraz SAC – 150 godzin). Planując przerzut na odległość do 6000 km, zapewnione zostanie jedynie przemieszczenie wojsk do teatru działań, ale zabraknie zdolności do zrealizowania przemieszczenia powrotnego, co spowoduje potrzebę doraźnego kontraktowania usług transportowych, celem uzupełnienia brakujących zdolności.

Zaznaczyć należy, iż rekomendowanym wariantem przemieszczenia wojsk, wydzielanych do NRF oraz GB UE, pozostaje wyłącznie transport powietrzny, gdyż tylko taka opcja gwarantuje przemieszczenie stanu osobowego oraz UiSW, a także ŚBiM w wymaganym reżimie czasowym. Użycie transportu morskiego w obecnej sytuacji (brak zdolności narodowych) wiązać się będzie z koniecznością uruchomienia procedur przetargowych, mających na celu wyłonienie przewoźnika. Bazowanie jedynie na transporcie morskim byłoby zatem, z uwagi na wymagany czas pozyskania środków transportu morskiego, zaprzeczeniem idei GB UE oraz NRF<sup>23</sup>. Nie oznacza to, że transport morski w ogóle nie powinien być brany pod uwagę, stanowić on może bowiem uzupełnienie w stosunku do brakujących zdolności w zakresie transportu powietrznego (przy założeniu, że siły główne zostaną przemieszczone transportem powietrznym, natomiast pozostała część transportem morskim). Ponadto transport morski może zostać wykorzystany w procesie przemieszczenia kontyngentu z teatru działań do kraju, jako tańsza alternatywa w stosunku do drogiego transportu powietrznego. Na korzyść strategicznego transportu powietrznego przemawia również fakt, że na obecnym etapie trudno przewidzieć dokładne rejony wysłania kontyngentu, a mogą to być przecież państwa nieposiadające dostępu do morza, co skutecznie ograniczy warunki użycia transportu morskiego.

---

<sup>22</sup> płk Dariusz Janasz, szef Oddziału Organizacji Centrów Koordynacji i Kontraktowania STiRW-CKRW.

<sup>23</sup> W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że uczestnictwo w programach MCCE (Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk) oraz AMSCC (Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego) nie gwarantuje krótszego niż 30-45 dni czasu pozyskania statków transportowych, co w odniesieniu do wymagań dotyczących osiągnięcia zdolności operacyjnych (dostęp do statków w terminie 15-25 dni – zgodnie z założeniami implementowanego celu NATO E 4174) stanowić może poważną przeszkodę. Paradoksalnie zdolności takie gwarantuje uczestnictwo w programie ARK, w którym Polska nie partycypuje, głównie z uwagi na wysokie stałe opłaty roczne na poziomie około 2,5 mln EURO tytułem utrzymania w gotowości jednego statku

## LITERATURA

1. Biernikowicz W., Milewski R., Smal T. (kierownik projektu), *Przemieszczenie sił kontyngentów wojskowych na odległe teatry działań w ramach misji podejmowanych w układzie sojuszniczym*, Praca naukowo-badawcza statutowa nr ID/866/DzS, realizowana WSOWL we Wrocławiu w latach 2008-2009.
2. Biernikowicz W., Milewski R., Smal T., *Transport wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wydawnictwo WSOWL, Wrocław 2010.
3. DPC- D (2006) 0004: *Ministerial Guidance 2006*, 7 June 2006.
4. Kaczyński A., Banasik M., *Prowadzenie przyszłych operacji NATO*, [w:] „Myśl Wojskowa” nr 3/2008, Warszawa 2008.
5. *Regulamin Działań Wojsk Lądowych*, Warszawa 2008.
6. Wiatr M., *Operacje połączone*, Toruń 2006.
7. Wołęjszo J., Czupryński A., *Podstawy współczesnych operacji*, [w:] „Bellona” nr 3/2008, Warszawa 2008.

## PROBLEMS OF MILITARY MOVEMENTS IN OPERATIONS CONDUCTED OUTSIDE OF THE COUNTRY

### Summary

*The first part of the article presents the requirements of the North Atlantic Alliance related to the strategic movement of troops. Further, on the basis of an in-depth analysis of the Polish troops movement process conducted into the area of recent operations (Iraq, Afghanistan, Chad) and of interviews with experts, the most significant problems and conclusions have been identified with regard to military transport and movements.*

**Key words:** *military transport, system of transport and troops movement, logistic support, military operations outside of the country*

*Artykuł recenzował: dr hab. inż. Tomasz NOWAKOWSKI, prof. nadzw. PWr*