

**ROLA I ZNACZENIE POTENCJAŁU LOGISTYCZNEGO
W ZABEZPIECZENIU LOGISTYCZNYM WOJSK KOMPONENTU
LĄDOWEGO W OPERACJI NA TERENIE KRAJU**

**THE ROLE AND IMPORTANCE OF LOGISTICS POTENTIAL
IN LOGISTIC SECURITY OF THE LAND COMPONENT TROOPS
IN THE OPERATION IN THE COUNTRY**

Maciej KAŻMIERCZAK

Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia, Instytut Logistyki

Streszczenie

Celem artykułu jest przybliżenie problematyki związanej z rolą i znaczeniem potencjału logistycznego w zabezpieczeniu logistycznym walczących wojsk. Potencjał logistyczny rozumiany jest, jako funkcja możliwości logistycznych, w skład, którego wchodzi potencjał: zaopatrzeniowy, techniczny, medyczny, transportowy i infrastruktury terenowej. Doświadczenia zdobyte podczas ćwiczeń wykazują pewne różnice w realizacji procedur związanych z wykorzystaniem infrastruktury logistycznej, dlatego też istotną kwestią jest sposób pozyskiwania zewnętrznych zasobów logistycznych wspomagających realizację zadań logistycznych na rzecz sił zbrojnych w okresie pokoju, kryzysu i wojny.

Słowa kluczowe: potencjał logistyczny, zasoby logistyczne, zabezpieczenie logistyczne, przedsięwzięcia (zadania) logistyczne, infrastruktura logistyczna, operacje wojskowe, komponent lądowy.

Abstract

The aim of this article is to present the problematics of the logistic potential and its role in the logistic support of battling forces. The logistic potential is defined as a function of logistic capabilities. It consists of constituent potentials as follows: supply, technical, medical, transport and of local infrastructure. The lessons learned from the exercises show some

differences between procedures of the logistic infrastructure use. Thus the methods of external logistic resources acquisition are crucial for the execution of logistic tasks of armed forces support in the time of peace, crisis and war.

Key words: logistic potential, logistic resources, logistic support, logistic undertakings (tasks), logistic infrastructure, military operations, land component.

Wstęp

Odpowiedni, właściwie przygotowany oraz rozmieszczony w terenie potencjał logistyczny państwa stanowi gwarancję skuteczności realizacji szeregu zadań logistycznych na rzecz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (SZ RP) w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Podejmowane w tym obszarze działania, zmierzają do nadania właściwej rangi funkcjonowania logistyki przed zaistnieniem oraz na każdym etapie wystąpienia sytuacji kryzysowej i działań wojennych.

Termin **potencjał** jest powszechnie wykorzystywany w teorii logistyki wojskowej. Etymologia słowa pochodzi od słów łacińskich: potentialis – możliwy, mogący zaistnieć, potencjalny, potencjał i potentia – możliwość, zdolność, siła, moc, potęga i stanowi pewną syntezę obu tych znaczeń¹.

Według słownika języka polskiego słowo to oznacza „zasób możliwości, mocy, zdolności wytwórczej tkwiący w czymś; sprawność, wydajność, możliwość, zwłaszcza państwa w jakiejś dziedzinie np. gospodarczej, wojskowej (...)”². Z kolei słowo **potencjalny** definiowane jest, jako „tkwiący w czymś i mogący wystąpić, ujawnić się w określonych warunkach, przez odpowiednie działanie; taki, w którym coś tkwi i może wystąpić w określonych warunkach; przypuszczalny; możliwy”³.

Zatem **potencjał** określa możliwości dysponowania siłą wystarczającą do spełnienia danych funkcji, realizacji określonych zadań w znaczeniu siły i potęgi. Tworzą go określone siły i środki, a on sam jest ich określoną zdolnością (możliwością). Zdolność nie istnieje przecież samodzielnie, jest ona

¹ <http://www.slownik-online.pl/cgi-bin/search?charset=utf-8&words=potentialis&potentia&Submit=Szukaj> (dostęp:04.02.2018).

² M. Szymczak (red.), *Słownik języka polskiego*, tom L-P wyd. PWN, Warszawa 1995, s. 816.

³ Tamże.

zawsze możliwością pewnych sił i środków oraz ich określoną funkcją⁴. Potencjał w opinii autora może być wyrażany możliwościami, jak również siłami i środkami, czyli **zasobami**.

Wyniki dotychczasowych badań wykazują, że jednym z zadań Wojskowego Systemu Logistycznego (WSL) jest utrzymanie pożądanego potencjału logistycznego sił zbrojnych (walczących wojsk), gwarantującego realizację zadań.

W literaturze przedmiotu istnieje wiele określeń istoty **potencjału logistycznego**. Najbardziej trafioną w kontekście zabezpieczenia logistycznego SZ RP w czasie pokoju, kryzysu i wojny jest, zdaniem autora, definicja E. Nowaka, wg, którego **potencjał logistyczny wojsk** to „(...) zapasy zaopatrzenia oraz możliwości wykonawcze wojskowych jednostek i urzędzeń logistycznych, a także zasoby terenowej infrastruktury logistycznej, które mogą być wykorzystane w zabezpieczeniu logistycznym wojsk. Rozróżnia się potencjał: materiałowy, techniczny, medyczny, transportowy, a także potencjał infrastruktury terenowej”⁵. Definicja ta wyróżnia cztery zasadnicze komponenty potencjału logistycznego: potencjał ludzki, potencjał zaopatrzeniowy, potencjał usługowy oraz infrastrukturę transportową.

Jedno z precyzyjniejszych określeń potencjału logistycznego zawarte jest w nieobowiązującym już dokumencie pt.: *Zasady funkcjonowania systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP*, w którym autorzy uznają, że przez potencjał logistyczny należy rozumieć „(...) zdolności wykonawcze jednostek i urzędzeń logistycznych wojsk, a także realne zdolności infrastruktury gospodarki narodowej (GN), które mogą być wykorzystywane przez siły zbrojne”⁶. W dokumencie tym do podziału potencjału logistycznego zastosowano kryterium branżowości i wyszczególniono potencjał: zaopatrzeniowy, techniczny, medyczny, komunikacyjny (transportowy), infrastruktury wojskowej i gospodarki narodowej (GN).

⁴ M. Sułek, *Programowanie gospodarczo-obronne*, Bellona, Warszawa 2008, s. 110.

⁵ Por. *Zabezpieczenie logistyczne wojsk lądowych w okresie pokoju (szkolenia), w walce i operacjach. (LOGOS). Część I. Analiza i ocena obowiązujących procedur z zakresu organizowania i realizacji zabezpieczenia: materiałowego, technicznego, medycznego i transportowego wojsk lądowych w czasie pokoju i wojny na tle procedur obowiązujących w NATO*, (red. E. Nowak), DWLąd, Warszawa 1998, s. 16.

⁶ *Zasady funkcjonowania systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP*, wyd. Szt. Gen. WP, Warszawa 1994, s. 7-8.

E. Chylak w skład potencjału logistycznego zalicza potencjały: zabezpieczenia materiałowego, remontowy, transportowy, usługowy, szpitalny oraz zakwaterowania i budownictwa⁷.

Potencjał logistyczny często określany jest również przez zasoby środków: ludzi, dobra materialne i niematerialne oraz sposoby zarządzania zasobami. W ujęciu tym uwzględnia się odpowiednie wykorzystanie i strukturę zasobów⁸.

Istotny pogląd, z punktu widzenia potrzeb badawczych Autora, przedstawił R. Kulczycki, który w potencjale wojskowym wyróżnił potencjały: zaczepny, obronny, rażenia, kierowania oraz zasilania, przy czym potencjał zasilania utożsamiany jest „(...) z siłami i środkami, które są niezbędne do przygotowania i prowadzenia walki zbrojnej”⁹.

Według K. Ficonia utrzymanie potencjału logistycznego polega na¹⁰:

- zgromadzeniu normatywnych zapasów zaopatrzenia,
- przygotowaniu odpowiedniej infrastruktury logistycznej,
- zorganizowaniu właściwych jednostek logistycznych,
- przygotowaniu niezbędnych urządzeń logistycznych.

Zdaniem Autora do wszystkich tych aspektów należy wykorzystać, w okresie kryzysu i wojny, wyznaczone siły i środki logistyczne z resortu GN w ilości niezbędnej do skutecznej realizacji zadań operacyjnych.

