

dr Maciej Kaźmierczak

E-mail: m.kazmierczak@akademia.mil.pl; nr ORCID: 0000-0001-6985-3157

Akademia Sztuki Wojennej, Katedra Zarządzania Procesami Logistycznymi, Instytut Logistyki

# Przemieszczanie wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w okresie (czasie) pokoju

*The movement of the Polish Armed Forces troop on the public roads in the peacetime*

Transport i ruch wojsk jest elementem znajdującym się we wszystkich rodzajach prowadzonych przez siły zbrojne działań. Ważne miejsce w procesie dowodzenia zajmuje kierowanie ruchem wojsk, które jest integralną częścią procesu dowodzenia obejmującą planowanie, organizowanie, motywowanie i kontrolowanie realizowane przez zespół sił z wykorzystaniem wszystkich dostępnych zasobów dla zapewnienia bezpiecznego, sprawnego i ekonomicznego ruchu wojsk. Posiadanie możliwości przemieszczania sił w celu podjęcia pełnego zakresu funkcji i zadań jest kluczowe dla zapewnienia efektywności przyszłych operacji narodowych i wielonarodowych. Zdolność do transportu i ruchu wojsk dotyczy całego zakresu zadań Sił Zbrojnych RP, w obecnym i przewidywanym środowisku bezpieczeństwa.

Celem artykułu jest identyfikacja zasad oraz procedur przemieszczania wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w czasie pokoju.

## **Słowa kluczowe:**

siły zbrojne, transport i ruch wojsk, przemieszczenie, infrastruktura drogowa, infrastruktura logistyczna, potencjał logistyczny.

The transport and the movement of forces are the elements of all sorts of the armed forces activities. The movement control plays a significant role in the command and control (C2) process. It is an integral part of C2 process and it consists of planning, organizing, leadership and control realised by a set of forces using all available resources for assuring the safe, efficient and economical movement. The ability of forces movement, in order to fulfil the whole spectrum of their functions and tasks, is crucial for the efficiency of future national and multinational operations. The ability of transport and movement regards the whole set of the Polish Armed Forces tasks in both contemporary and expected security environment.

The aim of this paper is to identify the rules and procedures of the Polish Armed Forces movement on the public roads in the peacetime.

## **Key words:**

armed forces, transport and movement, movement, road infrastructure, logistic infrastructure, logistic potential.

## Rola podsystemu transportu i ruchu wojsk podczas przemieszczania wojsk

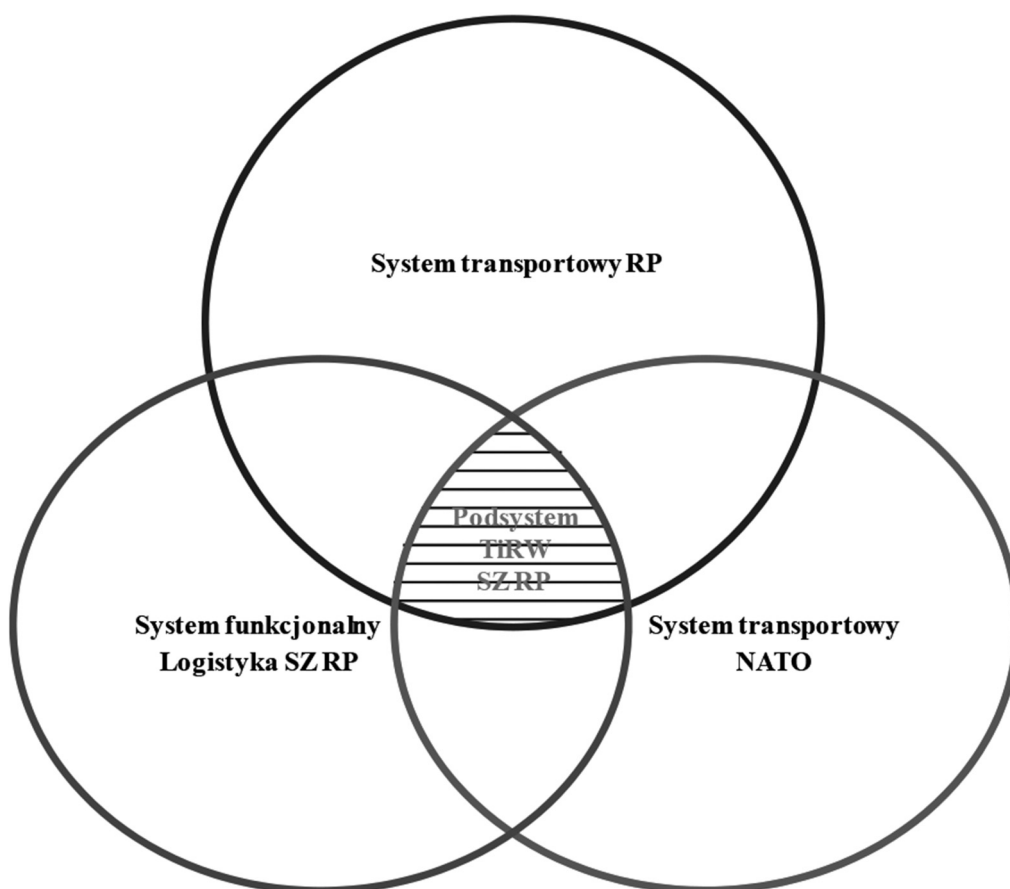
Podsystem transportu i ruchu wojsk jest elementem systemu funkcjonalnego logistyki Sił Zbrojnych (SZ RP) — wieloszczeblowym, spójnym układem sił i środków oraz przedsięwzięć organizacyjno-technicznych związanych z transportem i ruchem wojsk, a także planowaniem, koordynowaniem przygotowania i wykorzystania infrastruktury transportowej na potrzeby obronne państwa, we współdziałaniu

z kompetentnymi w sprawach transportu gospodarczymi ogniwami obronnymi podsystemu pozamilitarnego oraz ze sformułowaniem kryteriów i potrzeb operacyjno-technicznych na rzecz sporządzanych planów osłony technicznej infrastruktury transportowej<sup>1</sup> państwa.

Celem podsystemu jest zabezpieczenie efektywne i terminowe transportu i ruchu wojsk, uzbrojenia oraz środków zaopatrzenia w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Główny wysiłek podsystemu nakierowany jest na zdobywanie środków transportowych, preparację infrastruktury transportowej, organów i jednostek wykonawczych, a także tworzenie procedur

Rysunek 1

Umiejscowienie podsystemu transportu i ruchu wojsk SZ RP



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Doktryna, 2014, s. 27).

zabezpieczenia transportowego na potrzeby operacyjne, logistyczne i szkoleniowe SZ RP. Priorytetem elementów podsystemu transportu i ruchu wojsk na wszystkich poziomach organizacyjnych SZ RP jest zapewnienie odpowiedniego zabezpieczenia potrzeb transportowych wojsk w układzie narodowym, sojuszniczym i koalicyjnym. Poniższy rysunek przedstawia podsystem transportu i ruchu wojsk jako element połączonych ze sobą trzech systemów.

W ujęciu strukturalnym podsystem transportu i ruchu wojsk SZ RP stanowi wspólny element systemu funkcjonalnego logistyki SZ RP, systemu transportowego państwa oraz systemu transportowego NATO i Unii Europejskiej.

Struktura organizacyjna podsystemu transportu i ruchu wojsk podzielona jest na trzy poziomy zgodnie z systemem dowodzenia SZ RP, to jest (Doktryna, 2014, s. 27):

- strategiczny,
- operacyjny,
- taktyczny.

Na poziomie strategicznym jednostką organizacyjną właściwą do spraw transportu i ruchu wojsk jest

Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW), które pełni rolę Narodowego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (NMCC). Do zadań oddziałów i wydziałów STiRW-CKRW należy:

- opracowywanie koncepcji przemieszczania wojsk oraz zasad funkcjonowania systemu transportu i ruchu wojsk w SZ RP;
- opracowywanie planów wykorzystania sieci transportowej kraju przez SZ RP oraz współdziałanie w opracowywaniu i uaktualnianiu planów osłony technicznej sieci transportowej znaczenia obronowego;
- pełnienie funkcji Centralnego Organu Logistycznego<sup>2</sup> oraz Gestora<sup>3</sup> sprzętu przeładunkowego i zabezpieczenia ruchu wojsk;
- planowanie i koordynowanie przemieszczania wojsk własnych i sojuszniczych na terenie kraju;
- planowanie i koordynowanie przemieszczania polskich kontyngentów wojskowych wydzielonych do misji (operacji) poza granicami kraju;
- przygotowanie zasad i planów działania oraz organizowanie i formowanie Centrów Koordynacji

Ruchu Wojsk w sytuacjach kryzysowych i na czas wojny we współpracy z NATO;

- wydawanie pozwoleń na przejazd drogowy dla kolumn, pojazdów nienormatywnych oraz przewożących materiały niebezpieczne, należących do SZ RP oraz wojsk obcych realizujących przejazdy pomiędzy okręgami wojskowymi;
- realizowanie zadań związanych z nadawaniem i użytkowaniem Jednolitego Indeksu Materiałowego<sup>4</sup> dla sprzętu przeładunkowego i zabezpieczenia ruchu wojsk;
- wypracowywanie koncepcji i programów oraz nadzór nad systemem szkolenia kandydatów na kierowców kat. „C” i „C+E” oraz operatorów sprzętu przeładunkowego w siłach zbrojnych;
- rejestrowanie i wydawanie dokumentów rejestracyjnych dla pojazdów SZ RP;
- wypracowywanie zasad i procedur ruchu wojsk oraz przemieszczania ładunków;
- nadzorowanie pozyskiwania różnych rodzajów środków transportu do przewozów wojskowych we współdziałaniu z przewoźnikami cywilnymi.

