

**Wiktor BIERNIKOWICZ\***

## **TRANSPORT WOJSKOWY WOBEC WYZWAŃ WSPÓŁCZESNEGO POLA WALKI NA PRZYKŁADZIE MISJI W AFGANISTANIE**

*„Nothing happens until something moves”*  
[Nic się nie wydarzy dopóki coś cię nie poruszy]  
Albert Einstein

*Intencją autora artykułu jest zaprezentowanie procesu przemieszczenia kontyngentu wojskowego na odległy teatr działań, z uwzględnieniem poszczególnych etapów jego realizacji w świetle obowiązujących standardów i wymagań sojuszniczych. Szczególną uwagę zwrócono na aspekty ekonomiczne towarzyszące procesowi decyzyjnemu oraz wielowariantowość działania, a także na fazę wykonawczą przedsięwzięcia z uwzględnieniem szeregu zagrożeń i sposobów minimalizacji ryzyka ich wystąpienia. Ukazane zostały również problemy związane z organizacją transportu na teatrze działań oraz funkcjonowaniem powietrznych i morskich mostów transportowych.*

**Słowa kluczowe:** *Polski Kontyngent Wojskowy w Afganistanie, transport wojskowy, logistyka wojskowa, koszty transportu, przemieszczenie, zabezpieczenie logistyczne, most transportowy powietrzny, most transportowy morski*

### **WSTĘP**

Transport od wieków odgrywa znaczącą rolę w sposobach prowadzenia kampanii wojennych, wpływając niejednokrotnie na ich rezultaty. Dowodem na to są liczne przykłady historyczne odnoszące się zarówno do czasów antycznych, jak i dziejów najnowszych. Skala prowadzonych obecnie operacji wojskowych oraz wymagany czas reakcji stanowią olbrzymie wyzwanie dla współczesnych sił zbrojnych. Charakter współczesnych konfliktów zbrojnych oraz miejsce ich występowania wymuszają wręcz posiadanie zdolności do przerzutu wojsk na odległe teatry działań, a tym samym dostęp

---

\* kpt. mgr Wiktor BIERNIKOWICZ – Instytut Dowodzenia Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych

do środków transportu strategicznego<sup>1</sup>. Sprawnie działające struktury, odpowiednio wyszkolony i doświadczony personel, sprawdzone procedury, a także adekwatna do potrzeb ilość środków transportowo-przeładunkowych oraz nowoczesne technologie są gwarantem efektywności prowadzonych działań militarnych, szczególnie tych o charakterze ekspedycyjnym.

Bieżące zaangażowanie państw członkowskich NATO oraz UE, w tym również Polski w operacje wsparcia pokoju i działania stabilizacyjne, a także permanentne zagrożenie ze strony światowego terroryzmu determinują potrzebę posiadania zdolności do przerzutu, a następnie zabezpieczenia funkcjonowania wybranych komponentów SZ RP w rejonie docelowego działania. Innymi niemniej ważnymi zadaniami są ewakuacja medyczna i techniczna, a także rotacja stanów osobowych. Świadomość nowych wyzwań i zagrożeń determinuje potrzebę transformacji Sił Zbrojnych RP, a jednymi z głównych priorytetów są dzisiaj mobilność i interoperacyjność. Ewolucji podlega również podsystem Transportu i Ruchu Wojsk (TiRW)<sup>2</sup>, czego przykładem są bieżące zadania w zakresie zabezpieczenia transportowego operacji wojskowych, w tym największej z nich<sup>3</sup>, prowadzonej na terytorium Afganistanu.

## 1. GENEZA KONFLIKTU

Rozpoczęcie działań o charakterze militarnym w Afganistanie związane było bezpośrednio z tragicznymi wydarzeniami, które miały miejsce w dniu 11 września 2001 r. na terytorium USA<sup>4</sup>. To właśnie po samobójczych atakach na World Trade Center oraz Pentagon doszło do utworzenia, pod przewodnictwem Stanów Zjednoczonych, międzynarodowej koalicji antyterrorystycznej i rozpoczęcia operacji wojskowej „Enduring Freedom”<sup>5</sup>, której głównym celem było obalenie reżimu talibów w Afganistanie oraz zlikwidowanie obozów wojskowych Al-Kaidy. W dniu 15 września 2001 r. Kongres Stanów Zjednoczonych przyjął rezolucję upoważniającą prezydenta do użycia sił zbrojnych, cyt.: „...Prezydent upoważniony jest do użycia wszelkich niezbędnych i stosownych sił przeciwko tym krajom, organizacjom lub osobom, które uzna za odpowiedzialne za planowanie, zaaprobowanie, wykonanie lub wspomaganie terrorystycznych ataków w dniu 11 września 2001 r., lub które dostarczyły schronienia takim orga-

---

<sup>1</sup> Transport strategiczny (o zasięgu międzykontynentalnym) - w nomenklaturze wojskowej termin ten dotyczy przerzutu wojsk oraz wyposażenia na duże odległości (ok. 6000 km od Brukseli – zgodnie z koncepcją użycia Sił Odpowiedzi NATO – NRF oraz Grup Bojowych UE).

<sup>2</sup> Podsystem TiRW to wieloszczeblowy, spójny układ sił i środków oraz całokształt przedsięwzięć organizacyjno-technicznych, związanych z transportem i ruchem wojsk, przygotowaniem i osłoną techniczną sieci transportowej, a także pracami przeładunkowymi, tworzony w celu sprawnego i terminowego przemieszczania wojsk i środków zaopatrzenia. *Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych RP (DD/4.4)*, MON, Sztab Generalny WP, Warszawa 2007, s. 15.

<sup>3</sup> Liczebność PKW Afganistan wynosi ponad 2600 żołnierzy.

<sup>4</sup> W wyniku ataku z dnia 11 września 2001r., przeprowadzonego przez Al-Kaidę zginęło około 3 tysięcy ludzi (terroryści uprowadzili cztery samoloty pasażerskie, które następnie wykorzystane zostały jako narzędzie zamachu: 2 do ataku na wieże WTC, 1 do ataku na Pentagon, a czwarty, który rozbił się w Pensylwanii prawdopodobnie miał uderzyć w Kapitol lub Biały Dom).