Cele strategiczne systemu logistycznego sił zbrojnych przedstawia rysunek 1.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe rozważania, zdaniem autora, **potencjał logistyczny SZ RP** postrzegany jest, jako określony zasób możliwości i zdolności zaopatrzeniowych, usługowych oraz wytwórczych, który można użyć i wykorzystać do zabezpieczenia logistycznego pododdziałów, oddziałów, związków taktycznych, zgrupowań zadaniowych itp. Potencjał ten stanowią zasoby ludzkie, zasoby zaopatrzeniowe oraz zasoby usługowe (w zakresie usług logistycznych i usług medycznych). Wielkość potencjału logistycznego to nic innego, jak porównanie możliwości zaopatrzeniowych i usługowych systemu logistycznego z prognozowanymi potrzebami

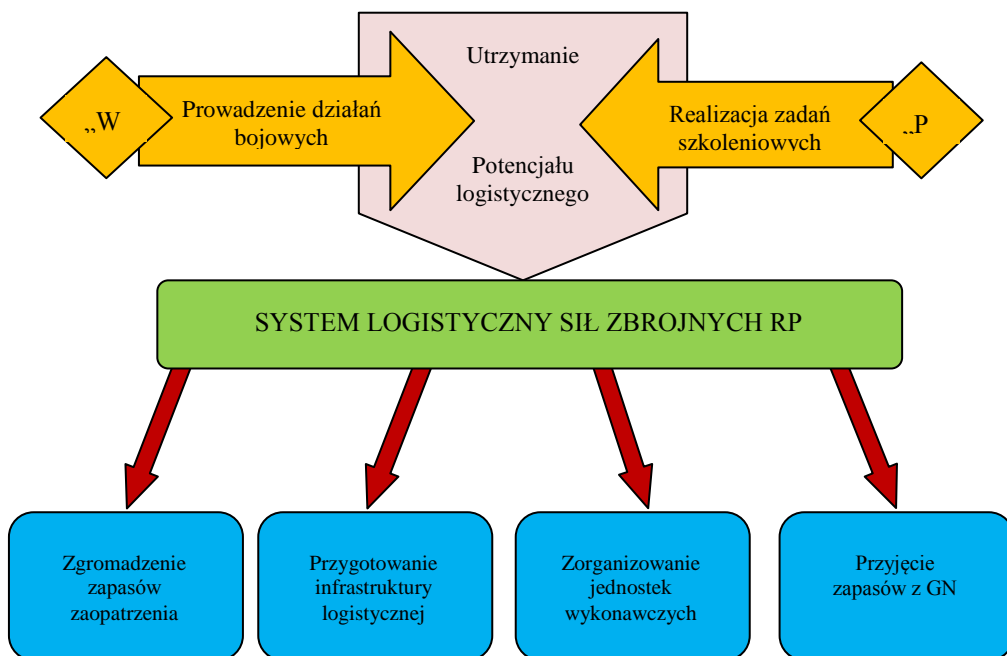
⁷ E. Chylak, *Logistyka w strategii wojskowej*, WAT, Warszawa 1994, s. 74.

⁸ M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, Bellona, Warszawa 2005, s. 27.

⁹ R. Kulczycki, *Obliczanie potencjałów wojskowych*, „Myśl Wojskowa” nr 7/1989, s. 67.

¹⁰ K. Ficoń, *Logistyka operacyjna na przykładzie resortu obrony narodowej*, Wyd. BEL Studio Sp. z o.o., Warszawa 2004, s. 67-69.

logistycznymi walczących pododdziałów, oddziałów, związków taktycznych, zgrupowań zadaniowych itp.



Rysunek 1. Cele strategiczne systemu logistycznego SZ RP

Źródło: opracowanie własne na podstawie: K. Ficoń, *Logistyka operacyjna na przykładzie resortu obrony narodowej*, Wyd. BEL Studio Sp. z o.o., Warszawa 2004, s. 69.

Aby móc właściwie wykorzystać potencjał logistyczny, to powinien on być właściwie przygotowany, urzutowany i rozmieszczony.

Przygotowanie potencjału logistycznego wojsk walczących polega przede wszystkim na zgromadzeniu normatywnych (czasami również dodatkowych – ponadnormatywnych) zapasów zaopatrzenia, zorganizowaniu i rozwinięciu jednostek i urządzeń logistycznych o niezbędnych zdolnościach wykonawczych (potencjale logistycznym), przyjęciu sił i środków logistycznych z gospodarki narodowej, zorganizowaniu pozyskiwania zasobów terenowej infrastruktury logistycznej oraz odpowiednim wyszkoleniu stanów osobowych logistycznych organów kierowania oraz oddziałów i pododdziałów logistycznych.

Natomiast **urzutowanie potencjału logistycznego** polega na umiejętnym podziale sił i środków logistycznych pomiędzy poszczególne szczeble organizacyjne wojsk. Wielkość tego potencjału utrzymywanego na poszczególnych szczeblach organizacyjnych wojsk zwykle odpowiada tzw.

uśrednionym wielkościami ich potrzeb na dostawy zaopatrzenia i usługi logistyczne. Kiedy potrzeby logistyczne wojsk są większe od możliwości wykonawczych etatowych sił i środków (potencjału), wówczas przełożony (bezpośredni lub wyższy) wydziela lub przydziela dodatkowe siły i środki logistyczne do wsparcia lub wzmocnienia.

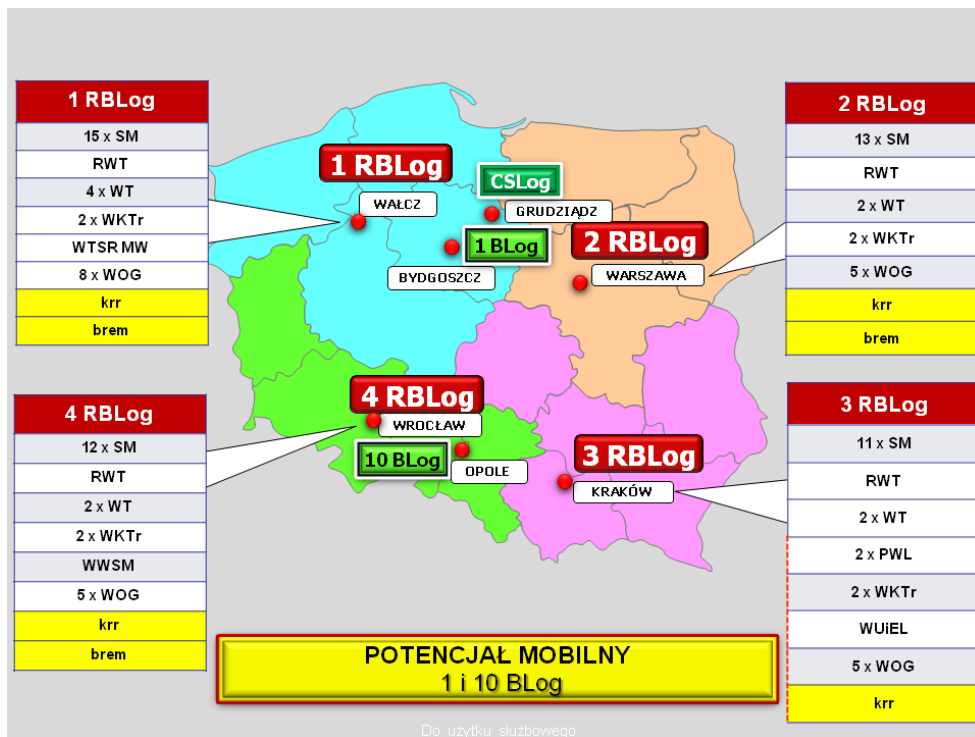
Pod pojęciem **rozmieszczenia potencjału logistycznego** autor rozumie umiejętne usytuowanie sił i środków logistycznych w terenie w stosunku do rozmieszczenia (ugrupowania) wojsk walczących, przy jednoczesnym zapewnieniu dogodnych warunków do ich racjonalnego wykorzystania (wyzyskania).

Bardzo istotną kwestią w wykorzystaniu potencjału logistycznego na rzecz SZ RP jest właściwe jego **utrzymanie** na odpowiednim poziomie oraz w gotowości do użycia. Proces ten polega przede wszystkim na zapewnieniu pożądanej dyspozycyjności posiadanych zapasów zaopatrzenia oraz niezbędnej zdolności (zdatności) sił i środków logistycznych (oddziałów i pododdziałów logistycznych) do realizacji usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych na rzecz wojsk walczących w czasie wojny oraz szkolących się w czasie pokoju.

Tak przygotowany, rozmieszczony i urzutowany potencjał logistyczny powinien być **racjonalnie wykorzystany** w procesie zabezpieczenia logistycznego SZ RP w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Wiąże się to przede wszystkim ze ścisłym przestrzeganiem m.in. takich zasad jak: **zasada gospodarności, ekonomii sił** czy **koncentracji wysiłku**. Ostatnia z wymienionych zasad wskazuje, że potencjał logistyczny powinien być „ukierunkowany” w pierwszej kolejności na wojska realizujące główne (zasadnicze) zadanie¹¹.