Wyżej wymienione zadania STiRW-CKRW realizuje w uzgodnieniu z Ministerstwami Infrastruktury, Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Środowiska, a także organami administracji drogowej, kolejowej, wodnej i lotniczej.

Szczegółowo, czyli na poziomie operacyjnym SZ RP, elementami podsystemu transportu i ruchu wojsk są Wydziały Transportu i Ruchu Wojsk i HNS (ang. *Host Nation Support* — wsparcie przez państwo-gospodarza) znajdujące się w Regionalnych Bazach Logistycznych (RBLog). Odpowiadają one za planowanie i koordynowanie ruchu wojsk we własnych obszarach swojej odpowiedzialności poprzez:

- wydawanie „Zezwoleń na przejazdy drogowe” dla wojsk własnych i wojsk sojuszników stacjonujących w rejonie odpowiedzialności RBLog;
- przygotowywanie założeń i propozycji do planowania przemieszczania wojsk na obszarze odpowiedzialności RBLog;
- udział w opracowywaniu planów przemieszczenia w komendzie RBLog;
- uzgadnianie z STiRW-CKRW opracowanych na poziomie RBLog planów przemieszczenia w celu ich koordynacji;
- kierowanie transportem i ruchem wojsk w rejonie odpowiedzialności, w tym działalnością podległych komórek ds. transportu i ruchu wojsk;
- udzielanie pomocy sztabom przemieszczającym się jednostek w zakresie planowania i realizacji przejazdu;
- nadzór nad realizacją przemieszczenia w zakresie swoich kompetencji;
- zapewnienie pomocy jednostkom wojskowym w przeprowadzaniu szkolenia z zasad organizacji przejazdów, z największym naciskiem na znajomości procedur oraz przepisów dotyczących przewo-

zu towarów niebezpiecznych (według umowy ADR), a także przejazdu pojazdów nienormatywnych i kolumn wojskowych.

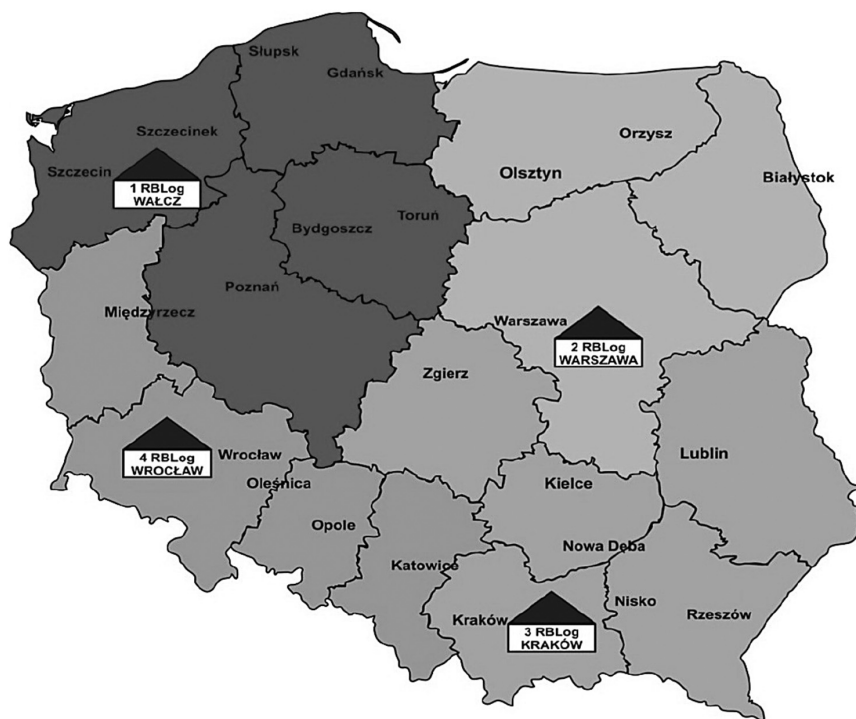
Przedstawiony rysunek określa rejon odpowiedzialności Regionalnych Baz Logistycznych. Realizują one swoje zadania wewnątrz baz oraz współdziałają ze sobą w przypadku przejazdu wojsk przez kilka regionów.

Ostatnim poziomem jest poziom taktyczny, w którym organy wykonawcze podsystemu transportu i ruchu wojsk odpowiadają za zagwarantowanie sprawnego przebiegu ruchu wojsk zgodnie z planami. Są nimi Wojskowe Komendy Transportu i Delegatury Wojskowych Komend Regulacji Ruchu oraz kompanie regulacji ruchu. Do szczegółowych zadań WKTr i DWKTr należy:

- przyjmowanie „Zapotrzebowań na przejazd drogowy” od jednostek rozpoczynających przejazd z obszaru odpowiedzialności danej WKTr/DWKTr;
- wydawanie „Zezwoleń na przejazdy drogowe” dla wojsk własnych lub sojuszników, gdy planowane są przejazdy drogowe na obszarze odpowiedzialności danej komendy oraz przygotowanie projektów „Zezwoleń na przejazdy drogowe”, jeśli planowane jest przemieszczenie poza rejon odpowiedzialności komendy;
- zapewnienie realizacji planu przemieszczenia we współdziałaniu z ŻW, Policją i przemieszczanymi wojskami;
- nadzór nad transportem i ruchem wojsk w swoim rejonie odpowiedzialności;
- uzgadnianie trasy i warunków przejazdu z komendami WKTr, przez które planowany jest przejazd;
- meldowanie o realizacji planu przemieszczenia oraz sytuacji transportowej na obszarze odpowiedzialności;
- udzielanie pomocy jednostkom wojskowym w zakresie szkolenia z zasad planowania i organizacji przejazdów, opracowywania dokumentów na przejazd oraz przekraczania granicy państwowej. Kompanie regulacji ruchu są odpowiedzialne za zapewnienie operatywnego przebiegu ruchu wojsk zgodnie z planem i zamiarem dowództwa, poprzez:
- rozpoznanie i przygotowanie dróg do prowadzenia organizacji ruchu, a także — jeśli wymaga tego — sytuacja do dodatkowego oznakowania dróg;
- organizowanie stałych lub ruchomych elementów wykonawczych kontroli i regulacji ruchu na wskazanych odcinkach dróg;
- kontrolę i regulację ruchu wojsk przemieszczających się zgodnie z otrzymanymi decyzjami, rozkazami i planami;
- wypełnianie zadań eliminujących lub zmniejszających skutki zatorów w ruchu drogowym;
- udział w wymianie informacji pomiędzy dowódcami a przemieszczającymi się wojskami z nadanym priorytetem przejazdu;

Rysunek 2

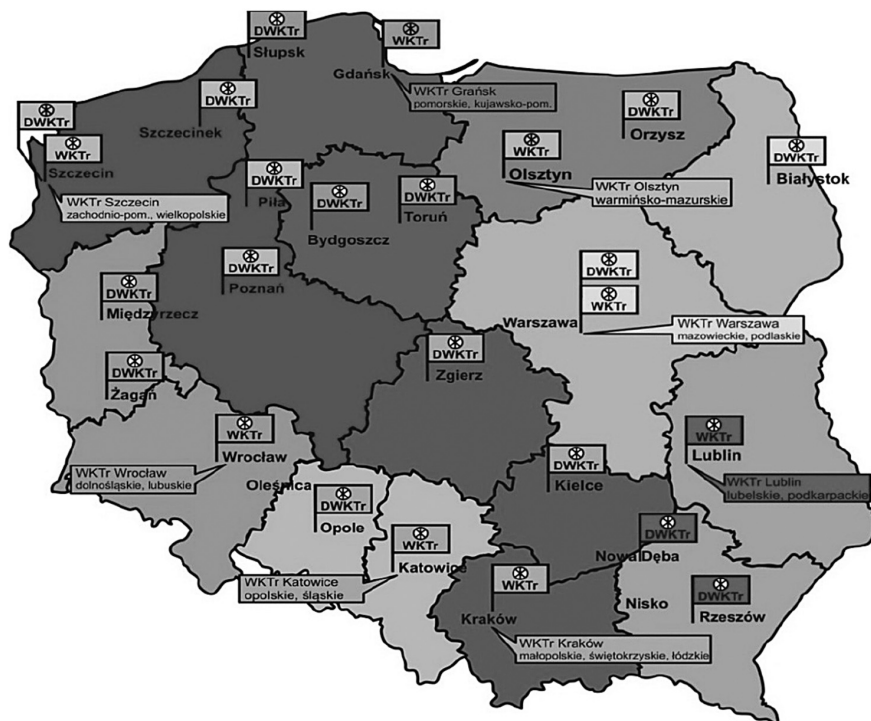
Podział rejonów odpowiedzialności RBlog



Źródło: (<http://www.iwpszp>, 2018).