<sup>5</sup> Operacja „Enduring Freedom – OEF” – („Trwała Wolność”) – jest prowadzona pod przewodnictwem USA od 2001r. zgodnie z art.51 Karty Narodów Zjednoczonych, przyznającego państwom prawo do samoobrony indywidualnej lub zbiorowej oraz na podstawie rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1386 (2001) z 12 września 2001r., w której został określony główny cel operacji – zwalczanie terroryzmu, w tym zniszczenie jego baz i zaplecza na terytorium Afganistanu.

nizacjom lub osobom, w celu zapobieżenia popełnieniu wszelkich, kolejnych aktów międzynarodowego terroryzmu wobec Stanów Zjednoczonych przez takie kraje, organizacje lub osoby”<sup>6</sup>.

Następstwem wspomnianej rezolucji były żądania ogłoszone pod adresem rządzących w Afganistanie talibów, które w dniu 21 września 2001 r. przedstawił prezydent G.W. Bush. Dotyczyły one pięciu zasadniczych kwestii, tj:

- wydania wszystkich liderów Al-Kaidy (z Osamą Bin Ladenem na czele) ukrywających się na terytorium Afganistanu;
- zwolnienia bezpodstawnie więzionych cudzoziemców;
- natychmiastowego zamknięcia wszystkich obozów szkoleniowych dla terrorystów;
- zezwolenia Stanom Zjednoczonym na dokonanie kontroli wszystkich obozów;
- wydania w ręce właściwych władz członków organizacji ekstremistycznych oraz osób je wspierających.

Niespełnienie któregoś z powyższych żądań miało skutkować wkroczeniem sił amerykańskich do Afganistanu i rozpoczęciem operacji militarnej, co nastąpiło w dniu 7 października 2001 r., kiedy to przeprowadzone zostały pierwsze ataki z powietrza (bombardowanie strategicznych celów). Równolegle do działań amerykańskiego i brytyjskiego lotnictwa przystąpiono do ofensywy lądowej prowadzonej przez jednostki sił specjalnych wspomagane przez wojska Sojuszu Północnego<sup>7</sup>, a także zrzutów racji żywnościowych nad skupiskami ludności.

## 2. OPERACJE „ENDURING FREEDOM” ORAZ ISAF – KONTEKST POLSKI

Polska przystąpiła do operacji „Enduring Freedom” w dniu 16 marca 2002 r.<sup>8</sup> (oficjalna prośba o wydzielenie przez nasz kraj sił do wsparcia operacji antyterrorystycznej w Afganistanie została wystosowana przez rząd USA w dniu 21 listopada 2001 r.). Podstawę prawną udziału PKW w operacji OEF stanowiło postanowienie Prezydenta RP z dnia 22 listopada 2001 r. o użyciu Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Składzie Sił Sojuszniczych w Islamskim Państwie Afganistanu, Republice Tadżykistanu i Republice Uzbekistanu oraz na Morzu Arabskim i Oceanie Indyjskim (kolejne nowelizacje tego aktu prawnego rozszerzały zakres działań PKW o obszar Republiki Kirgiskiej, Emiratu Bahrajnu oraz Kuwejtu)<sup>9</sup>.

W skład PKW weszły następujące pododdziały<sup>10</sup>:

- GROM (80 żołnierzy);
- 10 Brygada Logistyczna z Opola (pluton logistyczny);

<sup>6</sup> H. Królikowski, C. Marcinkowski, *Afganistan 2002*, Bellona, Warszawa 2003, s. 23.

<sup>7</sup> United Islamic Front for the Salvation of Afghanistan - militarno - polityczny sojusz różnych ugrupowań afgańskich, przez lata walczący z talibami o kontrolę nad krajem.

<sup>8</sup> Polska, podobnie jak wszyscy członkowie Sojuszu, przyłączyła się do interwencji amerykańskiej, powołując się na Artykuł 5 Traktatu Waszyngtońskiego (prawo do kolektywnej obrony w przypadku ataku na jedno z państw sojuszniczych).

<sup>9</sup> *Monitor Polski 2001*, nr 42, poz. 674.

<sup>10</sup> H. Królikowski, C. Marcinkowski, *Afganistan...*, op. cit., s. 26.

- 1 Brygada Saperów z Brzegu (pluton saperów);
- 4 Pułk Chemiczny z Brodnicy (pluton przeciwchemiczny);
- Zespół rozpoznania bakteriologicznego (z Wojskowego Instytutu Higieny i Epidemiologii w Puławach);
- okręt zabezpieczenia logistycznego ORP „Kontradmiral X. Czernicki”.

Ostatecznie na potrzeby operacji „Enduring Freedom” wydzielono kontyngent liczący 300 żołnierzy, natomiast faktycznie do rejonu operacji w Afganistanie wysłanych zostało jedynie 120 żołnierzy. Przemieszczenie strategiczne zaplanowane i zorganizowane zostało przy współpracy ze stroną amerykańską, która sfinansowała przetrzut naszych sił w ramach dwustronnej umowy ACSA<sup>11</sup>, zawartej w dniu 22 listopada 1996r. pomiędzy MON a Departamentem Obrony USA. Operacja transportowa z użyciem środków transportu powietrznego zrealizowana została w dniach 15 – 20 marca 2002 r. Ogółem w ramach ośmiu lotów dwóch wyczarterowanych w tym celu przez USA samolotów komercyjnych typu AN-124 Rusłan, przemieszczonych zostało 87 żołnierzy oraz około 500 ton ładunku<sup>12</sup>.