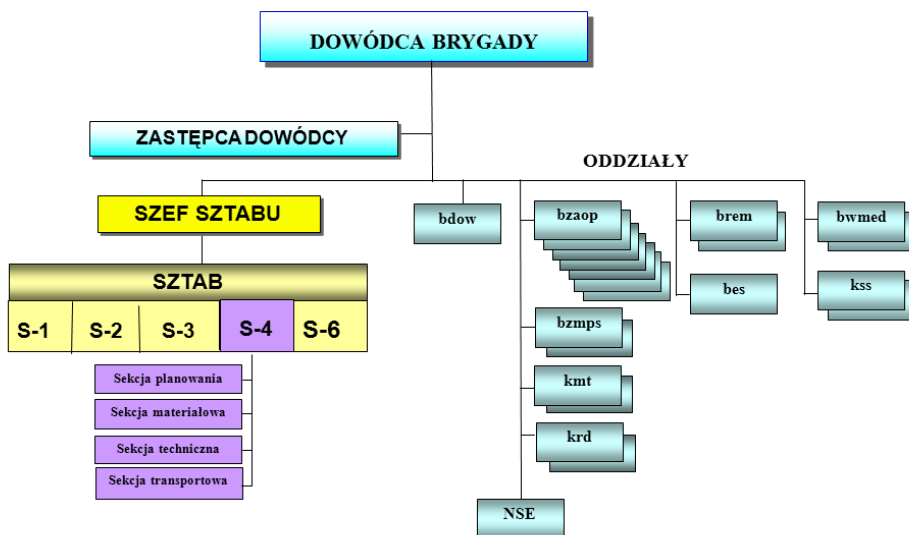
Stacjonarny potencjał logistyczny Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych (IWsp SZ), który odpowiada za realizację zadań związanych z zabezpieczeniem logistycznym walczących wojsk, to przede wszystkim cztery Regionalne Bazy Logistyczne (RBLog) z podporządkowanymi Wojskowymi Oddziałami Gospodarczymi (WOG) oraz czterema kompaniami regulacji ruchu (krr), a potencjał mobilny stanowią dwie brygady logistyczne (BLog) – rysunek 2 i 3.

¹¹ Por. E. Nowak, *Potencjał logistyczny wielonarodowej GB UE (LOG GB)*, AON, Warszawa 2010, s. 11-13.



Rysunek 2. Potencjał logistyczny IWsp SZ
Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ (dostęp: 31.12.2015).

Obecnie zadania wsparcia logistycznego SZ RP funkcjonujących na terenie oraz poza granicami kraju realizowane są przez 1. i 10. Brygadę Logistyczną. **Brygady logistyczne** to rozwinięte oddziały logistyczne o strukturze dostosowanej do określonych potrzeb. Pododdziały wchodzące w ich skład powinny zapewniać wysoką mobilność odpowiadającą mobilności zabezpieczanych wojsk. Stan osobowy powinien umożliwić dostosowanie komponentów logistycznych do wielkości wspieranych sił, a ukompletowanie zapewnić wykonywanie zadań w czasie pokoju, kryzysu i wojny, jak również zabezpieczyć faktyczne potrzeby polskich jednostek podczas działań poza obszarem państw NATO. Przykładową strukturę BLog przedstawia rysunek 3.



Rysunek 3. Struktura organizacyjna BLog (*wariant*)

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ.

Potencjał materiałowy SZ RP

Infrastruktura zaopatrzeniowa to całokształt obiektów i urządzeń technicznych gospodarki narodowej i sił zbrojnych, przewidzianych do wsparcia procesu zaopatrywania wojsk¹².

Prowadzenie działań przez SZ RP na terytorium własnego kraju sprzyja skorzystaniu (wyzyskaniu) z m.in. zasobów materiałowych terenowej infrastruktury logistycznej, zarówno cywilnej, jak i wojskowej.

Terenową (cywilną) infrastrukturę materiałową stanowią przede wszystkim składnice i magazyny GN (szczególnie paliw płynnych i żywności), zakłady przemysłu paliwowego, zakłady przetwórcze, pralnie i łaźnie, rzeźnie, zakłady szewsko-krawieckie, fryzjerskie, punkty handlowe, przedsiębiorstwa transportowe i przedsiębiorstwa rurociągów paliwowych itp. Infrastruktura ta w okresie kryzysu i wojny może być wykorzystana na

¹² Por. M. Brzeziński, *Zabezpieczenie logistyczne oddziałów i pododdziałów wojsk lądowych w działaniach taktycznych*, wyd. Szt. Gen. WP, Warszawa 1999, s. 16.

rzecz wojsk walczących w procesie realizacji dla nich dostaw zaopatrzenia i świadczenia usług przetwórczych, transportowych i gospodarczo-bytowych¹³.

Zatem z **cywilnej infrastruktury logistycznej** wykorzystuje się głównie paliwa płynne oraz produkty żywnościowe (mięso i mleko oraz ich przetwory, owoce i warzywa, chleb i inne produkty zbożowe, wodę dla celów konsumpcyjnych itp.), a także obiekty i urządzenia służące do świadczenia usług gospodarczo-bytowych (usługi pralnicze, kąpielowe, szewskie, krawieckie, fryzjerskie, handlowe itp.).

Natomiast **infrastrukturę wojskową** w zakresie zaopatrywania (zabezpieczenia materiałowego) wojsk stanowią obiekty (nieruchomości) stacjonarne specjalnego przeznaczenia (m.in. magazyny, składy, pralnie i piekarnie wojskowe), a także obiekty koszarowe i mieszkalne, ośrodki szkolenia poligonowego, sprzęt budowlany i kwaterunkowy oraz agregaty prądotwórcze. W czasie kryzysu i wojny będzie ona wykorzystywana w procesie zabezpieczenia wojsk pod względem kwaterunkowo-budowlanym i sprzętowo-materiałowym¹⁴.

W związku z powyższym z **wojskowej infrastruktury logistycznej** pozyskuje się głównie bojowe środki materiałowe (ŚBiM) tj.: amunicja i pociski raketowe różnych rodzajów, bojowe środki chemiczne, materiały wybuchowe, środki minersko-zaporowe, specjalne materiały pędne i smary, które nie występują w zasobach infrastruktury cywilnej.

W związku z zamiarem pozyskania wyżej wymienionych środków podsystem materiałowy SZ RP będzie zainteresowany obiektami i urządzeniami, tj.¹⁵:

- w **służbie żywnościowej**: elewatory, młyny, spichlerze, itp., piekarnie, zakłady mięsne, zakłady mleczarskie, zakłady przetwórstwa owocowo-warzywnego, zakłady tłuszczowe oraz chłodnie, ujęciami wody (ich rozmieszczeniem i wydajnością),
- w **służbie mps**: składy paliw stałych i płynnych, stacje paliw (ich rozmieszczenie i możliwości wydawcze),

¹³ Por. E. Nowak, *Zaopatrywanie wojsk lądowych w okresie pokoju (szkolenia), zagrożenia i w operacjach (LOGIS-MAT)*, DWLąd, Warszawa 1999, s. 59.

¹⁴ Tamże, s. 60.

¹⁵ E. Nowak, *Wyzyskanie zasobów infrastruktury terenowej w zabezpieczeniu logistycznym walczących wojsk*, Zeszyty Naukowe AON nr 2/98, Warszawa 1998, s. 108.

- **w służbie mundurowej:** składnice i hurtownie odzieży, produkcyjne zakłady odzieżowe i dziewiarskie, pralnie chemiczne i wodne,
- **w zakresie świadczenia usług gospodarczo-bytowych:** zakłady szewskie, krawieckie, fryzjerskie, samodzielne łaźnie lub obiekty posiadających łaźnie (np. łaźnie zakładowe), baza noclegowa.

Oprócz infrastruktury cywilnej **pion materiałowy** będzie wykorzystywał zasoby zgromadzone w:

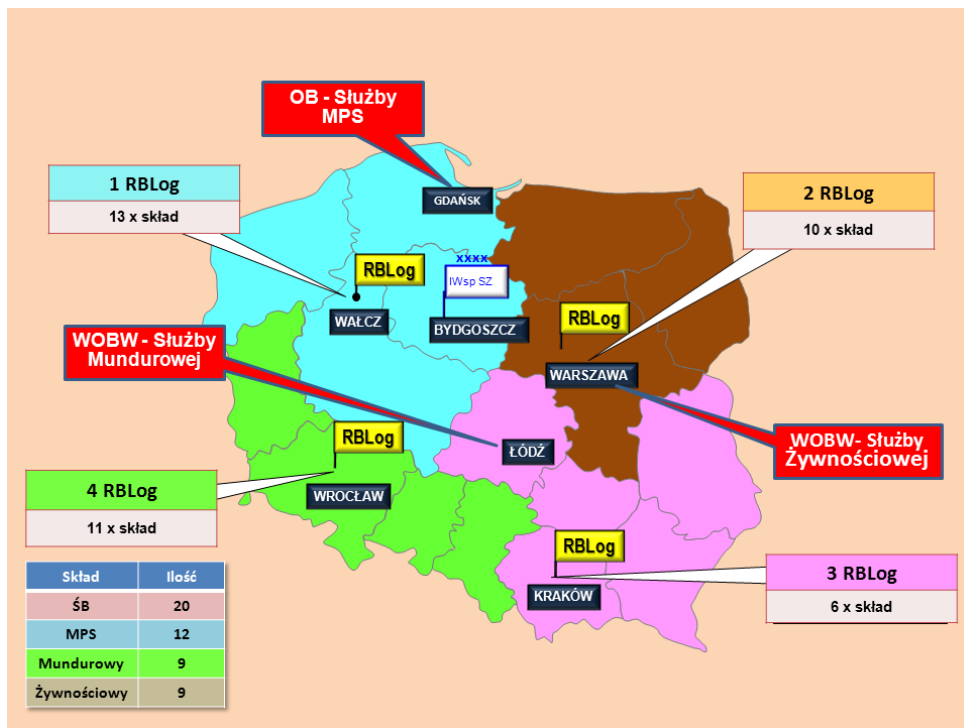
- wojskowej, stacjonarnej infrastrukturze materiałowej: Regionalne Bazy Logistyczne (RBLog), Bazy Materiałowo-Techniczne (BM-T), składy materiałowe WOG,
- mobilnych jednostkach logistycznych: brygadach logistycznych (BLog), batalionach zaopatrzenia (bzop), batalionach zaopatrzenia mps (bzaop mps), batalionach transportowych (btr), kompaniach rurociągów dalekosiężnych (krd), kompaniach masowego tankowania (kmt).