Rysunek 3

Rozmieszczenie WKTr i DWKTr na terenie RP



Źródło: (<http://www.iwpszp>, 2018).

- pilotowanie wojskowych pojazdów nienormatywnych oraz kolumn pojazdów wojskowych.

Rysunek 3 przedstawia rozmieszczenie Wojskowych Komend Transportu i Delegatur Wojskowych Komend Transportu. WKTr na terenie RP jest 8, a podległym im delegatur łącznie — 17. Zasadniczym celem ich działania jest dokonywanie uzgodnień oraz nadzorowanie wraz z cywilną administracją do spraw ruchu i transportu zasad i warunków przemieszczania wojsk, korzystania przez wojska z infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze jej odpowiedzialności, realizacja czynności ładunkowych, a także formalności związanych z przekraczaniem granicy państwowej (<http://www.iwspesz>, 2018).

## Zasady kierowania ruchem wojsk

Aby określić funkcje kierowania ruchem wojsk, autor przedstawi jego cel, istotę oraz określi, czym jest to kierowanie i dzięki jakim informacjom dowódca może kierować ruchem wojsk na obszarze swojej odpowiedzialności. Kierowanie ruchem wojsk dotyczy planowania, kierowania, określania kolejności, kontrolowania przemieszczania personelu, sprzętu wojskowego, a także środków zaopatrzenia po korytarzach komunikacyjnych. Tworzy również strukturę organizacyjną przewidzianą do realizacji powyższych przedsięwzięć (Kowalkowski, 2011).

Celem kierowania ruchem wojsk jest zagwarantowanie właściwemu dowódcy możliwości kierowania przemieszczeniem personelu, sprzętu wojskowego i środków zaopatrzenia w podporządkowanym mu rejonie odpowiedzialności (ang. AOR — *Area of Responsibility*). Istotą kierowania ruchem wojsk jest również zagwarantowanie możliwości wykonania zadań w zakresie transportu i ruchu wojsk zgodnie z założonym planem przemieszczenia. Aby zapewnić dowódcy te możliwości w rejonie swojej odpowiedzialności, należy wyposażyć go w (Doktryna, 2014, s. 35–36):

- pewną i aktualną informację logistyczną w zakresie transportu i ruchu wojsk, w tym pozyskaną w ramach obowiązującego systemu meldunkowego;
- uprawnienia do kierowania ruchem wojsk;
- procedury postępowania;
- środki dowodzenia;
- doświadczony i wyszkolony personel elementów podsystemu transportu i ruchu wojsk;
- ustanowione relacje współpracy z państwem-gospodarzem;
- ustanowione relacje współpracy z państwami wysyłającymi.

Kierowanie transportem i ruchem wojsk wykonuje się na podstawie określonych zasad, do których należą:

- zasada scentralizowanej odpowiedzialności;
- zasada elastyczności;

- zasada planowania i regulowania;
- zasada efektywności;
- zasada przejrzystości.

Zasada scentralizowanej odpowiedzialności polega na tym, że Dowódca Sił Połączonych (właściwy dowódca w zakresie dowodzenia wojskami wydzielonymi do udziału w operacji) odpowiada za określenie zadań oraz wymagań, wydawanie wytycznych odnoszących się do transportu i ruchu wojsk. Dowódca Sił Połączonych realizuje te zadania przez podległe mu komórki organizacyjne właściwe do spraw transportu i ruchu wojsk.

Zasada elastyczności mówi o tym, że system kierowania transportem i ruchem wojsk musi być zdolny do reagowania na dynamiczne zmiany sytuacji operacyjnej oraz zmianę głównych celów dowódcy. Przygotowując plan przemieszczenia, trzeba uwzględnić możliwość ich aktualizacji odpowiednio do zmieniającej się sytuacji oraz warunków prowadzenia działań.

Opracowywanie planów zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami i procedurami odnosi się do zasady planowania i regulowania przez podsystem transportu i ruchu wojsk. Optymalizacja wykorzystania dostępnych zasobów środków transportu, a także ich zastosowanie w możliwie produktywny i opłacalny sposób jest zasadą efektywności. Zasada przejrzystości polega na zapewnieniu przepływu aktualnej informacji dotyczącej transportu i ruchu wojsk oraz na przygotowywaniu nieskomplikowanych planów i dokumentów rozkazodawczych celem umożliwienia terminowego wykonania zadań przez podporządkowane wojska (Doktryna, 2014, s. 37).

## Proces planowania przemieszczania wojsk

Proces planowania transportu i ruchu SZ RP w warunkach pokoju posiada podwaliny w Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej RP (Dyrektywa, 2019). Realizuje go Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk, które w przypadku kryzysu zmienia się w narodowe połączone Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk i przygotowuje lub dostosowuje plan wariantowy.

Podstawą do zainicjowania planowania są wytyczne do przemieszczenia, które określają zestawienie ilości żołnierzy, sprzętu wojskowego i środków zaopatrzenia, rejonu operacyjnego przeznaczenia, portów załadunku i wyładunku, jeśli są potrzebne, oraz wymagany czas do osiągnięcia gotowości do działania wojsk w rejonie operacyjnego przeznaczenia.

Na podstawie wyżej wymienionych wytycznych oraz składanych przez rodzaje sił zbrojnych zapotrzebowań na transport, STiRW-CKRW prowadzi odpowiednie kalkulacje i przygotowuje plan przemieszczenia strategicznego. Szef SG WP zatwierdza przedłożony plan, następnie jest on przekazywany do

wszystkich komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za jego wykonanie. Dla Rodzajów Sił Zbrojnych jest on podstawą do przygotowania planu przemieszczenia (np. z MSD do miejsca załadunku).

Opisując odpowiedzialność komórek organizacyjnych SZ RP za planowanie przemieszczania wojsk, należy określić te zadania poprzez trzy poziomy: strategiczny, operacyjny i taktyczny. Planowanie działania podsystemu transportu i ruchu wojsk na strategicznym poziomie dowodzenia SZ RP realizowane jest przez sekcję organizacyjną odpowiedzialną za transport i ruch wojsk, która odpowiada za:

- planowanie wykorzystania sieci transportowej państwa do potrzeb obronnych;
- planowanie i pozyskiwanie zdolności do przemieszczania SZ RP w czasie pokoju, kryzysu lub wojny.

Planowanie działania podsystemu transportu i ruchu wojsk na operacyjnym poziomie dowodzenia realizowane jest przez sekcję do spraw planowania przemieszczania wojsk dowództw na operacyjnym poziomie dowodzenia SZ RP, które zależnie od posiadanych kompetencji wypełniają zadania:

- wypracowania procedur oraz wskazania głównych kierunków działalności oraz zadań podsystemu transportu i ruchu wojsk w RSZ;
- planowania przedsięwzięć w podsystemie transportu i ruchu wojsk dotyczących mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia RSZ;
- planowania rzeczowego w zakresie środków transportu.

Planowanie działania podsystemu transportu i ruchu wojsk na taktycznym poziomie dowodzenia SZ RP realizowane jest przez odpowiednie do spraw planowania transportu i ruchu wojsk komórki wewnętrzne:

- dowództw komponentów RSZ;
- dowództw związków taktycznych;
- dowództw pododdziałów;
- dowództw mobilnych jednostek logistycznych wykonujących zadania zabezpieczenia logistycznego poziomu operacyjnego;
- dowództw stacjonarnych jednostek logistycznych właściwych odpowiedzialnych za zakup, utrzymanie i dystrybucję środków zaopatrzenia oraz realizacji zadań obsługowych w regionalnym obszarze odpowiedzialności;
- jednostki organizacyjne odpowiedzialne za kierowanie ruchem wojsk.

Wyżej wymienione komórki organizacyjne są odpowiedzialne za planowanie oraz realizowanie zadań w zakresie przemieszczania wojsk dla podległych, zabezpieczanych, wspieranych jednostek w obszarze zabezpieczenia logistycznego mobilizacyjnego, a także operacyjnego rozwinięcia wojsk w czasie pokoju, kryzysu i wojny.