Dodatkowo w okresie od lipca 2002 r. do września 2003 r. do operacji kontroli ruchu statków w basenie Morza Arabskiego włączony został okręt wsparcia logistycznego „Kontradmiral Xawery Czernicki”. Pod koniec 2003 r. wskutek zaangażowania Sił Zbrojnych RP w Iraku (we wrześniu 2003 r. Polska objęła dowództwo nad Wielonarodową Dywizją Centrum – Południe i wysłała kontyngent liczący ok. 2500 żołnierzy) liczebność PKW Afganistan została ograniczona do 120 żołnierzy<sup>13</sup>.

W tym samym roku nastąpiło rozszerzenie podporządkowania PKW, który pozostał pozostawać wyłącznie w dyspozycji dowództwa operacji „Enduring Freedom”, a jego część skierowana została również do działań w ramach sił ISAF<sup>14</sup>.

Przejęcie w sierpniu 2003 r. dowodzenia nad operacją ISAF przez NATO oraz wyraźne sugestie płynące z Brukseli spowodowały, że w dniu 23 maja 2003 r. Rada Ministrów wyraziła zgodę na zwiększenie od 1 września 2006 r. liczebności PKW w Afganistanie ze 120 do 190 żołnierzy i pracowników wojska<sup>15</sup>. Dodatkowe siły zostały skierowane do Regionalnego Zespołu Odbudowy w Mazar-e-Sharif oraz Dowództwa Regionalnego Północ. Jednak znaczące zwiększenie zaangażowania Polski nastąpiło dopiero w 2007 roku, co wynikało z zapotrzebowania NATO na jednostki niezbędne do realizacji zadań operacyjnych. W skład nowych sił weszły<sup>16</sup>:

- batalion manewrowy – 540 żołnierzy;

---

<sup>11</sup> „Umowa Nabycia i Usług Wzajemnych” (ang. Acquisition & Cross-Servicing Agreement – ACSA).

<sup>12</sup> H. Królikowski, C. Marcinkowski, *Afganistan...*, op. cit., s. 28.

<sup>13</sup> [online].[dostęp: 23.02.2010].Dostępny w Internecie: <http://www.isaf.wp.mil.pl/kontyngent.html#opis>.

<sup>14</sup> Siły ISAF – (z ang. International Security Assistance Force) utworzone zostały na podstawie rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1386 (2001) z 20 grudnia 2001r. oraz porozumienia o odbudowie stałych instytucji rządowych w Afganistanie (porozumienie z Bonn – 5 grudnia 2001r. – koncepcja ISAF). Jest to pierwsza misja pokojowa w historii Sojuszu, prowadzona i dowodzona poza obszarem Europy, będąca jednocześnie sprawdzianem wiarygodności i skuteczności NATO.

<sup>15</sup> Prezydent RP, na wniosek Rady Ministrów podpisał stosowne postanowienie w dniu 30 sierpnia 2006r. (M.P. Nr 59, poz. 623).

<sup>16</sup> Ibidem.

- kompania inżynierska – 90 żołnierzy;
- grupa zadaniowa sił specjalnych – 80 żołnierzy;
- NSE – 80 żołnierzy;
- sztab ISAF z Wielonarodowego Korpusu Północ-Wschód – 70 żołnierzy;
- operacyjny zespół doradczo-obszerny (OMLT) – 50 żołnierzy;
- pozostali ok. 200.

Polska znalazła się tym samym w gronie dziewięciu państw delegujących ponad tysiąc żołnierzy, plasując się wśród ówczesnych uczestników koalicji (31 państw) na ósmym miejscu. W skład sił ISAF wchodzi obecnie około 120 tysięcy żołnierzy z 47 państw, którzy stacjonują na terenie całego kraju, wspierając działania liczącej ponad 100 tysięcy żołnierzy Armii Afgańskiej (Afghan National Army – ANA). Siły ISAF tworzą obecnie sześć Dowództw Regionów (ISAF Regional Commands: Capital, South, South West, West, North oraz East) oraz 27 Prowincjonalnych Zespołów Odbudowy (Provincial Reconstruction Team – PRT)<sup>17</sup>.

### 3. PLANOWANIE OPERACJI TRANSPORTOWEJ ORAZ PRZEMIESZCZENIE STRATEGICZNE

Największy wysiłek zarówno organizacyjny, jak i finansowy towarzyszył przygotowaniom do przemieszczenia X zmiany ISAF (początek 2007 r.), głównie na skutek zwiększenia polskiego zaangażowania w Afganistanie do poziomu blisko 1200 żołnierzy. W ramach założeń przyjętych do planowania przerzutu strategicznego ustalono, że przemieszczeniu ma podlegać:

- ok. 900 osób;
- ok. 300 szt. jednostek sprzętowych (w tym KTO) o łącznej masie 3300 ton;
- ok. 300 kontenerów ładunkowych, tj. ok. 3000 ton.

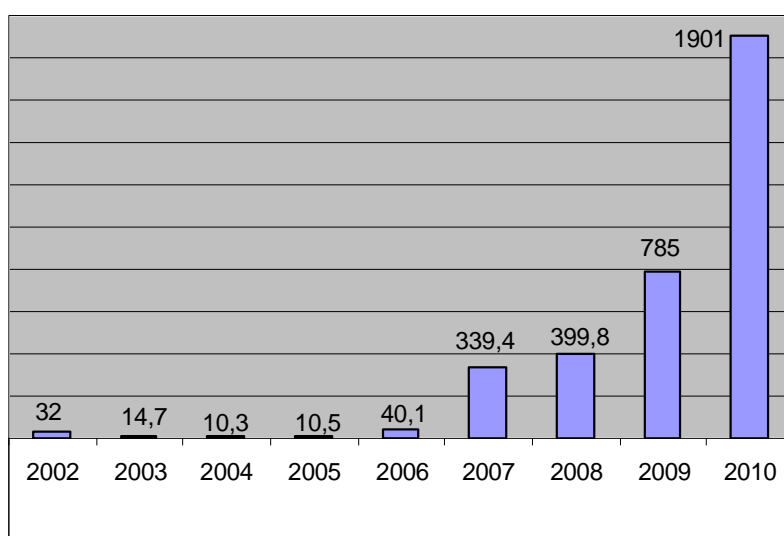
Przemieszczenie strategiczne X zmiany ISAF<sup>18</sup> zaplanowane zostało na początek 2007 r., a od strony finansowej operacja w całości została sfinansowana przez USA. Przerzut sił i środków PKW Afganistan zaplanowano z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu (transport kombinowany), wykorzystując obok wojskowych, również komercyjne środki transportu. Główna faza operacji zakończyła się na przełomie kwietnia i maja 2007 roku. Koszty transportu, które pokryła strona amerykańska, oszacowano na ok. 26 mln PLN<sup>19</sup>. Ponadto w celu zabezpieczenia i podtrzymania zdolności bojowej kontyngentu uruchomiony został stały most powietrzny<sup>20</sup> z wykorzystaniem samolotów SZ RP oraz ISAF. Koszty udziału Polski w misji w Afganistanie obrazuje poniższy rysunek.