Jak wynika z rysunku 4 proces zabezpieczenia materiałowego SZ RP realizowany jest poprzez odpowiedni potencjał stacjonarny, podporządkowany czterem RBLog, złożony z:

- 20 składów środków bojowych,
- 12 składów MPS,
- 9 składów służby mundurowej,
- 9 składów służby żywnościowej.

Natomiast prowadzenie prac badawczo-wdrożeniowych w poszczególnych służbach realizowane jest przez trzy Ośrodki Badawcze:

- Ośrodek Badawczy Służby MPS w Gdańsku,
- Wojskowy Ośrodek Badawczo-Wdrożeniowy Służby Mundurowej w Łodzi,
- Wojskowy Ośrodek Badawczo-Wdrożeniowy Służby Żywnościowej w Warszawie.



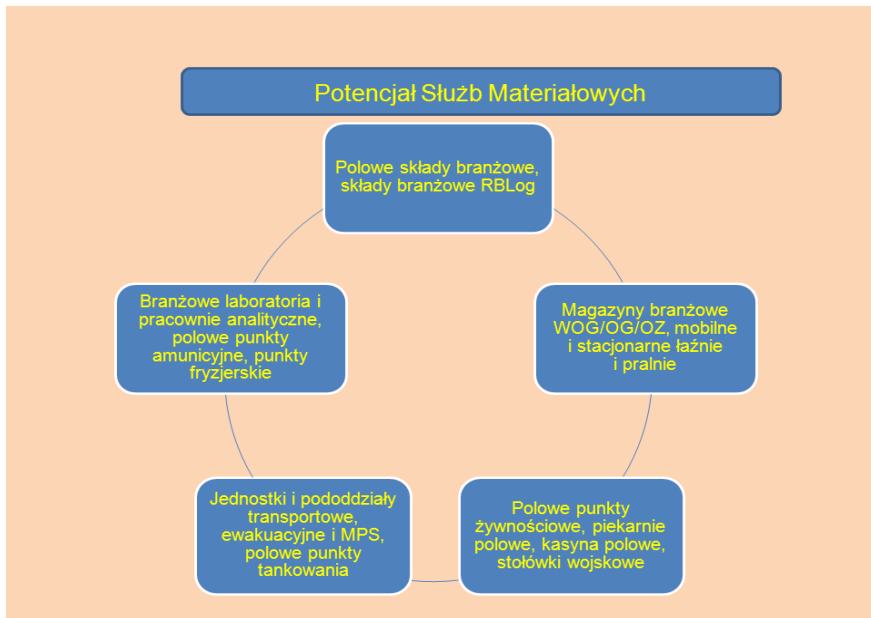
Rysunek 4. Wojskowy potencjał stacjonarny pionu materiałowego IWsp SZ

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ (dostęp: 31.12.2015).

Podsumowując potencjał materiałowy można stwierdzić, iż funkcjonuje on w oparciu o (rysunek 5):

- polowe składy branżowe – przeznaczone do przechowywania zapasów środków zaopatrzenia niezbędnych do zapewnienia ciągłości zaopatrywania ZT/ZO (komponentów RSZ),
- składy branżowe RBlog – przeznaczone do przechowywania zapasów środków zaopatrzenia niezbędnych do zapewnienia ciągłości zaopatrywania ZT/ZO (komponentów RSZ) poprzez BLog,
- magazyny branżowe WOG/OG/OZ – przeznaczone do gospodarowania środkami zaopatrzenia niezbędnymi do zapewnienia funkcjonowania wojsk przydzielonych na zaopatrzenie,
- polowe punkty żywnościowe – przeznaczone do utrzymywania niezbędnych zapasów środków spożywczych oraz zapewnienia posiłków,

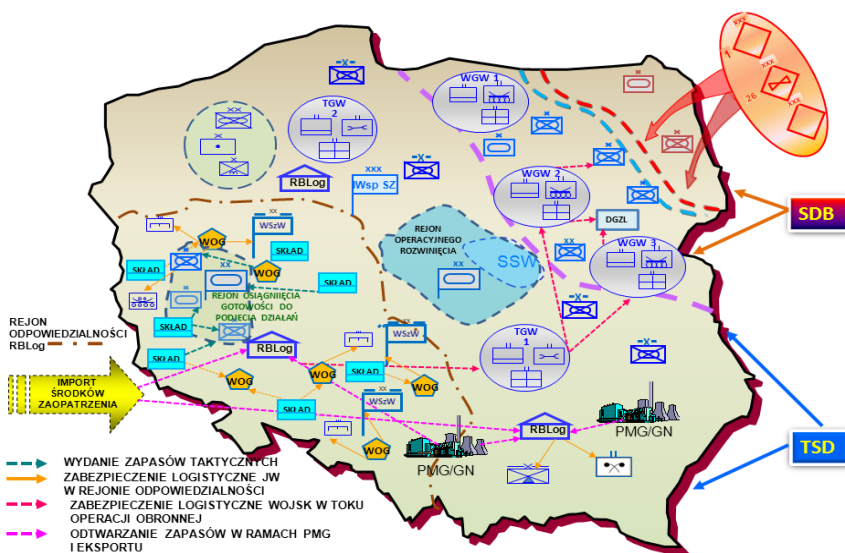
- piekarnie polowe – przeznaczone do wypieku pieczywa na potrzeby wojska w warunkach polowych,
- kasyna polowe – przeznaczone do wyżywienia w warunkach polowych stanów osobowych dowództw od szczebla związku taktycznego,
- jednostki i pododdziały transportowe, ewakuacyjne i MPS – przeznaczone do transportu środków zaopatrzenia,
- stołówki wojskowe – przeznaczone do wyżywienia w warunkach stacjonarnych i polowych stanu osobowych wojsk przydzielonych na zaopatrzenie,
- mobilne i stacjonarne łaźnie i pralnie – przeznaczone do obsługi wojsk w zakresie kąpieli i prania,
- branżowe laboratoria i pracownie analityczne – przeznaczone do nadzorowania jakości przyjmowanych i przechowywanych środków zaopatrzenia w magazynach branżowych RBLog/WOG/OG/OZ, polowych składach branżowych oraz polowych punktach żywnościowych,
- polowe punkty tankowania – przeznaczone do zabezpieczenia odtwarzania gotowości bojowej sprzętu technicznego w zakresie uzupełnienia paliw,
- polowe punkty amunicyjne – przeznaczone do gromadzenia i wydawania środków bojowych dla walczących pododdziałów,
- punkty fryzjerskie – przeznaczone do zabezpieczenia w warunkach polowych usług fryzjerskich dla stanu osobowego wojsk.



Rysunek 5. Potencjał służb materiałowych SZ RP

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ.

Możliwy sposób realizacji zabezpieczenia materiałowego w operacji prowadzonej na terenie kraju przedstawia rysunek 6.



Rysunek 6. Realizacja zabezpieczenia materiałowego w operacji na terenie kraju w TSD (wariant)

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ.

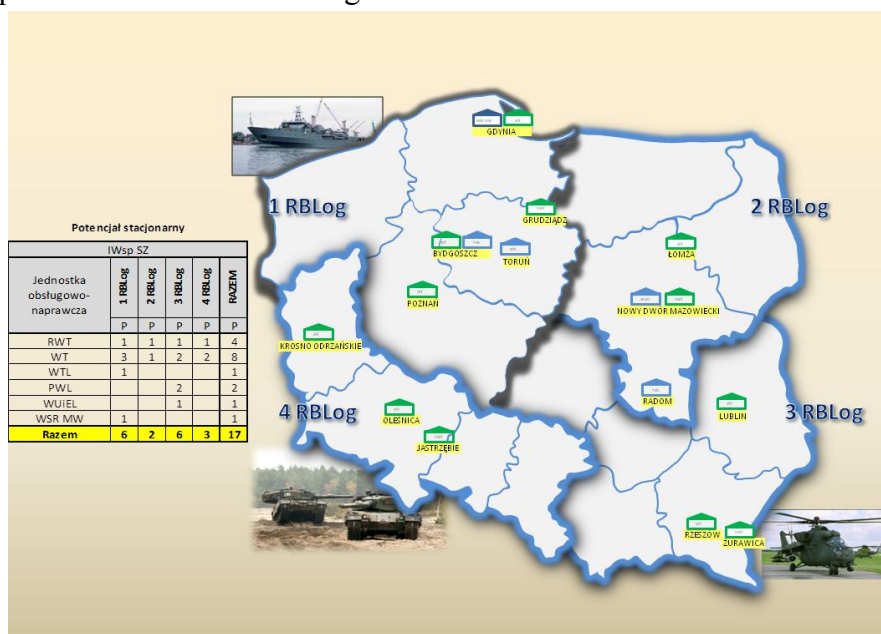
Potencjal techniczny SZ RP

Infrastrukturę obsługowo-remontową (techniczną) stanowią obiekty i urządzenia techniczne gospodarki narodowej i wojska, przewidziane do wsparcia funkcjonowania systemu obsługowo-remontowego SZ RP w czasie pokoju, kryzysu i wojny¹⁶.