W procesie planowania transportu i ruchu wojsk wykorzystywany jest narodowy Teleinformatyczny System Monitorowania Położenia Wojsk (SI KON-

WÓJ), wspomaga on proces wydawania zezwoleń wojskowych, a także obserwowania przejazdów realizowanych na ich podstawie na wszystkich poziomach organizacyjnych podsystemu transportu i ruchu wojsk (Doktryna, 2014).

Planowanie przemieszczenia wojsk polega na opracowaniu Planu przemieszczenia, który pozwala określić organizację i strukturę komórek transportu i ruchu wojsk niezbędnych dla zagwarantowania właściwej realizacji zadań, utrzymania linii komunikacyjnych i terminów realizacji zadań. Uwzględnia on potrzeby i wymagania w zakresie przemieszczania wojsk, środków zaopatrzenia, a także środków transportowych i infrastruktury transportowej wymaganej do realizacji zadań; potrzeby i wymagania w zakresie realizacji zadań w ramach wsparcia przez państwo-gospodarza na rzecz sił sojuszniczych przemieszczających się lub wykonujących zadania na terytorium Polski; potrzeby i wymagania w zakresie niezbędnego wsparcia gospodarczych ogniw obronnych podsystemu pozamilitarnego, wsparcia kontrahentów zewnętrznych, a także wsparcia innych państw.

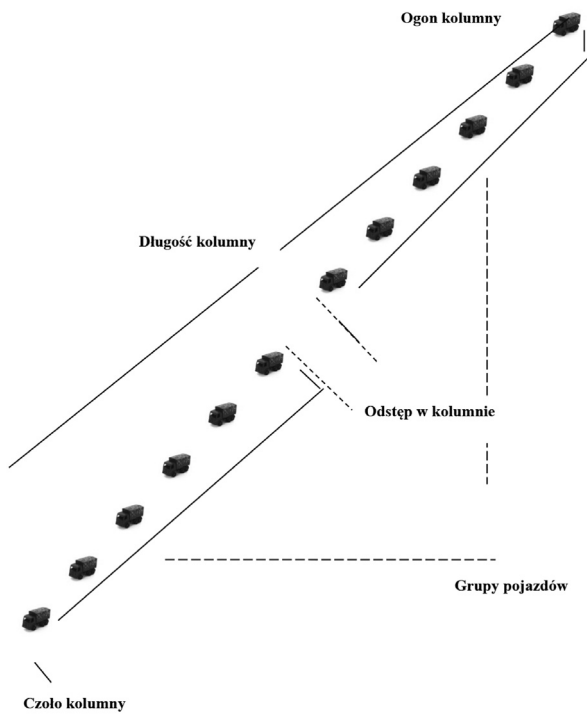
## Przemieszczenie kolumn pojazdów wojskowych po drogach publicznych

Przemieszczanie pojazdów wojskowych realizowane jest w celu sprawnego i terminowego przemarszu wojsk. Skład kolumny uzależniony jest od warunków wykonania przejazdu, a także od zaplanowanego wykorzystania wojsk po wykonaniu marszu. Kolumna liczy co najmniej dwa pojazdy. Jeżeli przemieszczenie będzie wykonywało ponad 20 pojazdów, należy kolumnę podzielić na grupy pojazdów. Rysunek poniżej zobrazuje elementy kolumny marszowej.

Grupa pojazdów jest częścią kolumny pojazdów, liczy ona od 6 do 20 pojazdów. Odległość pomiędzy poruszającymi się grupami wynosi co najmniej 500 metrów, odległość w czasie postoju to 200 metrów. Czołem kolumny jest pierwszy pojazd kolumny, natomiast ogon kolumny to pojazd ostatni. W czasie kryzysu lub wojny przejazdy kolumn pojazdów wojskowych mogą odbywać się w całości.

W przypadku gdy kolumna składa się z co najmniej 10 pojazdów, jak na rysunku powyżej, wyznaczone zostają następujące osoby funkcyjne kolumny lub grupy pojazdów. Pierwszy pojazd jest to *kierunkowy* — odpowiedzialny za utrzymanie określonej prędkości przejazdu oraz wyznaczonej trasy. Kolejny pojazd to *meldunkowy* — jego zadaniem jest składanie meldunków organom kontroli ruchu wojsk o wykonywaniu przejazdu zgodnie z otrzymanym „Zezwoleniem na przejazd drogowy”, a także — jeśli występują — o wszelkich odstępstwach od wydanego

Rysunek 4  
Elementy kolumny pojazdów wojskowych



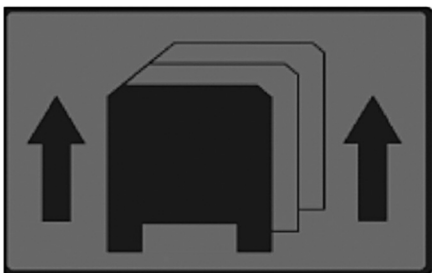
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 53).

zezwolenia. Ostatnim pojazdem kolumny lub grupy pojazdów jest zamykający, który odpowiada za utrzymanie dyscypliny w kolumnie, organizuje środki bezpieczeństwa niezbędne podczas postojów, składa meldunki dowódcy kolumny o dyscyplinie w kolumnie, miejscach postoju uszkodzonych pojazdów i rodzajów ich uszkodzeń.

Kolumny pojazdów wojskowych oznakowuje się w następujący sposób (Zasady, 2015, s. 182):

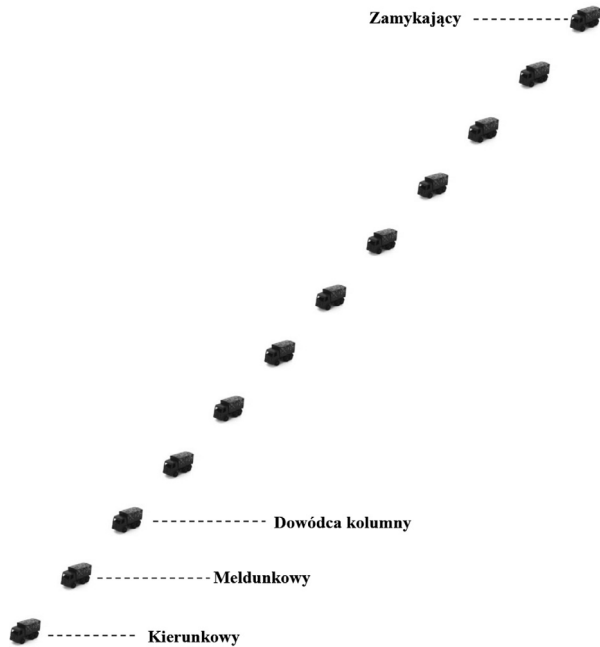
- światła mijania we wszystkich pojazdach kolumny muszą być włączone;
- pierwszy pojazd oznakowuje się z przodu po lewej stronie oraz na ostatnim pojeździe z tyłu po lewej stronie umieszcza się tablicę (rys. 6);

Rysunek 6  
Oznaczenie kolumn pojazdów wojskowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 183).

Rysunek 5  
Osoby funkcyjne kolumny lub grupy pojazdów



Źródło: Opracowanie na podstawie: (Zasady, 2015, s. 55).

- pierwszy pojazd kolumny lub grupy pojazdów oznakowuje się niebieską flagą umieszczoną z przodu po lewej stronie (rys. 7);

Rysunek 7  
Oznaczenie pierwszego pojazdu każdego elementu (niebieska flaga)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 183).

- ostatni pojazd kolumny lub grupy pojazdów oznakowuje się zieloną flagą umieszczoną z przodu po lewej stronie (rys. 8);
- pojazd dowódcy kolumny oznakowuje się białoczną flagą umieszczoną z przodu po lewej stronie (rys. 9);

Rysunek 8

Oznaczenie ostatniego pojazdu  
każdego elementu (zielona flaga)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie:  
(Zasady, 2015, s. 183).

Rysunek 9

Oznaczenie pojazdu dowódcy kolumny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie:  
(Zasady, 2015, s. 183).

- pojazd, który wymaga pomocy technicznej, oznakowuje się w sposób widoczny dla innych pojazdów żółtą flagą (rys. 10), należy wtedy również usunąć inną flagę, jeśli taka jest zamocowana;

Rysunek 10

Oznaczenie pojazdu potrzebującego  
pomocy technicznej (żółta flaga)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie:  
(Zasady, 2015, s. 183).

- każda kolumna przemieszczająca się na podstawie „Zezwolenia na przejazd drogowy” oznaczana jest numerem identyfikującym (rys. 11), musi on być umieszczony po obu stronach pojazdu w taki sposób, aby był widoczny co najmniej z 6 metrów, i odporny na warunki atmosferyczne;

Rysunek 11

Numer zezwolenia na przejazd drogowy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (Zasady, 2015, s. 183).