<sup>17</sup> [online].[dostęp:25.08.2010].Dostępny w Internecie: <http://www.isaf.nato.inf/images/stories/File/Placemats/100804%20Rev%20Placemat.pdf>.

<sup>18</sup> Licząc od początku trwania operacji ISAF.

<sup>19</sup> [online].[dostęp:25.08.2010].Dostępny w Internecie: [http://www.do.wp.mil.pl/plik/Media/materiały\\_do\\_pobrania/ISAF\\_X\\_materiał\\_informacyjny.pdf](http://www.do.wp.mil.pl/plik/Media/materiały_do_pobrania/ISAF_X_materiał_informacyjny.pdf).

<sup>20</sup> Most powietrzny – przewóz lotniczy osób, UiSW lub środków zaopatrzenia między tymi samymi lotniskami za/wylądowania, według regularnego rozkładu lotów, albo zbliżonego czasu wykonywania. *Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym* (DD/4.4.2), MON, Sztab Generalny WP, Warszawa 2006, Załącznik A-2.



Rys. 2. Koszty funkcjonowania PKW Afganistan w latach 2002-2010 (w mln zł)

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MON*

Powyższe zestawienie nie obejmuje kosztów transportu PKW Afganistan, które poniosła strona amerykańska. Wartość tej pomocy w latach 2008 – 2009 wyniosła według danych US TRANSCOM<sup>21</sup> około 102,5 mln USD<sup>22</sup>.

Analizując założenia przyjęte do przemieszczenia PKW w ramach sił ISAF, należy zwrócić uwagę na fakt, iż podobnie jak w innych przypadkach, rozważano równoległe kilka wariantów przemieszczenia, poszukując optymalnego rozwiązania, co wpisuje się w kanony obowiązujących zasad zarządzania logistyką wojskową, na których opiera się funkcjonowanie podsystemu TiRW, to jest<sup>23</sup>:

- wspólnej odpowiedzialności NATO i państw członkowskich za zabezpieczenie operacji pod względem transportowym;
- kooperacji w zakresie TiRW z władzami i administracją państwową;
- koordynacji działalności pomiędzy dowódcą sił sojuszniczych i władzami państwowymi, wojskowymi, cywilnymi w zakresie TiRW;
- ekonomii i efektywności wykorzystania zasobów TiRW;
- elastyczności;
- prostoty działań i standaryzacji;
- bezpieczeństwa wymiany informacji.

Planiści z STiRW – CKRW gruntownej analizie poddali następujące warianty działania:

<sup>21</sup> US TRANSCOM – Dowództwo Transportu Armii USA.

<sup>22</sup> Na podstawie danych MON, [online].[dostęp:27.08.2010].Dostępny w Internecie: <http://www.money.pl/gospodarka/raporty/artikul/afganska;misja;kosztuje;miliardy;wyjscie;nie;takie;proste,244,0,632308.html>.

<sup>23</sup> *Doktryna Logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (DD/4)*, MON, Sztab Generalny WP, Warszawa 2004, s. 32.

1. Wariant I – który obejmował przemieszczenie całości sił i środków bezpośrednio z Polski do Afganistanu transportem powietrznym;
2. Wariant II – transport kombinowany (przewóz stanu osobowego transportem powietrznym do Afganistanu, natomiast kontenerów oraz UiSW transportem morskim do Pakistanu, a następnie transportem kolejowym do północnego Pakistanu i dalej transportem samochodowym do Afganistanu).

Przyjęte do analizy długości tras przemieszczenia oraz czasu przemieszczenia dla poszczególnych wariantów transportu kształtowały się następująco:

- drogą powietrzną z Polski do Afganistanu ok. 5 000 km, czas lotu w zależności od użytego typu samolotu wynosił odpowiednio 6-15 godzin;
- drogą morską z Polski (Szczecin) do Pakistanu (Karachi) ok. 13 000 km, czas rejsu w zależności od użytego typu statku wynosił odpowiednio 20 - 25 dni;
- drogą lądową (Pakistan – Afganistan) ok. 1900 km, czas przejazdu ok. 14 dni.

Obliczone koszty każdego z rozpatrywanych wariantów (w jedną stronę) wyniosły odpowiednio<sup>24</sup>:

1. Wariant I – transport lotniczy (w zależności od typu samolotu):
  - B-767-200 – 5 lotów; CASA C-295M – 1 lot, AN-124 – 50 lotów – 16 020 000 USD, tj. ok. 51 264 000 PLN według kursu 1 USD = 3,2 PLN;
  - Tu-154M – 6 lotów; CASA C-295M – 9 lotów, AN-124 – 50 lotów – 15 330 000 USD, tj. ok. 49 056 000 PLN według kursu 1 USD = 3,2 PLN;
2. Wariant II – przemieszczenie kombinowane (odległość ok. 15 000 km):
  - AN-124 – 6 lotów, B-767-200 – 5 lotów, CASA C-295M – 3 loty, 2 x statek ro-ro<sup>25</sup>, 8 x transport kolejowo-drogowy – 6 860 000 USD, tj. ok. 21 952 000 PLN według kursu 1 USD = 3,2 PLN).