W skład wojskowej, stacjonarnej infrastruktury technicznej wchodzi (rysunek 7):

- Rejonowe Warsztaty Techniczne (RWT),
- Warsztaty Techniczne (WT),
- warsztaty techniczne i stacje diagnostyczne JW,
- zmilitaryzowane warsztaty garnizonowe,
- zakłady remontowe gospodarki narodowej wydzielone zgodnie z Planem Mobilizacji Gospodarki (PMG).

Należy zwrócić uwagę, że RWT są organem remontowym IWsp SZ, realizującą zadania obsługowo-remontowe SpW na korzyść określonych sił znajdujących się w rejonie odpowiedzialności w zakresie remontu R3 i R4 w oparciu o skrócone technologie.



Rysunek 7. Stacjonarny potencjal techniczny SZ RP
Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ (dostęp: 31.12.2015).

¹⁶ Por. M. Brzeziński, *Zabezpieczenie logistyczne...*, wyd. cyt., s. 17.

Natomiast potencjał mobilny stanowią będą: bataliony remontowe (brem), bataliony ewakuacji sprzętu (bes), bataliony transportu ciężkiego (btsc) Blog (rysunek 8 i 9) oraz pododdziały remontowe (krem, plrem) szczebla taktycznego.



Rysunek 8. Mobilny potencjał techniczny 10BLog

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ.

W czasie pokoju potencjał obsługowo-remontowy 10BLog tworzą: 55brem Opole, 49brem Jastrzębie Zdrój, 123brem Rzeszów oraz 11brem Żagań. Natomiast potencjał obsługowo-remontowy czasu „P” 1BLog to: 52brem i 81brem Czarne, 122brem Giżycko, 16brem Elbląg oraz 8brem Kołobrzeg.



Rysunek 9. Mobilny potencjał techniczny 1BLog

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ.

Istotnym składnikiem wzmocnienia wojskowej stacjonarnej i mobilnej bazy obsługowo-remontowej jest cywilna infrastruktura techniczna, którą planuje się wykorzystywać – w ramach świadczeń rzeczowych – do rozwijania pododdziałów remontowych, a także świadczenia określonych usług specjalistycznych.

Na terytorium kraju istnieją przedsiębiorstwa, które ze względu na niewielkie rozmiary nie są obciążone zadaniami Programu Mobilizacji Gospodarki (PMG). Mogą one stanowić rezerwę przeznaczoną do wzmocnienia potencjału remontowego brygady. W ramach przygotowania terenowej infrastruktury technicznej na potrzeby wojska przedsiębiorstwa te powinny być wcześniej przygotowane (rozpoznane i opisane) do wykorzystania podczas działań wojennych.

Charakterystyka cywilnej infrastruktury obsługowo-remontowej powinna uwzględniać¹⁷:

- rodzaj obiektu (np. baza techniczna przedsiębiorstw transportowych, stacja obsługi samochodów, warsztat samochodowy, magazyn części zamiennych i materiałów technicznych, wytwórnia gazów technicznych, garaż, hala remontowa itp.),
- możliwości techniczne obiektu (np. rodzaj wykonywanych prac, wielkość, ilość stanowisk obsługowo-remontowych, wyposażenie w urządzenia transportu pionowego i poziomego, zasilanie w energię elektryczną, gaz, wodę, sprężone powietrze itp.),
- położenie w terenie (np. obiekty miejskie, wiejskie lub poza zabudową, drogi dojazdu i ich nawierzchnia, warunki maskowania, obrony i ochrony itp.),
- przewidywane możliwości i sposób wykorzystania.

Przy wyborze obiektów i urządzeń terenowej infrastruktury logistycznej zabezpieczenia technicznego do wsparcia pododdziałów remontowych brygady należy uwzględnić:

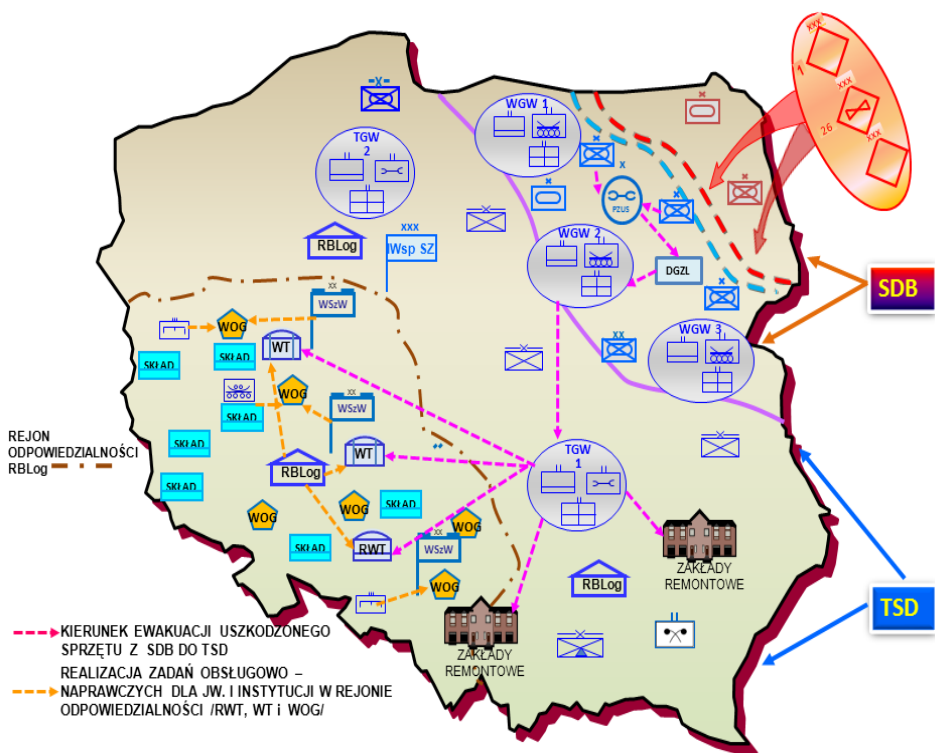
- przewidywany kierunek zagrożenia,
- ugrupowanie bojowe walczących wojsk oraz przewidywany przebieg działań,
- możliwości oddziaływania przeciwnika na infrastrukturę oraz prognozowane straty w SpW,

¹⁷ W. Ślemp, *Podstawy teoretyczne przygotowania infrastruktury terenu na potrzeby obronne wojsk lądowych*, AON, Warszawa 1999, s. 200.

- stopień wrażliwości infrastruktury na oddziaływanie przeciwnika oraz jej zdolność do odzyskania sprawności do działania,
- odległość obiektów infrastruktury od obiektów (rejonów) szczególnie zagrożonych.

W procesie realizacji zadań zabezpieczenia technicznego **pion techniczny** będzie dążył do wykorzystania stacji obsługi samochodów, warsztatów i zakładów remontowych, zakładów regeneracji części zamiennych, zakładów produkcyjno-remontowych, a także magazynów i składów podzespołów i zestawów remontowych¹⁸.

Na rysunku 10 przedstawiono możliwy sposób realizacji zabezpieczenia technicznego w operacji prowadzonej na terenie kraju.



Rysunek 10. Realizacja zabezpieczenia technicznego w operacji na terenie kraju w TSD (wariant)

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ.

¹⁸ E. Nowak, *Wyzyskanie zasobów...*, wyd. cyt., s. 110.

Potencjał transportowy SZ RP

Potrzeby transportowe w zakresie przemieszczania na obszarze kraju zaspokajane będą głównie w oparciu o wykorzystanie cywilnych i wojskowych środków transportu lądowego (kolejowego i drogowego). Poszczególnym Inspektoratom DG RSZ przypisano wiodącą rolę w zakresie planowania, organizacji i realizacji: przemieszczania lądowego – Inspektorat Wojsk Lądowych; powietrznego – Inspektorat Sił Powietrznych; morskigo – Inspektorat Marynarki Wojennej.

Transport kolejowy charakteryzuje się najwyższym stanem zdolności przewozowej i gotowości do użycia przez siły zbrojne. W okresie pokoju, transport kolejowy wykorzystywany jest głównie do przewozu wojsk na ćwiczenia i szkolenia poligonowe oraz dowozu środków zaopatrzenia. Natomiast w okresie mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia i przegrupowania do rejonów wyjściowych oraz w czasie operacji, część związków taktycznych (ZT) przegrupowana będzie transportem kolejowym na zagrożone kierunki. Należy pamiętać, iż przewóz wojsk operacyjnych w pełnym składzie organizacyjnym jest racjonalny na odległość powyżej 100 km. Na mniejsze odległości, przewóz wojsk wykonuje się z zasady sposobem kombinowanym. Stan osobowy oraz pojazdy kołowe przemieszcza się wówczas po drogach kołowych, a sprzęt ciężki (gąsienicowy) przewożony jest transportem kolejowym.