- jeżeli odbywa się przejazd pojedynczej kolumny, nie używa się flag do oznakowania pierwszego i ostatniego pojazdu;
- tablica kolumny pojazdów wojskowych ma wymiary 400 mm x 300 mm, natomiast flagi do oznaczania mają wymiary 300 mm x 450 mm.

Przedmioty służące do oznakowania pojazdów kolumny muszą być zamocowane tak, aby nie wystawały poza obrys pojazdu. Przemieszczającym się jednostkom wojskowym przydziela się drogi, drogę lub pas przemieszczenia. Kolumna przemieszcza się po jednej drodze. Oddziałowi/poddziałowi wyznacza się jedną drogę lub dwie drogi przejazdu, a związkowi taktycznemu dwie lub trzy drogi przejazdu.

Podczas przemieszczania się należy organizować postoje i odpoczynki. Pierwszy postój odbywa się po dwóch godzinach jazdy, następne co 2–4 godzin jazdy. Na postój jednogodzinny pojazdy zatrzymują się na drodze lub poboczu w miejscach wcześniej zaplanowanych i rozpoznanych. Należy zachować określone odstępy między pojazdami i grupami pojazdów. Postój ten przeznaczony jest na sprawdzenie stanu technicznego pojazdów.

Postój dwugodzinny odbywa się, jeśli przemieszczenie jest dobowe i organizuje się je w drugiej połowie marszu dobowego. Na postój dwugodzinny wyznacza się wskazany i rozpoznany wcześniej rejon. Należy podczas postoju w takim rejonie zachować gotowość do sprawnego jego opuszczenia i rozpoczęcia marszu. Postój ten przeznaczony jest na uzupełnienie środków materiałowych, przeglądy pojazdów i sprzętu wojskowego, spożycie posiłku i odpoczynek żołnierzy. Odpoczynek dzienny lub nocny odbywa się po zakończonym marszu dobowym w rejonie rozmieszczenia. Czas takiego odpoczynku wynosi 8–10 godzin. Odpoczynek ten przeznaczony jest na uzupełnienie środków materiałowych.



wych, sprawdzenie stanu technicznego pojazdów i sprzętu wojskowego oraz regenerację sił żołnierzy (Czupryński, 2002).

## Charakterystyka teleinformatycznego systemu monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ

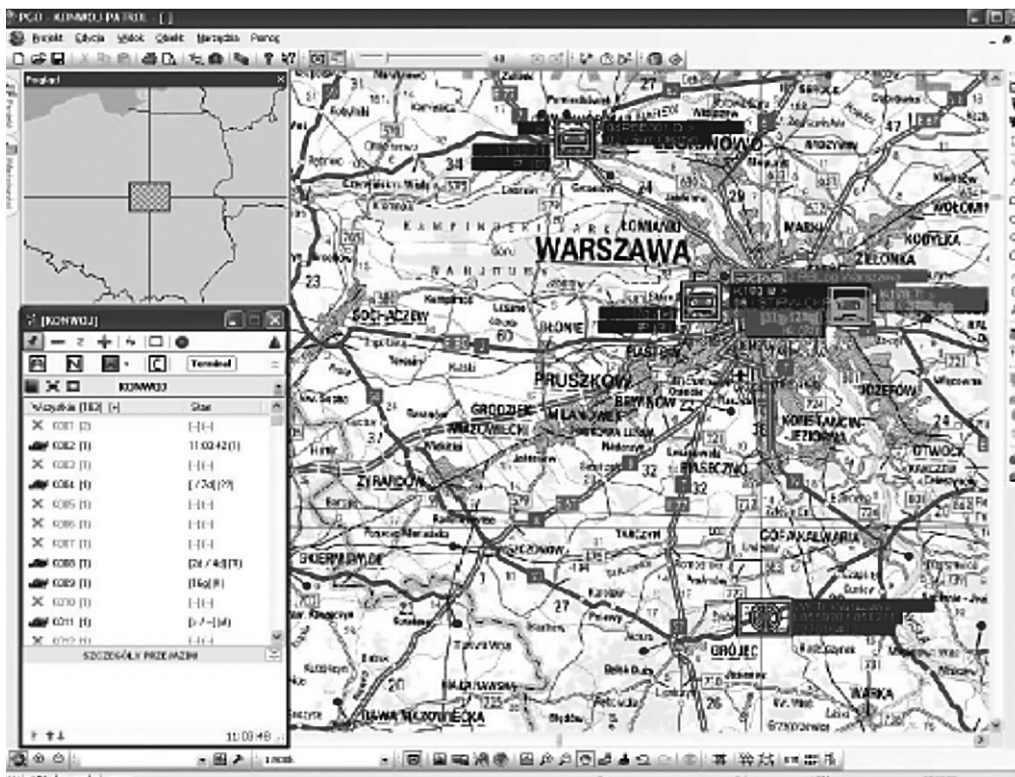
Teleinformatyczny system monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ powstał w celu wsparcia procesu wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” oraz monitoringu przemieszczających się wojsk w czasie rzeczywistym. SI KONWÓJ jest programem komputerowym wspomagającym realizację zadań organów transportu i ruchu wojsk i jednostek wojskowych wykonujących przewozy, przemieszenia i monitoruje położenie wojsk (Instrukcja, 2014).

Program wspomaga działania operacyjne poprzez wykorzystanie niżej wymienionych funkcji użytkowych (Instrukcja, 2014, s. 10–12):

- elektroniczna rejestracja zezwoleń na przejazd drogowy wspierana przez: mapy elektroniczne, elektroniczny spis nazw geograficznych, elektroniczny państwowy wykaz podziału administracyjnego kraju, elektroniczną lokalizację pozycji geograficznej za pomocą spisu adresowego;
- elektroniczne ustalanie trasy przemieszczenia pojazdów pomiędzy WKTr znajdującymi się na drodze przejazdu odpowiednio do obszaru ich odpowiedzialności;
- elektroniczne uzgadnianie drogi przemieszczenia środków transportu dostarczających towary niebezpieczne, pojazdów nienormatywnych oraz kolumn pojazdów;
- elektroniczne wysłanie projektu „Zezwolenia na przejazd drogowy” do zatwierdzenia przez właściwy organ upoważniony do wystawienia „Zezwolenia na przejazd drogowy”;
- elektroniczne wysłanie „Zezwolenia na przejazd drogowy” do jednostki wojskowej składającej za potrzebę;
- modyfikacja faktycznego rozpoczęcia i zakończenia przemieszczenia w systemie;
- zapisanie wyznaczonej i faktycznie przejechanej drogi przez środki transportu oraz zespół pilotujący przypisany do wydanego „Zezwolenia na przejazd drogowy”;
- monitorowanie w czasie rzeczywistym na mapie cyfrowej ruchu pojazdów w ramach aktualnego położenia, prędkości przemieszczania, rodzaju przejazdu i identyfikatora przejazdu;

Rysunek 12

Widok okna pulpitu SI KONWÓJ gotowego do pracy w zakresie monitorowania położenia wojsk



Źródło: (Instrukcja, 2015, s. 12).

- dostęp (w trybie odczytu) z poziomu wizualizacji na mapie obserwowanych pojazdów do danych zapisanych w „Zezwoleniu na przejazd drogowy”;
- wysyłanie wiadomości od zespołu pilotującego opisujących możliwe zdarzenia wraz z rzeczywistą ich wizualizacją na mapie.

Do eksploatacji SI KONWÓJ wymagane jest spełnienie przez użytkowników co najmniej minimalnych wymagań technicznych, które pozwolą na sprawne wykorzystanie systemu (np. stanowisko do wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” musi być wyposażone w sprzęt zgodny z „Wykazem obowiązujących standardów sprzętu informatyki i oprogramowania do stosowania w resorcie obrony narodowej” na dany rok, do którego należy: zestaw komputerowy stacjonarny lub notebook, router i telefon GSM oraz UPS).

## Rola i zadania użytkowników teleinformatycznego systemu monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ

Proces zabezpieczenia przemieszczania SZ RP z wykorzystaniem SI KONWÓJ wykonują organy podsystemu transportu i ruchu wojsk, do których należą (Instrukcja, 2014, s. 15):

- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW);
- Oddział Planowania Transportu i HNS Zarządu Planowania Logistycznego J-4 Dowództwa Generalnego RSZ;
- Wydział Transportu i Ruchu Wojsk i HNS Regionalnych Baz Logistycznych (RBLog);
- Wojskowe Komendy Transportu (WKTr);
- Kompanie Regulacji Ruchu (krr).

Do najważniejszych obowiązków wymienionych organów należy uzgadnianie i dokonywanie porozumień z właściwymi jednostkami SZ RP. Należy w tym momencie zaznaczyć, iż również administracja publiczna dokonuje uzgodnień z innymi częściami podsystemu transportu. Dzięki tym porozumieniom możliwe jest uzyskanie pozwoleń na przejazd pojazdami samochodowymi po drogach publicznych. Organy i komórki TiRW wskazane powyżej są niezbędne do sprawnego przemieszczania się wojska. Spełniają one rolę zarówno kontrolną, jak i planistyczną. Są również organizatorami transportu i ruchu wojsk.

Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk — Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk planuje i koordynuje przemieszczenie wojsk własnych pomiędzy Regionalnymi Bazami Logistycznymi, obcych przez granicę państwa oraz stacjonujących lub ćwiczących na terenie naszego kraju. SI KONWÓJ jest wykorzystywany wówczas do wydawania zezwoleń na przejazdy drogowe zarówno w przypadkach wojsk własnych, jak

i obcych. STiRW-CKRW koordynuje transport i ruch wojsk, nadzorując na bieżąco ich położenie oraz kontroluje działalność podległych organów w zakresie eksploatacji i wykorzystania systemu SI KONWÓJ w SZ RP.

Oddział Planowania Transportu i HNS Zarządu Planowania Logistycznego J-4 Dowództwa Generalnego RSZ nadzoruje korzystanie z SI KONWÓJ przez podlegające im oddziały wojskowe. Jest również odpowiedzialny za planowanie wyposażania podległych jednostek w sprzęt potrzebny do użytkowania SI KONWÓJ. Ponadto odpowiedzialny jest za współdziałanie podległych jednostek wojskowych i organów podsystemu transportu i ruchu wojsk SZ RP oraz udzielanie pomocy w prowadzeniu szkoleń ze sposobu wykorzystania, użytkowania oraz administrowania systemu SI KONWÓJ.

Wydział Transportu i Ruchu Wojsk i HNS RBLog jest jednym z organów odpowiedzialnych za planowanie oraz koordynację przemieszczających się oddziałów wojska. Program komputerowy jest używany do wydawania zezwoleń na przejazd drogowy oddziałów zlokalizowanych na obszarze RBLog. Za pomocą SI KONWÓJ wydział kieruje podlegającymi mu oddziałami i organami związanymi z organizacją i koordynowaniem transportu. Pomaga również jednostkom przemieszczającym się w obszarze odpowiedzialności danej bazy logistycznej. Jednym z jego zadań jest organizowanie szkoleń z administracji oraz korzystania z programu komputerowego.

Wojskowe Komendy Transportu (WKTr) są odpowiedzialne za jednostki wojskowe na podległym im terenie. W ich strukturach przyjmowane są również zapotrzebowania na przejazdy drogowe na terenie odpowiedzialności danego WKTr oraz wydawane są zezwolenia na przejazdy drogowe na terenie odpowiedzialności danej komendy. Są również odpowiedzialne za realizację planów przemieszczenia przy współpracy z ŻW, krr i wykonującymi marsz jednostkami. W ich kompetencji odnajdziemy także nadzоровanie transportu i ruchu wojsk na podlegającym im obszarze. Ponadto uzgadniają trasy przejazdów z innymi WKTr, gdy przemieszczające się wojska będą wykonywały przejazd przez ich obszary odpowiedzialności, oraz pomagają jednostkom wojskowym w szkoleniu z zasad eksploatacji terminali mobilnych, jak również z planowania i przygotowania przejazdów, wypełniania dokumentów na przejazd pojazdów transportujących materiały niebezpieczne, pojazdów nienormatywnych i kolumn pojazdów.

Kompanie regulacji ruchu (krr) są odpowiedzialne za zrealizowanie sprawnego przemieszczenia wojsk i transportu, które odbywa się zgodnie z planami i rozkazami dowódcy przemieszczającej się jednostki. Wykorzystując system SI KONWÓJ, planują i przygotowują się do pilotowania pojazdów wojsk własnych lub obcych przemieszczających się po terenie naszego kraju. Dodatkowo prowadzą rozpoznanie

i dostosowują drogi do prowadzenia wojskowej służby ruchu (np. dodatkowo oznakowują drogi), rozstawiają stałe lub ruchome elementy wykonujące kontrolę i regulację ruchu we wskazanych odcinkach lub miejscach dróg oraz kontrolują i regulują ruch przemieszczających się jednostek adekwatnie do otrzymanych rozkazów. W miarę możliwości przeciwdziałają powstawaniu zatorów drogowych mogących powstać w trakcie przemieszczenia, eliminują je lub zmniejszają ich skutki (Instrukcja, 2014, s. 16–17).

Podmioty zajmujące się kwestiami związanymi z ruchem wojsk oraz organizacją transportu i wykonywane SI KONWÓJ są zobligowane do wykonania powierzonych im zadań.

Szef STiRW-CKRW (w jego kompetencjach odnajdziemy koordynowanie zadań transportowych) realizuje zadania SI KONWÓJ poprzez podległego mu Szefa Narodowego Centrum Monitorowania Przesyłek (NCMP). Koordynuje realizowane działania podczas użytkowania programu. Jest organizatorem oraz kontrolerem eksploatowanego SI KONWÓJ w podległych mu placówkach, gdzie opiera się na istniejących strukturach etatowych. Jest również odpowiedzialny za przestrzeganie oraz aktualizowanie istniejącej Instrukcji dotyczącej użytkowania programu. Wspiera także zarówno merytorycznie, jak i praktycznie użytkowników SI KONWÓJ. Ponadto jest zarządcą głównego serwera SI KONWÓJ, a także zawartych w nim danych. Posiada również uprawnienia w sprawie zarządzania infrastrukturą techniczną związaną z użytkowaniem programu i nadawaniem uprawnień dostępu do SI KONWÓJ. Jest uczestnikiem odbywających się modernizacji programu. W swoich obowiązkach ma także pilnowanie wydatków związanych z zabezpieczaniem poprawnego funkcjonowania sieci komórkowej oraz transmisji pakietowej (niezbędnych do poprawnego funkcjonowania programu). Nadzoruje też szkolenia osób odpowiedzialnych za działanie systemu. Wydaje zezwolenia na przejazd przy pomocy SI KONWÓJ, prowadzi monitoring zrealizowanych przejazdów w kraju oraz poza jego terytorium w zgodzie z wydanym zezwoleniem na przejazd. Odpowiada również za prowadzenie archiwum i ewidencję wszystkich dokumentów związanych bezpośrednio z wydawanymi zezwoleniami na przejazdy drogowe. Prowadzi także bazę danych zawierającą informacje na temat przemieszczających się pojazdów. W wyjątkowych sytuacjach ma możliwość udostępnienia informacji znajdujących się w bazie. Jest także zobowiązany do brania czynnego udziału w pracach mających na celu usprawnienie systemu i poprawę jego funkcjonowania.

Komendant RBLog odpowiada m.in. za koordynację realizowanych działań eksploatowania i rozwoju SI KONWÓJ. Prowadzi nadzór nad programem oraz organizacją pracy z systemem. Jest także odpowiedzialny za wydawanie zezwoleń na przejazdy dla wojsk przemieszczających się w jego obszarze odpo-

wiedzialności. Monitoruje również przemieszczanie się pojazdów w ramach uzyskanych zezwoleń (sprawdzenie zgodności). Archiwizuje oraz prowadzi ewidencję dokumentów dotyczących wydanych zezwoleń. Jest też zobowiązany do prowadzenia bazy danych z informacjami o pojazdach SZ RP przemieszczających się na terenie jego odpowiedzialności. W podległych sobie jednostkach wyznacza podmioty odpowiedzialne za kontrolę funkcjonowania programu, a także przesyła dane dotyczące wskazanych osób do STiRW-CKRW. Może również pomóc jednostkom wojskowym, które nie mają mobilnego terminala, w korzystaniu z SI KONWOJ (pomoc ta jest realizowana wyłącznie na czas przejazdu przez teren jego odpowiedzialności).

Komendant WKTr dzięki dyspozytorowi SI KONWÓJ ma możliwość realizacji zadań związanych z nadzorowaniem oraz kontrolowaniem pojazdów poruszających się po jego obszarze odpowiedzialności. Kolejnym z obowiązków, jakie musi spełnić, jest znajomość rozkładu przejazdów na podstawie wydanych zezwoleń na przejazd. Odpowiada również za realizację przejazdów oraz ich monitoring i w tym celu wykorzystuje SI KONWÓJ. Przyjmuje także zgłoszenia gotowości do przejazdu poprzez aplikację w terminalu mobilnym. Jeśli jednak do takiego potwierdzenia nie dojdzie, musi ustalić przyczynę jego braku. Jest odpowiedzialny za przejazd, a jeśli nastąpią podczas jego trwania jakieś uchybienia — musi zarówno ustalić ich przyczynę, jak i nakazać pojazdom powrót na wyznaczoną drogę. Jest także zobligowany do przekazania swoim przełożonym informacji o zaistniałej sytuacji. Ma obowiązek pomóc w usunięciu zakłóceń w realizacji przejazdu, jeśli takie wystąpią. Komendant WKT również przyjmuje informacje o zakończonym przejeździe, uwagi i informacje dotyczące przejazdu oraz trasy, jaką się poruszano. W programie SI KONWÓJ ma za zadanie zaznaczenie w odpowiednich miejscach daty realizacji przejazdu (jego rozpoczęcia oraz zakończenia). Jeśli dojdzie do rezygnacji z przejazdu, jego zadaniem jest również anulowanie zezwolenia na przejazd. Monitoruje warunki, jakie obecnie znajdują się na terenie odpowiedzialności, co wpływa na uzgadnianie tras przejazdów. Może także (na czas przejazdu przez teren własnej odpowiedzialności) użyć terminalu mobilny jednostkom wojskowym.