Powyższe analizy głównie ze względów finansowych, wpłynęły na ostateczny wybór wariantu II jako preferowanego i rekomendowanego przełożonym<sup>26</sup>. Kolejnym zaplanowanym etapem działania miało być podpisanie pomiędzy Polską i Pakistanem stosownych umów w sprawie zadań Pakistanu jako Państwa Gospodarza, do czego jednak nigdy nie doszło z uwagi na brak zgody ze strony Pakistanu. Następnie uzgodnione zostały sposoby pozyskania środków transportowych (zawarcie kontraktu na czarter statków i samolotów przy wsparciu ze strony JFC Brunssum i pomocy USA<sup>27</sup>) oraz przeprowadzono rekonesans infrastruktury transportowej w Afganistanie. Związane to było z koniecznością wydzielenia i przygotowania specjalistycznej komórki transporto-

---

<sup>24</sup> Na podstawie informacji uzyskanych z Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW).

<sup>25</sup> System poziomego załadunku statku (roll off – roll on), polegający na wprowadzaniu ładunków i pojazdów na pokład statku z nabrzeża poprzez składaną rampę rufową lub dziobową. Zob.: W. Bieronikowicz, R. Milewski, *Transport i ruch wojsk*, Wrocław 2009, s. 125.

<sup>26</sup> Faza realizacji wariantu wymusiła szereg zmian w stosunku do wersji pierwotnej

<sup>27</sup> Joint Force Command Brunssum odpowiadał tylko za transport personelu NATO do dowództwa ISAF, natomiast środki transportowe do zabezpieczenia przemieszczenia PKW zapewniła strona amerykańska.

wej do koordynacji zadań transportowych na teatrze działań (Theater Movement Coordination Center – TMCC).

Jednocześnie prowadzono rozmowy z przedstawicielami armii brytyjskiej, korzystając z ich doświadczeń oraz rozważając wykorzystanie wariantu przemieszczenia kontyngentu brytyjskiego. Porównanie kosztów poszczególnych wariantów transportu X zmiany ISAF przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Porównanie kosztów transportu dla ISAF X - wariant kombinowany (ceny w USD)

przemieszczenie	Rodzaj i ilość środków transportu	Koszty jednostkowe	Firmy komercyjne	System UK	System US	System UK/US	System NATO
Grupa przygotowawcza (60 osób)	2 x CASA C-295M środki transportu SZRP	12 500 (w jedną stronę)	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Grupa rozładunkowa (30 osób)	2 x CASA C-295M środki transportu SZRP	12 500 (w jedną stronę)	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Grupa zasadnicza (860 osób)	5 x B-767 środki transportu komercyjne/ sojusznicze	od 580 do 1740 za osobę	1 500 000	500 000	900 000	500 000	700 000
Sprzęt zasadniczy (400 t i 50 osób)	5 x AN-124 środki transportu komercyjne/ sojusznicze	od 3,75 do 4 za kilogram	1 500 000	1 500 000	1 600 000	1 500 000	1 600 000
Transport morski sprzętu	2 x ro-ro Szczecin - Karachi		3 000 000	1 500 000	3 000 000	1 500 000	3 000 000
Transport lądowy sprzętu	kolejowo- drogowy Karachi - Bagram	od 3 100 do 4 400 za zestaw /wagon/	1 400 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
<b>Koszty razem</b>			<b>7 500 000</b>	<b>5 600 000</b>	<b>7 600 000</b>	<b>5 600 000</b>	<b>7 400 000</b>

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów z STiRW-CKRW*

W ramach realizacji harmonogramu wypracowania decyzji w sprawie przemieszczenia można wyodrębnić następujące grupy zasadniczych przedsięwzięć<sup>28</sup>:

- w październiku 2006 r. - postawienie przez Szefa SG WP zadania do przemieszczenia kontyngentu oraz dostarczenie szczegółowego wykazu osób i ładunków do przemieszczenia;
- w listopadzie 2006 r. - przeprowadzenie rekonesansu w Afganistanie, podjęcie decyzji w sprawie sposobu przemieszczenia, zamówienie środków transportu, rozpoczęcie przygotowania obozowiska dla PKW Afganistan;
- w grudniu 2006 r. - wydanie dokumentów normatywnych do przemieszczenia, aktywowanie Grupy Kontroli Ruchu (GKR) w porcie w Szczecinie, zgromadzenie sprzętu w porcie załadunku, przemieszczenie Grupy Przygotowawczej do Bagram oraz rozpoczęcie załadunku statkówi przemieszczenie morskie;

<sup>28</sup> Na podstawie relacji płk Dariusza Janasza z STiRW – CKRW.



- w styczniu 2007 r. - przemieszczenie grupy przeładunkowej i specjalistów STiRW – CKRW do portu Karachi (Pakistan), rozładunek statku w Karachi, przemieszczenie kierowców, operatorów i NSE do Bagram – 170 osób; przemieszczenie wyposażenia GROM – 80 żołnierzy i 95 ton ładunku;
- w lutym 2007 r. - przemieszczenie sił głównych PKW.

Ostatecznie Dowódca Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych RP został poinformowany przez MON, że strona amerykańska zapewni przemieszczenie całości sił i środków PKW z Polski do baz przeznaczenia na koszt USA. Potwierdzenie decyzji amerykańskiej zostało przesłane na ręce szefa SG WP od Szefa Połączonych Sztabów SZ USA, gen. Pace'a w dniu 08.12.2006 r. Od tego czasu rozpoczął się proces bezpośredniego planowania przemieszczenia z udziałem Ambasady USA w Warszawie. Szczegółowy plan przemieszczenia został opracowany wspólnie przez polskich i amerykańskich specjalistów w siedzibie US EUCOM<sup>29</sup> w Stuttgarcie.