Z ogólnej sieci kolejowej kraju wytypowano i ujęto w planach osłony technicznej układ linii kolejowych o znaczeniu obronnym (rysunek 11). Linie o znaczeniu priorytetowym zabezpieczają potrzeby przewozowe. Realizacja zadań osłony technicznej sieci kolejowej, zgodnie z Planem Osłony Technicznej, spoczywa obecnie na Ministerstwie Infrastruktury (poprzednio Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – do 2015 r. oraz Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa – do 2018 r.), natomiast na sieci kolejowej znaczenia obronnego zadania osłony technicznej przejmą jednostki zmilitaryzowane, wspierane przez wojska inżynieryjne w zakresie interwencyjnej odbudowy mostów kolejowych.

Jak wynika z rysunku 11 na terenie kraju wydzielonych jest 7 Centralnych Linii Kolejowych (CLK) o łącznej długości ok. 1160 km. Na CLK znajduje się: 15 wojskowych bocznic kolejowych, 82 punkty ładunkowe, 73 mosty o długości 20-100m i 16 mostów o długości 100-300m, 100 wiaduktów oraz 11 kolejowych 25 drogowych przejść granicznych.



Rysunek 11. Rozmieszczenie CLK na terenie kraju

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ (dostęp: 31.12.2015).

Transport samochodowy stanowi podstawowy środek przemieszczania ładunków w operacyjnej i taktycznej strefie działań. Zasadniczy trzon tego transportu stanowią siły i środki jednostek zaopatrzeniowych i transportowych poszczególnych szczebli organizacyjnych sił zbrojnych. W procesie dowozu i ewakuacji wykorzystuje się samochody średniej i dużej ładowności z przyczepami, jak również zestawy do przewozu kontenerów oraz przyczepy niskopodwoziowe do sprzętu gaśnicowego. Należy pamiętać, że efektywność transportu samochodowego w dużej mierze zależy od gęstości i jakości sieci drogowej.

Stosownie do zadań operacyjnych i logistycznych oraz możliwości wykonawczych sił osłonowych z sieci dróg publicznych wyodrębniono układ Centralnych Dróg Samochodowych (CDS), w tym Priorytetowych Dróg Samochodowych (PDS). Wydzielona sieć dróg objęta jest na czas kryzysu i wojny planem osłony technicznej (rys. 12).

W strefie operacyjnej dla dowozu ŚBiM w relacjach: oddział \Rightarrow związek taktyczny \Rightarrow stacjonarne wojskowe lub cywilne źródło zaopatrzenia – wykorzystywane będą wszystkie aktualnie przejezdne drogi publiczne, które nie są objęte systemem osłony technicznej.



Rysunek 12. Rozmieszczenie CDS na terenie kraju

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ (dostęp: 31.12.2015).

Jak wynika z rysunku 12 na terenie kraju wydzielonych jest 9 Centralnych Dróg Samochodowych (CDS) o łącznej długości ok. 1860 km, w tym: 6 dróg osiowych, 3 drogi poprzeczne, 68 mostów, 85 wiaduktów i 25 drogowych przejść granicznych.

Regulację ruchu na CDS zapewniają kompanie regulacji ruchu (krr), z wyłączeniem: przepraw i przejść mostowych obsługiwanych przez pododdziały regulacji ruchu batalionów pontonowych (we współdziałaniu z siłami przepływającymi się wojsk) oraz Tymczasowych Rejonów Przeladunkowych (TRP) zabezpieczonych siłami organicznymi kompanii drogowo-eksploatacyjnych. Natomiast regulację ruchu na szczeblu taktycznym organizują sztaby ZT (oddziałów) etatowymi siłami regulacji ruchu (pododdziały ochrony i regulacji ruchu).

Ważną kwestią w ramach przygotowania drogowej infrastruktury obronnej na przeszkodach wodnych jest wytypowanie rejonów dogodnych do urządzania dublujących przepraw mostowych. Dlatego też w celu zabezpieczenia osłony technicznej sieci transportowej Ministerstwo Infrastruktury gromadzi, w ramach państwowych rezerw specjalistycznych,

konstrukcje kolejowych mostów składanych i mostów drogowych oraz barki do budowy pływających mostów kolejowo-drogowych.

Transport morski jest jednym z podstawowych rodzajów transportu strategicznego, szczególnie w przypadku przetransportowania znacznych ilości sprzętu wojskowego na duże odległości. Może być również wykorzystany w przewozach na nadmorskim kierunku operacyjnym, w przypadku wystąpienia masowych zniszczeń na sieci dróg lądowych.

Głównymi zadaniami transportu morskiego są:

- pozyskiwanie i zapewnienie dostępności środków transportu morskiego dla potrzeb przewozów operacyjnych, zaopatrzeniowych, ewakuacyjnych i przetransportowania sił,
- koordynowanie rozwinięcia oraz prowadzenie prac załadunkowych i wyładunkowych przez pododdziały przeładunkowe MW w portach morskich,
- planowanie i kierowanie ewakuacją, ruchem i przemieszczeniem wojsk na morskich szlakach komunikacyjnych oraz portach morskich.

Pozyskiwanie i zapewnienie dostępności środków transportu morskiego może być realizowane poprzez mobilizację lub militaryzację wytypowanych środków transportu morskiego z firm żeglugowych zarejestrowanych w polskich rejestrach działalności gospodarczej. Dodatkowym źródłem pozyskiwania środków transportu morskiego może być udział w międzynarodowych programach czarteru statków w ramach Paktu Północnoatlantyckiego (NATO) i Unii Europejskiej (UE).

Prowadzenie prac załadunkowych i wyładunkowych w portach wojennych (bazach morskich) realizowane jest etatowym sprzętem przeładunkowym składnic MW RP i Komend Portów Wojennych (KPW). W portach handlowych prace załadunkowe, wyładunkowe i przeładunkowe, związane z realizacją przewozów i transportów o znaczeniu militarnym, prowadzone są w oparciu o infrastrukturę przeładunkową znajdującą się na wyposażeniu portów. Możliwe jest wykorzystanie do tych prac specjalnych kompanii transportowo-przeładunkowych.

Transport powietrzny, z uwagi na prędkość, zasięg i manewrowość, może być wykorzystywany do przewozów wojskowych. Priorytetowo wykorzystywany jest w następujących przypadkach:

- przewóz jednostek sił reagowania (w tym desantów),
- dowóz środków materiałowych dla wojsk w okrężeniu oraz gdy nie

W Słowniku terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego znajduje się stwierdzenie, że **infrastrukturą obronną** „są obiekty i urządzenia stałe oraz instytucje niezbędne do funkcjonowania systemu obronnego państwa. Tworzona jest głównie w czasie pokoju, ale rozwijana również w okresie zagrożenia i wojny”¹⁹. Podobną definicję infrastruktury obronnej podaje T. Kamiński, który określa ją, jako „ogół urządzeń (obiektów) oraz określone instytucje, których działalność (funkcjonowanie) wiąże się w sposób bezpośredni (a także pośredni) z funkcjonowaniem systemu obronnego państwa”²⁰. Natomiast W. Ślęmp, w ramach podziału infrastruktury obronnej państwa wyróżnia²¹:

- infrastrukturę militarną (wojskową);
- infrastrukturę niemilitarną, świadczącą usługi na rzecz systemu obronnego, w tym sił zbrojnych;
- infrastrukturę gospodarki obronnej (GN).

Infrastrukturę militarną (wojskową) tworzą obiekty i urządzenia użytkowane przez wszystkie RSZ, zapewniające im utrzymanie odpowiedniego stopnia zdolności i gotowości bojowej w ramach mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia. Zaliczamy do nich: koszary i poligony, bazy lotnicze i morskie, wojskowe węzły łączności, obiekty i instytucje obsługi garnizonowej, wojskową bazę techniczno-remontową, składnice, magazyny wojskowe i inne obiekty.

Infrastruktura niemilitarna (cywilna) to obiekty, urządzenia stałe i instytucje państwowe warunkujące bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Ze względu na swój specyficzny charakter i zadania są one również elementem składowym jego systemu obronnego. Infrastrukturę tę tworzą posterunki, komisariaty, remizy, strażnice, budowle ochronne dla ludności, szpitale i inne placówki sanitarne wraz z magazynami środków sanitarno-medycznych.

Infrastruktura gospodarki obronnej (którą możemy również zaliczyć do infrastruktury cywilnej) to zespół obiektów, urządzeń stałych i instytucji niezbędnych do jej należytego funkcjonowania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny. Obejmuje ona w szczególności: infrastrukturę komunikacyjną energetyczną, przedsiębiorstwa przemysłu zbrojeniowego,

¹⁹ Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego, MON, Warszawa 1996, s. 30.

²⁰ T. Kamiński, *Funkcjonowanie systemów logistycznych*, AON, Warszawa 1996, s. 38.

²¹ W. Ślęmp, *Podstawy teoretyczne...*, wyd. cyt., s. 24.

wydobywczego i spożywczego, składy oraz instalacje przemysłowe materiałów pędnych, chłodnie, elewatory, składy materiałów budowlanych i inne urządzenia tego typu²².