Administrator części stacjonarnej SI KONWÓJ jest użytkownikiem posiadającym możliwość ingerencji w aplikację systemu. Najczęściej jest to członek organów transportu bądź ruchu wojsk danej jednostki wojskowej. Jest on odpowiedzialny za konfigurację oraz instalowanie wsparcia technicznego. W jego obowiązkach odnajdziemy także organizację szkoleń dla osób zajmujących się administrowaniem terminali mobilnych.

Kolejnym podmiotem jest Użytkownik Modułu Wydawania Zezwoleń na przejazd drogowy, który

odpowiada za opracowywanie, a także przesyłanie informacji w SI KONWÓJ. Natomiast osobą zajmującą się zabezpieczeniem funkcjonowania programu jest Użytkownik Modułu Monitoringu. Nadzoruje oraz monitoruje przemieszczanie się wojsk z wydanyymi zezwoleniami na przejazdy drogowe. Dokonuje się to dzięki używaniu przez wojsko mobilnych terminali. Z kolei w obowiązkach Administratora Terminali Mobilnych SI KONWÓJ jest m.in. utrzymanie gotowości technicznej wszystkich terminali mobilnych użytkowanych w danej jednostce wojskowej. Jest on także odpowiedzialny za ich przydział oraz szkolenia z ich użytkowania.

Osobą funkcyjną jest również Użytkownik Terminala. Jest nią żołnierz bezpośrednio korzystający z terminala (dowódca zespołu pilotującego, osoba funkcyjna kolumny lub dowódca pojazdu przewożącego towary nienormatywne lub niebezpieczne). Oprócz właściwego użytkowania terminala mobilnego jest on także odpowiedzialny za składanie informacji dotyczących działania terminala dyspozytorowi.

Ważną rolę w przemieszczaniu się SZ RP, poprzez korzystanie z SI KONWÓJ, pełni również Zandarmeria Wojskowa. Każdy z przejazdów wojsk na terenie kraju jest zgłaszany do ŻW (dotyczy to przewozu zarówno osób, jak i towarów). Realizacja pilotażu przemieszczania się wojsk własnych oraz sojusznicych przez teren kraju odbywa się na podstawie zezwolenia na przejazd drogowy. Przy użyciu SI KONWÓJ ŻW kieruje ruchem na drogach, zachowując przy tym przepisy i zasady ruchu drogowego. Należy również zaznaczyć, że ŻW współdziała z wojskowymi organami ds. transportu, a także z Policją (Instrukcja, 2014, s. 18–20).

## Zasady wykorzystania teleinformatycznego systemu monitorowania położenia wojsk SI KONWÓJ

Przejazdy wykonywane na podstawie „Zezwolenia na przejazd drogowy”, zgodnie z rozporządzeniami Ministra Obrony Narodowej (Rozporządzenie, 2012a, 2012b, 2012c), powinny być wyposażone w terminale mobilne SI KONWÓJ, natomiast przejazdy pozostałych pojazdów Sił Zbrojnych RP na terenie kraju i poza granicami, w zależności od potrzeb, mogą być wyposażone w ww. terminale. Osoby funkcyjne wyznaczone w jednostkach wojskowych do przygotowywania i wykonywania przejazdów pojazdów wyposażonych w terminal mobilny SI KONWÓJ muszą znać sposób działania urządzenia oraz potrafić je obsługiwać.

O momencie rozpoczęcia i zakończenia przejazdu wykonawca musi powiadomić telefonicznie dyspozy-

tora organu TiRW (numer wpisywany jest w „Zezwoleniu na przejazd drogowy”). O fakcie odwołania przejazdu w trybie natychmiastowym powiadamia organy uczestniczące w zabezpieczeniu przejazdu. Podczas wykonywania przejazdu, jeżeli napotka trudnienia w realizacji wymagań ujętych w części „S” i „U” „Zezwolenia na przejazd drogowy”, użytkujący terminal mobilny dzwoni do dyspozytora organu TiRW i wykonuje jego polecenia. Osoba użytkująca terminal mobilny SI KONWÓJ musi utrzymywać go w gotowości do użytkowania, aktywować zadania i wpisać swoje dane kontaktowe przed rozpoczęciem przejazdu. W sytuacji zaistnienia niesprawności terminala mobilnego użytkujący ma obowiązek powiadomić telefonicznie dyspozytora organu TiRW zgodnie z numerem wpisanym w „Zezwoleniu na przejazd drogowy”.

Wydawanie „Zezwoleń na przejazd drogowy” z wykorzystaniem SI KONWÓJ odbywa się na podstawie procedur i norm określonych w Instrukcji wojskowego ruchu drogowego DD-4.4.4 (B). Osoby wyznaczone do wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” za pomocą SI KONWÓJ muszą szczegółowo zapoznać się z zasadami elektronicznego opracowywania, uzgadniania i drukowania zezwoleń.

Proces projektowania i wydania „Zezwoleń na przejazd drogowy” przy wykorzystaniu SI KONWÓJ rozpoczyna się w chwili nadejścia do odpowiedniego organu TiRW „Zapotrzebowania na przejazd drogowy” przez jednostkę wojskową — do STiRW-CKRW, gdy planuje się międzynarodowy przejazd drogowy spoza terytorium kraju lub do WKTr odpowiedniej pod względem umiejscowienia do miejsca rozpoczęcia przejazdu, która realizuje następujące czynności (Instrukcja, 2014, s. 27–29):

- w przypadku przejazdów międzynarodowych WKTr, po otrzymaniu „Zapotrzebowania na przejazd drogowy” realizuje postępowanie uzgodnieniowe w części przejazdu do granicy państwa i przesyła je do akceptacji STiRW-CKRW;
- w przypadku przejazdów krajowych uzgadnia całą trasę przejazdu, od miejsca jej rozpoczęcia do miejsca docelowego, z poszczególnymi WKTr, na których obszarze odpowiedzialności odbywa się przejazd;
- w przypadku wystąpienia uzasadnionych wątpliwości dotyczących możliwości przejazdu pojazdu nienormatywnego WKTr, na których obszarze odpowiedzialności odbywa się przejazd, dokonują uzgodnień z właściwymi zarządcami dróg;
- na podstawie dokonanych uzgodnień opracowuje:
  - projekt „Zezwolenia na przejazd drogowy” w przypadku przejazdów międzynarodowych (do granicy państwa), na obszarze lub pomiędzy obszarami odpowiedzialności RBLog;
  - „Zezwolenia na przejazdy drogowe” w przypadku przejazdów planowanych na obszarze odpowiedzialności jednej WKTr;

- projekt „Zezwolenia na przejazd drogowy” przesyła w wersji elektronicznej do:
  - STiRW-CKRW w przypadku przejazdów międzynarodowych (do granicy państwa) i pomiędzy rejonami odpowiedzialności RBLog;
  - WTiRWiHNS RBLog w przypadku przejazdów w rejonie odpowiedzialności RBLog;
- „Zezwolenie na przejazd drogowy” wydane przez WKTr zostaje przesłane do jednostki wojskowej realizującej przejazd. „Zezwolenie na przejazd drogowy” przygotowane i wystawione przez STiRW-CKRW lub WTiRWiHNS RBLog również przesyłane jest bezpośrednio do jednostki wojskowej realizującej przejazd. Aby zapewnić bezawaryjne i bezpieczne przemieszczanie wojsk transportem drogowym, komórki transportu i ruchu wojsk na poszczególnych szczeblach SZ RP, adekwatnie do swoich kompetencji, zobowiązane są do nadzorowania przejazdów drogowych przy wykorzystaniu do tego teleinformatycznego systemu SI KONWÓJ. Osoby wykonujące monitorowanie położenia wojsk muszą szczegółowo zapoznać się z zasadami użytkowania systemu, aby w pełni wykorzystać jego możliwości.

## Podsumowanie

Celem artykułu była identyfikacja zasad oraz procedur przemieszczania wojsk SZ RP po drogach publicznych w czasie pokoju. Przedstawiona w powyższym artykule analiza planowania i organizacji przemieszczania wojsk po drogach publicznych w okresie pokoju ukazała w pełni hierarchiczny i usystematyzowany sposób działania i rozłożenia zadań na poszczególne poziomy w strukturze organizacyjnej SZ RP. Na podstawie przeprowadzonej analizy literatury można stwierdzić, że jest to system, który ma ogromny wpływ na działalność jednostek wojskowych.