Na przełomie stycznia i lutego 2007 r. do Polski przybył zespół amerykańskich specjalistów, który przeprowadził szkolenie z przedstawicielami jednostek przygotowujących i wysyłających kontyngent na temat zasad przygotowania i przemieszczenia uzbrojenia i sprzętu wojskowego (UiSW) oraz towarów niebezpiecznych. Zaznaczono, że przedsięwzięcie realizowane będzie według procedur amerykańskich, a strona polska została zobowiązana do dostarczenia odpowiednio przygotowanego UiSW do krajowych portów i lotnisk załadunku. Tym samym sporządzony wcześniej harmonogram stał się nieaktualny. Nowy plan przerzutu PKW Afganistan, opracowany wspólnie z Amerykanami, został ostatecznie zatwierdzony przez Zastępcę Szefa SG WP w dniu 7.02.2007 r.<sup>30</sup>. Graficzną wizualizację przemieszczenia przedstawia rysunek 2.



Rys. 2. Przemieszczenie PKW Afganistan – wariant kombinowany

Źródło: Materiały z STiRW- CKRW

<sup>29</sup> Dowództwo Sił USA w Europie.

<sup>30</sup> Informacje pozyskane z STiRW-CKRW.

Kolejnym zaplanowanym przedsięwzięciem było uzyskanie zgody na pobyt przedstawicieli SZRP (grupy przeładunkowe, kierowcy, mechanicy i personel łącznikowy) na terytorium Kataru oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich, gdzie zaplanowano przeładunek statków transportowych (porty: UMM SAID w Katarze oraz AL FUJAYRA w Zjednoczonych Emiratach Arabskich). Władze Kataru nie wyraziły na to zgody (tym samym upadła koncepcja wykorzystania portu UMM SAID), natomiast władze Zjednoczonych Emiratów Arabskich długo zwlekały z wydaniem wiz, które ostatecznie zostały wydane z dużym opóźnieniem.

Sytuacja ta spowodowała konieczność korekty planu i rezygnację z przerzutu części UiSW transportem morskim. W ramach ostatecznego planu przemieszczenie transportem morskim miało obejmować 115 pojazdów oraz 295 kontenerów ładunkowych na trasie SZCZECIN – AL FUJAYRA statkiem TOR FUTURA i 113 pojazdów HMMWV umieszczonych w kontenerach na odcinku AL FUJAYRA – KARACHI statkiem CALVIN TITUS<sup>31</sup>. W czasie przeładunku wykonano szereg czynności manipulacyjnych mających na celu przygotowanie UiSW do dalszego transportu przez terytorium Pakistanu<sup>32</sup>.

Dodatkowo w ramach przemieszczenia wykorzystano również transport powietrzny (amerykańskie samoloty C-17 Globemaster III, a także ukraińsko-rosyjskie AN-124). Lotnictwo USA dostarczyło z Wrocławia do Kandaharu 48 pojazdów i 11 kontenerów ładunkowych, natomiast przewoźnik cywilny zapewnił transport ze Szczecina do Kandaharu transporterów KTO ROSOMAK<sup>33</sup>.

Ostatni etap – przemieszczenie drogowe przez terytorium Pakistanu i Afganistanu, miało miejsce na przełomie marca oraz kwietnia i w maju 2007 r. Łączny czas pokonania trasy o długości 1520 km z Karachi przez Kandahar do bazy w Sharanie wynosił średnio od 8 do 10 dni.

Przemieszczenie sił głównych z lotniska we Wrocławiu zrealizowane zostało w dniach 12, 19, 26, 27 oraz 29 kwietnia 2007 r. na pokładzie cywilnych samolotów B-757-300 wycarterowanych przez USA. W ramach sześciu przelotów przemieszczono 795 żołnierzy PKW. Dodatkowo transportem powietrznym przemieszczono z Wrocławia do Bagram sprzęt łączności zgromadzony w ilości 20 kontenerów oraz 5 jednostek sprzętowych (6 lotów C-17 oraz 1 lot AN-124).

Po roku nastąpiła korekta decyzji o rozmieszczeniu polskiego kontyngentu. Polska zgłosiła chęć wzięcia odpowiedzialności za jedną z prowincji. Wiązało się to również z ogłoszeniem planu zakończenia udziału RP w misji „Enduring Freedom” oraz decyzją o zwiększeniu polskiej kontrybucji w siłach ISAF o dodatkowych 400 żołnierzy. Decyzja ta wiązała się jednak z dużymi obciążeniami finansowymi (w 2007r. wy-

---

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> Brak stosownych umów pomiędzy Polską a Pakistanem w sprawie realizacji zadań Państwa Gospodarcza (HNS) utrudnił proces przemieszczenia UiSW oraz zaopatrzenia dla PKW. Dodatkowo warto w tym miejscu zauważyć, że tylko dzięki zaangażowaniu strony amerykańskiej, Polska „korzystała” z umowy zawartej pomiędzy USA a Pakistanem, a transport należący do Polski traktowany był oficjalnie jako amerykański.

<sup>33</sup> KTO zostały w ostatniej chwili wycofane z transportu morskiego z uwagi na odmowę ich przyjęcia na terenie Kataru (była to tzw. sytuacja awaryjna).

datki MON na ISAF wyniosły około 460 mln PLN)<sup>34</sup>. Kontyngent należało wzmocnić o komponenty konieczne do uzyskania koniecznej samowystarczalności, takie jak: transport powietrzny, rozpoznanie, logistyka. Warto zauważyć, że dopiero od niedawna (VII zmiana PKW) do realizacji zadań transportowych na teatrze działań oddelegowano na stałe 1 samolot CASA C-295M, a drugi ma się pojawić wkrótce, co pozwoli w pewnym stopniu uniezależnić się od transportu amerykańskiego.