Ze względu na charakter wykorzystania poszczególnych obiektów i urządzeń przez sektor cywilny oraz wojsko, infrastrukturę obronną państwa możemy podzielić na:

- infrastrukturę obronną zabezpieczającą;
- infrastrukturę obronną bojową.

Infrastruktura zabezpieczająca to najogólniej rzecz ujmując te obiekty i urządzenia, które umożliwiają bytowanie, szkolenie i komunikację wojsk w czasie pokoju, a w czasie kryzysu lub wojny będą zabezpieczać ich działania pod względem komunikacyjnym oraz logistycznym.

Infrastruktura bojowa to obiekty i urządzenia, przede wszystkim inżynieryjne, budowane zawczasu – w czasie pokoju – rozbudowywane w okresie kryzysu lub wojny. Są nimi różnorodne obiekty fortyfikacyjne służące do ukrycia wojsk przed rozpoznaniem i oddziaływaniem ogniowym przeciwnika oraz stwarzające dogodne warunki do użycia własnych środków ogniowych. Do tej grupy infrastruktury zalicza się również przygotowane w czasie pokoju, do uruchomienia w trybie alarmowym, systemy zapór inżynieryjnych i niszczeń przeznaczone do powstrzymania lub sparaliżowania ruchu wojsk przeciwnika i osłony własnych pozycji obronnych²³.

Z infrastruktury wojskowej i cywilnej można wyodrębnić zbiór obiektów, które mogą być wykorzystane do zabezpieczenia logistycznego wojsk w ramach świadczeń rzeczowych i określić je pojęciem **infrastruktury logistycznej**.

Biorąc pod uwagę fakt, że wojska będą działały na obszarze określonego terytorium, to będą one miały dostęp do określonych zasobów miejscowych, które na tym terytorium się znajdują. Jest to jednoznaczne z tym, że będą dążyły do ich wykorzystania w ramach zabezpieczenia logistycznego.

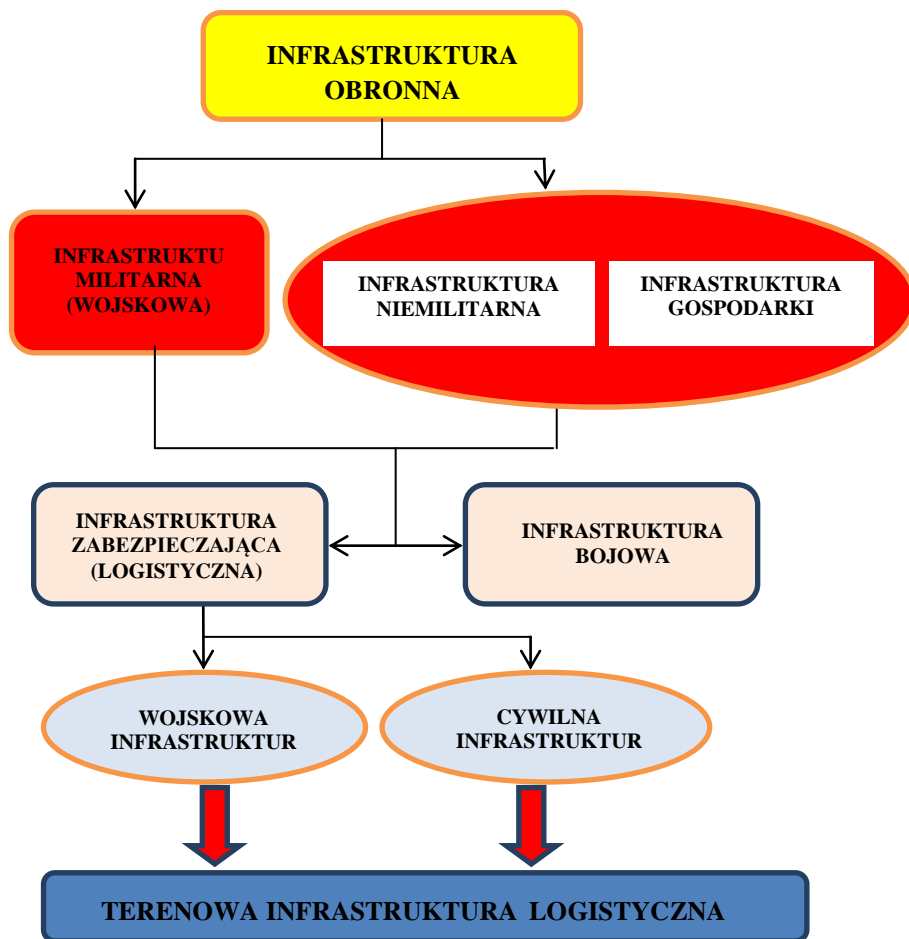
Według autora podsumowaniem rozważań o infrastrukturze w systemie obronnym państwa może być następująca definicja: **terenowa infrastruktura logistyczna** – jest to część infrastruktury obronnej państwa

²² Z. Lach, *Infrastruktura obronna Rzeczypospolitej Polskiej*, AON, Warszawa 1993, s. 7.

²³ Tamże, s. 28.

znajdująca się na obszarze prowadzenia działań bojowych (operacyjnych), która może być wykorzystana do zabezpieczenia logistycznego wojsk.

Miejsce terenowej infrastruktury logistycznej w systemie infrastruktury obronnej państwa przedstawia rysunek 14.



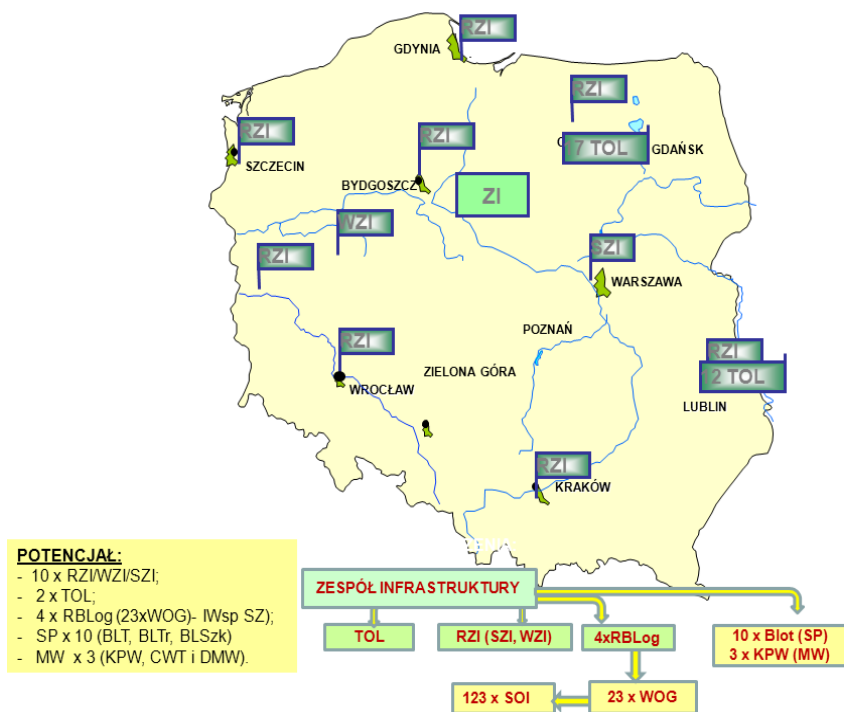
Rysunek 14. Podział infrastruktury obronnej państwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Z. Lach, *Infrastruktura obronna Rzeczypospolitej Polskiej*, AON, Warszawa 1993.

Z definicją terenowej infrastruktury logistycznej ściśle wiąże się pojęcie terenowego potencjału logistycznego, którego definicja jest zawarta w Regulaminie Działania Wojsk Lądowych i brzmi następująco: „**terenowy potencjał logistyczny** – to zakłady, urządzenia i instalacje świadczące usługi specjalistyczne gospodarczo-bytowe oraz sprzęt techniczny i środki materiałowe znajdujące się na obszarze prowadzonych działań, które

w ramach współdziałania wojskowo-cywilnego mogą być wykorzystane w zabezpieczeniu logistycznym walczących wojsk”²⁴.

Podsystem infrastruktury w toku działań wojennych funkcjonował będzie również w oparciu o stacjonarny potencjał infrastruktury wojskowej. Ponadto przewiduje się, iż w czasie wojny zabezpieczenie potrzeb w obszarze infrastruktury będzie odbywało się również z wykorzystaniem systemu kontraktowania usług z GN (rysunek 15).



Rysunek 15. Potencjał infrastruktury wojskowej SZ RP

Źródło: Materiały Inspektoratu Wsparcia SZ (dostęp: 31.12.2015).

Podsumowanie

Zarówno potencjał materiałowy, techniczny i transportowy wykorzystywany przez SZ RP określany jest jako suma umiejętności wykonawczych jednostek oraz urządzeń logistycznych wojska wraz z infrastrukturą gospodarki narodowej (GN). Ciągłe podtrzymywanie

²⁴ *Regulamin Działań Wojsk Lądowych*, DWLąd, Warszawa 1999, s. 74.

potencjału materiałowego, technicznego i transportowego wojsk na wszystkich poziomach (szczeblach) dowodzenia jest procesem, który ma na celu utrzymanie w stanie gotowości do użycia SpW, zapasów ŚBiM oraz TŚM. Składy RBLog, WOG, oddziały (pododdziały) oraz urządzenia logistyczne powinny być zatem w stanie ciągłej zdolności wykonawczej zgodnie z przyjętymi założeniami i ograniczeniami. Potencjał logistyczny zabezpieczanych wojsk musi być wobec tego prawidłowo rozmieszczony w terenie, stosownie do koncepcji walki oraz spełniać wymagania zapewniające jego żywotność.