Obecnie istotną funkcję podczas przemieszczania się wojsk na terenie Polski pełni system SI KONWÓJ, który odgrywa kluczową rolę w obszarze potrzeb transportowych i ruchu wojsk. Jest on nieodłącznym elementem współpracy pomiędzy poszczególnymi organami wsparcia SZ RP, które biorą udział w koordynowaniu i przemieszczaniu się wojska.

Podjęte w artykule rozważania pozwoliły autorowi na sformułowanie następujących wniosków ogólnych.

1. Oprócz organów kierowania występujących w strukturze transportu i ruchu wojsk należy uwzględnić elementy wykonawcze, zabezpieczające i wspierające. Elementami wykonawczymi są żołnierze — pracownicy wojska lub pojazdy wojskowe oraz różne konfiguracje struktur wojsko-

wych. Elementy zabezpieczające to występujące na każdym szczeblu dowodzenia organy, komórki, sekcje i pododdziały przeznaczone do zapewnienia warunków do ruchu wojsk. Do elementów wspierających zaliczyć należy wojskowe i cywilne podmioty znajdujące się w bezpośrednim i ogólnym otoczeniu systemu transportu i ruchu wojsk, są to m.in. STiRW-CKRW, ŻW, GDDKiA, cywilni właściciele zasobów transportowych.

2. Efektywność działania sił zbrojnych zależy przede wszystkim od sprawnego i bezawaryjnego przemieszczenia w miejsce operacyjnego przeznaczenia. Zapewnienie swobody przemieszczania wojsk musi być traktowane priorytetowo, aby zapewnić sprawność i zdolność wykonania postawionego zadania. Przemieszczanie jednostek wojskowych jest przedsięwzięciem dotyczącym nie tylko samych sił zbrojnych, lecz również środowiska cywilnego, które powinno być w ten proces w pełni zaangażowane, by nie doszło do zakłóceń paralizujących zdolność systemu obrony narodowej.
3. Rozsądne podejście przez organy transportu i ruchu wojsk do ciągłego doskonalenia systemu przemieszczania wojsk nie tylko w teorii, ale również w praktyce zaowocuje w przyszłości efektywniejszym wykorzystaniem potencjału organów transportu i ruchu wojsk. Zdaniem autora osiągnąć to można poprzez zmiany w organizacji struktur, zapewnianiu nowoczesnego wyposażenia (np. sprzęt teleinformatyczny, środki transportu, infrastrukturę), często przeprowadzanych szkoleniach i ćwiczeniach oraz organizowaniu badań i eksperymentów na różnych szczeblach dowodzenia i kierowania.
4. Istniejące koncepcje przemieszczania sił zbrojnych aktualnie odpowiadają potrzebom zapewnienia bezpieczeństwa państwa, lecz przy tak często zmieniających się wyzwaniach stawianych przed SZ RP oraz coraz liczniejszych i trudniejszych do przewidzenia zagrożeniach, fundamentalną sprawą wydaje się być utrzymanie wysokiej mobilności sił zbrojnych. Intensywny postęp techniczny zaowocował zastosowaniem również w wojsku nowoczesnego sprzętu i udoskonaleniem środków będących już na jego wyposażeniu. Transport samochodowy dzięki temu, że jest bardzo ruchliwy i manewrowy, ma możliwość dowozu ludzi i sprzętu niemalże w każde miejsce przeznaczenia i w każdych warunkach atmosferycznych. Obserwując rozwój krajowej sieci dróg (coraz bardziej dostosowany do wymogów europejskich), można zauważyć, iż rośnie znaczenie transportu samochodowego w przemieszczaniu jednostek wojskowych.
5. Siły Zbrojne RP potrzebowały nowoczesnego systemu teleinformatycznego wspierającego proces wydawania „Zezwoleń na przejazd drogowy” oraz monitorowania ruchu wojsk w czasie rzeczywistym. Wprowadzony w 2011 r. SI KONWÓJ realizuje

narzucone wymagania pod względem monitorowania oraz przemieszczania wojsk. Przekazywanie informacji dotyczących przejazdów transportów wojskowych (zarówno osób, jak i towarów) sprawia, że transport przebiega w sposób zharmonizowany i sprawny. System SI KONWÓJ składa się z licznych powiązanych ze sobą szczebli, począwszy od centralnych baz danych, a na użytkownikach terminali mobilnych kończąc.

Reasumując całość rozważań, należy stwierdzić, iż organy transportu i ruchu wojsk powinny nieustannie poszukiwać nowych sposobów działania, innowacyjnych rozwiązań, które przyczynią się do ciągłego ulepszenia procesu przemieszczania transportem samochodowym jednostek wojskowych. By móc zrealizować powyższe zadania, potrzebny jest nieustanny rozwój technologii i rozwiązań mogących pomóc w całym procesie.

## Przypisy

<sup>1</sup> Zespół przedsięwzięć planistycznych, organizacyjnych i logistycznych realizowanych przez pozamilitarne ogniwa obronne i SZ RP w celu likwidacji zniszczeń i uszkodzeń sieci transportowej powstałych w skutek działań militarnych, katastrof, awarii lub naturalnego zużycia (Rozporządzenie, 2004).

<sup>2</sup> Centralny Organ Logistyczny (COL) to komórka lub jednostka organizacyjna MON, a także komórka wewnętrzna odpowiedzialna za organizację procesów eksploatacji oraz szkolenia specjalistów technicznych dla określonych rodzajów sprzętu wojskowego (Decyzja, 2013).

<sup>3</sup> Gestor jest komórką lub jednostką organizacyjną MON, a także komórką wewnętrzną, odpowiedzialną za określenie kierunków rozwoju sprzętu wojskowego w SZ RP oraz organizację procesu wdrażania i ustalanie procesów eksploatacji (w tym wykorzystania bojowego) i wycofywania określonego rodzaju (grupy) sprzętu wojskowego (Decyzja, 2013).

<sup>4</sup> Jednolity Indeks Materiałowy (JIM) to usystematyzowany ciąg znaków cyfrowo-literowych stanowiących symbolizację nomenklatury sprzętu wojskowego, umożliwiającą jego jednoznaczną identyfikację, identyfikujący wyrób lub usługę w resorcie obrony narodowej w systemie informatycznym jednolitego indeksu materiałowego (Decyzja, 2014).

## Bibliografia

- Chrobak, R. (2008). *Kierowanie przemieszczaniem wojsk na terenie kraju. Pojęcie, organizacja, system*. Warszawa: AON.
- Czupryński, A. (2002). *Wybrane problemy ruchu wojsk na terenie kraju*. Warszawa: AON.
- Kowalkowski, St. (2011). *Kierowanie ruchem wojsk lądowych w operacjach*. Warszawa: AON.
- Decyzja (2013) Nr 435/MON Ministra Obrony Narodowej z 24.12.2013 r. w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, (Dz.Urz. MON 2013, poz. 390), <https://doi.org/10.14746/ps.2014.1.1>.
- Decyzja (2014) Nr 2/MON Ministra Obrony Narodowej z 3.01.2014 r. w sprawie wytycznych określających wymagania w zakresie znakowania kodem kreskowym wyrobów dostarczanych do resortu obrony narodowej, (Dz.Urz. MON 2014, poz. 11), <https://doi.org/10.14746/ps.2014.1.1>.
- Doktryna (2014), *Transport i Ruch Wojsk Sił Zbrojnych RP, DD/4.4 (B)*, MON, Bydgoszcz.
- Dyrektywa (2019), *Polityczno-Strategiczna Dyrektywa Obronna RP*, (M. P. 2019, poz. 15).
- Rozporządzenie (2004) Rady Ministrów z 3.02.2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach, (Dz.U. 2004 Nr 34, poz. 294).
- Rozporządzenie (2012a) Ministra Obrony Narodowej z 28.09.2012 r. w sprawie wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy pojazdów przewożących towary niebezpieczne, (Dz.U. 2012 poz. 1257).
- Rozporządzenie (2012b) Ministra Obrony Narodowej z 9.11.2012 r. w sprawie warunków krajowego przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub środkami transportu, za które Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej są odpowiedzialne, (Dz.U. 2012 poz. 1364), <https://doi.org/10.5604/01.3001.0011.7330>.
- Rozporządzenie (2012c) Ministra Obrony Narodowej z 21.11.2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, (Dz.U. 2012 poz. 1368).
- Zasady Wojskowego Ruchu Drogowego, DU-4.4.4 (B)* (2015), MON, Warszawa.  
<http://www.iwspz.wp.mil.pl> (stan na dzień 10.03.2019 r.).

# Gospodarka Materiałowa i Logistyka



www.gmil.pl

tel. 795 155 583

00-252 Warszawa

ul. Podwale 17