#### 4. SYTUACJA TRANSPORTOWA NA TEATRZE DZIAŁAŃ

Transport ŚBiM oraz UiSW dla sił ISAF odbywa się w sposób kombinowany, tj. drogą powietrzną w ramach tzw. Mostu Powietrznego oraz transportem morskim do portu Karachi w Pakistanie, a następnie transportem kolejowym lub drogowym do Peshawaru, skąd w ostatnim etapie transportem samochodowym przez przełęcz Chajberską do Afganistanu. Szacuje się, że drogą lądową dostarczane jest z terytorium Pakistanu około 70 % zaopatrzenia dla sił ISAF/OEF, a pozostałe 30 % stanowi transport kolejowy (głównie paliwo) z państw Azji Centralnej oraz transport powietrzny<sup>35</sup>. Przy niewystarczającej sieci dróg kołowych oraz zdefiniowanych wcześniej zagrożeniach duże znaczenie odgrywa komunikacja lotnicza. Obecnie duży nacisk położony został na wyposażenie wojsk koalicji w większą liczbę śmigłowców transportowych, których wciąż brakuje. Służą one, obok tzw. taktycznych samolotów transportowych<sup>36</sup>, głównie do wykonywania zadań z zakresu przerzut sił specjalnych, ewakuacji medycznej, transportu zaopatrzenia (w tym zrzutu ładunków) oraz wsparcia ogniowego walczących wojsk na teatrze działań. Ponadto z uwagi na tzw. „czas reakcji” stanowią alternatywę dla wolnego i narażonego na liczne niebezpieczeństwa transportu samochodowego. Liczne ataki na konwoje z zaopatrzeniem, kradzieże oraz strąki kierowców spowodowały konieczność ustanowienia alternatywnych szlaków komunikacyjnych z pominięciem terytorium Pakistanu. Działania w tym kierunku podejmowane są przez poszczególne państwa uczestniczące w operacji ISAF od kilku lat. Interesującym przykładem jest wykorzystywana przez armię USA sieć drogową, tzw. Northern Distribution Network – NDN, którą tworzą poniższe trzy połączenia wykorzystujące głównie transport drogowy i kolejowy:

- NDN North: Łotwa (port morski w Rydze) – Rosja – Kazachstan – Uzbekistan (Termez) – Afganistan;
- NDN South: Gruzja (port w Poti) – Azerbejdżan – Kazachstan – Uzbekistan – Afganistan;
- KKT: Kazachstan – Kirgistan – Tadżykistan.

Dywersyfikacja dróg dowozu zaopatrzenia pozwala w znacznym stopniu redukcować zagrożenia oraz zabezpieczyć w pełni funkcjonowanie wydzielonych sił, co nie oznacza wcale, iż rozwiązanie takie jest korzystniejsze pod względem ekonomicznym.

<sup>34</sup> K. Hołdak, A. Konarzewska, *Afganistan, Irak, Czad – co mamy z misji? Bilans zysków i strat. Perspektywy.*, Raport BBN, Bezpieczeństwo Narodowe, I-II-2008/7-8, s. 116.

<sup>35</sup> [online]. [dostęp: 25.08.2010]. Dostępny w Internecie: [http://www.stratfor.com/memberships/129064/geopolitical\\_diary/20081215\\_geopolitical\\_diary\\_breakdown\\_transporting\\_supplies\\_afghanistan](http://www.stratfor.com/memberships/129064/geopolitical_diary/20081215_geopolitical_diary_breakdown_transporting_supplies_afghanistan).

<sup>36</sup> Zgodnie z obowiązującą w NATO klasyfikacją, wojskowe samoloty transportowe dzielą się na taktyczne (C-130 i ekwiwalent) oraz strategiczne np. C-5 (do przewozu ładunków ponadgabarytowych, które nie mieszczą się w ładowni C-130).

Szacuje się, że przy wykorzystaniu NDN dostarczanych jest obecnie około 300 TEU<sup>37</sup> tygodniowo, a koszt transportu w przeliczeniu na jeden kontener jest o około 250 % wyższy niż w przypadku transportu przez terytorium Pakistanu. Dla porównania dzienne zapotrzebowanie sił amerykańskich w Afganistanie na środki materiałowe (ok. 70 tysięcy żołnierzy - stan na marzec 2009 r.) w przeliczeniu na kontenery kształtowało się na poziomie 78 sztuk<sup>38</sup>.

Afganistan posiada osiem portów lotniczych, z tego w Kabulu i Kandaharze o znaczeniu międzynarodowym<sup>39</sup>. Nie wszystkie one z uwagi na bezpieczeństwo lotów oraz stan infrastruktury nadają się do wykorzystania dla potrzeb koalicji. Stąd też dużą rolę w przerzucie wojsk i zaopatrzenia odgrywają bazy lotnicze w krajach ościennych, np. Termez w Uzbekistanie, czy też kluczowa z uwagi na długie pasy startowe baza w Manas w Kirgistanie. Warto zauważyć, że każdego miesiąca baza w Manas obsługuje i przyjmuje około 15 tys. żołnierzy (rotacje stanów osobowych) oraz 500 ton zaopatrzenia<sup>40</sup>. Wymienione wyżej bazy lotnicze spełniają rolę portów lotniczych łączących transport strategiczny z taktycznym. Obsługują duże samoloty transportu strategicznego (C-5, C-17, AN-124) oraz samoloty cywilne, skąd po rozładunku pasażerowie oraz cargo przewożeni są bezpośrednio na teatr działań przy użyciu samolotów transportowych taktycznych, takich jak: C-130, C-160, C-295 M.