Zarządzanie infrastrukturą wojskową realizowane jest w systemie trójszczeblowym:

Szczebel Centralny stanowi – Zespół Infrastruktury IWsp SZ, który jest komórką organizacyjno-funkcjonalną, wchodzącą w skład SD IWsp SZ, przeznaczoną do koordynowania przedsięwzięć związanych z planowaniem i kierowaniem infrastrukturą wojskową w okresie kryzysu i działań wojennych.

Szczebel Rejonowy stanowi 10 Rejonowych Zarządów Infrastruktury, które wykonują zadania związane ze sprawowaniem trwałego zarządu nad nieruchomościami wykorzystywanymi przez jednostki organizacyjne resortu obrony narodowej (ON). Ponadto realizują:

- zadania inwestycyjne i remontowe obiektów budowlanych,
- nadzór technicznego utrzymania nieruchomości,
- zabezpieczają jednostki w polowy sprzęt kwaterunkowy.

Terenowe Oddziały Lotniskowe (12 i 17 TOL) realizują zadania inwestycyjno-remontowe infrastruktury lotniskowej w rejonach swojej odpowiedzialności.

Szczebel Terenowy stanowią – Sekcje Obsługi Infrastruktury (SOI) Wojskowych Oddziałów Gospodarczych (WOG) oraz jednostek pełniących funkcje WOG (BLT, BLTr, BLSzk) SP podporządkowanych Inspektorowi Sił Powietrznych oraz dwóch KPW i CWTiD MW podporządkowanych Inspektorowi Marynarki Wojennej wykonujących zadania w zakresie bieżącego utrzymania nieruchomości portowej.

W wypadku prowadzenia działań na własnym terytorium istnieje możliwość szerokiego wyzyskania infrastruktury terenowej m.in. w procesie zabezpieczenia logistycznego wojsk walczących.

Infrastruktura terenowa to podstawowe urządzenia, przedsiębiorstwa i instytucje potrzebne do właściwego funkcjonowania produkcyjnych działów gospodarki. Infrastrukturę można rozpatrywać zarówno w sferze *niematerialnej* (m.in. poziom wykształcenia ludności, jej tradycje, dyscyplina pracy, gospodarność), jak i w sferze *materialnej* (infrastruktura zaopatrzeniowa, techniczna, transportowa, medyczna i społeczna).

Z wymienionych powyżej zasobów infrastruktury można wyodrębnić zbiór obiektów wojskowych i gospodarki narodowej (GN), które mogą być wykorzystywane w procesie zabezpieczenia logistycznego wojsk. Noszą one nazwę infrastruktury **obronnej**.

W procesie zabezpieczenia logistycznego wojsk walczących na obszarze własnego kraju, dużo miejsca poświęca się problemom racjonalnego wykorzystania stacjonarnej (wojskowej i cywilnej) infrastruktury obronnej. Powinna ona stanowić dla wojsk walczących swoisty „odwód logistyczny”, umożliwiający im potęgowanie wysiłku zabezpieczenia logistycznego walczących wojsk.

Aktualnie, infrastruktura ta – po pierwsze – nie jest proporcjonalnie rozmieszczona na całym obszarze Polski (RP), w stosunku do kierunków zagrożenia kraju, a po drugie – nie jest mobilna. Wykorzystanie jej w procesie zasilania wojsk walczących dostawami i usługami, szczególnie na szczeblu taktycznym może być utrudnione, a w niektórych sytuacjach wręcz niemożliwe.

Podsumowanie

Analiza przygotowania i wykorzystania potencjału logistycznego (materiałowego, technicznego i transportowego) terenowej infrastruktury logistycznej w ramach zabezpieczenia logistycznego wojsk pozwoliła sprecyzować następujące **wnioski**:

1. Potencjał logistyczny jest pojęciem pozwalającym określić możliwości systemu logistycznego SZ RP związane z poziomem zabezpieczenia ich potrzeb logistycznych.
2. Mimo zróżnicowanego podejścia do definiowania istoty wojskowego potencjału logistycznego należy stwierdzić, że jego wielkość jest zdeterminowana wielkością zasobów logistycznych, w tym zewnętrznych zasobów logistycznych, będących do dyspozycji

- organów wykonawczych wchodzących w skład systemu logistycznego sił zbrojnych.
3. We współczesnych działaniach bojowych kluczowe miejsce zajmuje terenowa infrastruktura logistyczna wojskowa i cywilna, która powinna być przygotowana do zabezpieczenia logistycznego walczących wojsk zgodnie z kryterium 4 x „W”, tzn.: we właściwym czasie, we właściwym miejscu, we właściwych ilościach i o właściwej jakości.
 4. Wyzyskanie zasobów terenowej infrastruktury logistycznej może w istotny sposób wpłynąć na skrócenie czasu przygotowania oddziałów (pododdziałów) i urzędzeń logistycznych do realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego.
 5. Współcześnie, kiedy potrzeby wojsk stanowią szeroką gamę różnorodnych środków zaopatrzenia i usług oraz w sytuacji, gdy przewiduje się prowadzenie walki na terytorium własnego kraju, należy dążyć do wykorzystania w szerokim zakresie stacjonarnych źródeł zaopatrzenia. Jeżeli ten potencjał zaopatrzeniowy oraz usługowy będzie odpowiednio wysoki i rozwinięty, mogą być nie tylko zaoszczędzone zapasy utrzymywane w pododdziałach zaopatrzenia, zmniejszona częstotliwość ich dowozu, ale również rozszerzona i lepsza, jakość usług gospodarczo-bytowych świadczonych walczącym wojskom.
 6. Wykorzystanie znajdujących się w terenie obiektów i urzędzeń terenowej infrastruktury technicznej daje wiele korzyści, do których można zaliczyć przede wszystkim zwiększenie możliwości obsługowo-remontowych mobilnych pododdziałów remontowych.
 7. Pozyskiwanie zewnętrznych zasobów logistycznych w okresie pokoju wymaga zastosowania procedur opracowania i wdrażania projektów outsourcingowych

Bibliografia

1. Brzeziński M., *Logistyka wojskowa*, Bellona, Warszawa 2005.
2. Brzeziński M., *Zabezpieczenie logistyczne oddziałów i pododdziałów wojsk lądowych w działaniach taktycznych*, wyd. Szt. Gen. WP, Warszawa 1999.
3. Chylak E., *Logistyka w strategii wojskowej*, WAT, Warszawa 1994.

4. Ficoń K., *Logistyka operacyjna na przykładzie resortu obrony narodowej*, Wyd. BEL Studio Sp. z o.o., Warszawa 2004.
5. Kamiński T., *Funkcjonowanie systemów logistycznych*, AON, Warszawa 1996
6. Kulczycki R., *Obliczanie potencjałów wojskowych*, Myśl Wojskowa nr 7/1989, Warszawa 1989.
7. Lach Z., *Infrastruktura obronna Rzeczypospolitej Polskiej*, AON, Warszawa 1993.
8. Nowak E., *Potencjał logistyczny wielonarodowej GB UE (LOG GB)*, AON, Warszawa 2010.
9. Nowak E., *Wyzyskanie zasobów infrastruktury terenowej w zabezpieczeniu logistycznym walczących wojsk*, Zeszyty Naukowe AON nr 2/98, Warszawa 1998.
10. Nowak E., *Zaopatrywanie wojsk lądowych w okresie pokoju (szkolenia), zagrożenia i w operacjach (LOGIS-MAT)*, DWŁąd, Warszawa 1999.
11. *Regulamin Działań Wojsk Lądowych*, DWŁąd, Warszawa 1999.
12. *Słownik języka polskiego*, tom L-P, (red.) M. Szymczak, wyd. PWN, Warszawa 1995.
13. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, MON, Warszawa 1996.
14. Sułek M., *Programowanie gospodarczo-obronne*, Bellona, Warszawa 2008.
15. Ślemp W., *Podstawy teoretyczne przygotowania infrastruktury terenu na potrzeby obronne wojsk lądowych*, AON, Warszawa 1999.
16. *Zabezpieczenie logistyczne wojsk lądowych w okresie pokoju (szkolenia), w walce i operacjach. (LOGOS). Część I. Analiza i ocena obowiązujących procedur z zakresu organizowania i realizacji zabezpieczenia: materiałowego, technicznego, medycznego i transportowego wojsk lądowych w czasie pokoju i wojny na tle procedur obowiązujących w NATO*, (red. E. Nowak), DWŁąd, Warszawa 1998.
17. *Zasady funkcjonowania systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP*, wyd. Szt. Gen. WP, Warszawa 1994.
18. <http://www.slownik-online.pl/cgi-bin/search?charset=utf-8&words=potentialis&potentia&Submit=Szukaj>.