Istniejące zagrożenia będące pochodną trudnej sytuacji geopolitycznej w tej części świata (zagrożenie ze strony Iranu, niejasna sytuacja co do możliwości dalszego użytkowania bazy w Manas<sup>41</sup>, porozumienie z Rosją dotyczące tranzytu zaopatrzenia przez jej terytorium) implikują konieczność poszukiwania nowych rozwiązań zapewnienia stabilności i ciągłości dostaw zaopatrzenia. Słabo rozwinięta infrastruktura komunikacyjna oraz trudne warunki terenowe (wąskie i strome trasy, przełęcze) prowadzą do kanalizowania ruchu kolumn samochodowych, co w aspekcie prowadzenia działań militarnych oraz zadań związanych z zabezpieczeniem logistycznym stanowi znaczące utrudnienie. Dodatkowym realnym zagrożeniem jest oddziaływanie przeciwnika, który świetnie potrafi te warunki wykorzystać, organizując liczne zasadzki oraz ataki na konwoje logistyczne. Warto zauważyć, że z podobnymi problemami, w zakresie zapewnienia ciągłości dostaw oraz sprawowania kontroli nad siecią transportową, zetknęli się wcześniej Rosjanie w latach 1978-1989, których siły były znacznie większe niż obecna międzynarodowa koalicja (ISAF/OEF). Liczebność sił zbrojnych ZSRR w Afganistanie w latach osiemdziesiątych wynosiła ok. 125 000 żołnierzy. Dla porównania siły obecnej

<sup>37</sup> Twenty-feet Equivalent Unit – TEU – jednostka określająca standardowy wymiar kontenera o długości 20 stóp, służąca między innymi do określenia pojemności kontenerowej portów i statków.

<sup>38</sup> A.C. Kuchins, T.M.Sanderson, D.A.Gordon, *The Northern Distribution Network and the Modern Silk Road. Planning for Afghanistan's Future*, Washington, CSIS, December 2009, pp. 7-8.

<sup>39</sup> *Sztuka wojenna sił zbrojnych w wojnach lokalnych i ważniejszych konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej*, pod red. J. Poksiński, Warszawa 1997, s. 162.

<sup>40</sup> [online].[dostęp:10.08.2010].Dostępny w Internecie: <http://www.army.mil/-news/2009/02/05/16447-potential-closure-of-manas-air-base-wont-disrupt-afghanistan-ops/>.

<sup>41</sup> Manas Air Base, której dzierżawa kosztuje rocznie 17,4 mln USD jest jedyną amerykańską bazą w Centralnej Azji od czasu zamknięcia w 2005 r. przez Uzbekistan bazy Karshi-Khanabad. Niedawno miały miejsce negocjacje rządu USA z władzami Kirgistanu, które zapowiedziały wypowiedzenie umowy dzierżawy bazy. Dodatkowo sytuacja skomplikowała się w kwietniu 2010 r. po wybuchu zamieszek i obaleniu prezydenta Bakijewa. Umowa dzierżawy jest przedłużana corocznie, o ile żadna ze stron jej nie wypowie.

koalicji liczą niespełna 120 000 żołnierzy. Znamienny jest fakt, że przyjęty przez wojska radzieckie system ochrony dróg zaopatrzeniowych wiązał średnio dwie lub nawet trzy dywizje, co stanowiło ok. 30-40% ogółu sił interwencyjnych oraz ograniczało w sposób znaczący zakres i rozmach prowadzonych działań<sup>42</sup>.

## 5. ORGANIZACJA ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO KONTYNGENTU–MOSTY TRANSPORTOWE

Zgodnie z dokumentami doktrynalnymi NATO, każde państwo wydzielające swoje wojska do operacji sojuszniczej realizowanej na odległym teatrze działań, musi zapewnić odpowiedni poziom zapasów logistycznych oraz stworzyć sprawnie funkcjonujący system logistyczny w ramach dostępnych opcji zabezpieczenia logistycznego<sup>43</sup>. Pododdziały wchodzące w skład PKW Afganistan utrzymują 30 dniowe zapasy ŚBiM określone w DOS<sup>44</sup>. Dodatkowo strona amerykańska (w ramach umowy ACSA) przejęła na siebie ciężar dostaw zaopatrzenia w większości klas<sup>45</sup> (klasy: I, III, IV), a także rozbudowę baz dla potrzeb PKW zgodnie z własnymi standardami. W zakresie zabezpieczenia medycznego przyjęto, że poziom I pozostanie w gestii narodowej, natomiast za poziomy II i III<sup>46</sup> odpowiadać będzie Dowództwo ISAF. Ewakuacja medyczna rannych i chorych na teatrze działań realizowana jest drogą powietrzną przy wykorzystaniu śmigłowców sanitarnych USA i lądową transportem sanitarnym PKW. Pomoc medyczną zapewniają polskie ambulatorium i amerykański szpital w Bagram oraz na północy kraju strona niemiecka i norweska. Ewakuacja medyczna z Afganistanu do Europy realizowana jest przez USA do Ramstein oraz do Kolonii.

W celu podtrzymania zdolności operacyjnych pododdziałów wchodzących w skład PKW Afganistan do prowadzenia działań zgodnie z ich przeznaczeniem, utworzono powietrzne i morskie mosty transportowe, których podstawowym zadaniem jest odtworzenie zużytych zapasów zaopatrzenia. Warunkiem koniecznym do skorzystania z takiego rozwiązania jest brak możliwości pozyskania danego środka na teatrze działań, czyli konieczność jego odtworzenia wyłącznie ze źródeł narodowych.

Na potrzeby PKW Afganistan, w ramach operacji ISAF mogą być użyte następujące mosty transportowe<sup>47</sup>:

- most powietrzny USA (amerykańskie samoloty C-17, częstotliwość 1-2 razy w miesiącu, lotniska załadunku Wrocław lub Ramstein, lotnisko wyładunku

<sup>42</sup> [online].[dostęp:10.08.2010].Dostępny w Internecie: Właściwości sztuki wojennej w wojnach typu partyzanckiego po II wojnie światowej (Afganistan), <http://kolo.wha.la/hkt/opracowanie56.htm>.

<sup>43</sup> *Doktryna logistyczna Wojsk Lądowych (DD/4.2)*, Warszawa 2007, s. 14-17, Więcej w: *Opcje wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego (DD/4.9(A))*, Warszawa 2009.

<sup>44</sup> DOS- (z ang. Day of Supply)– to określona ilość ŚBiM przypadająca na dany egzemplarz UiSW na dobę walki bez względu na rodzaj prowadzonych działań.

<sup>45</sup> Środki zaopatrzenia w SZ RP podzielone są na 5 klas (zgodnie ze STANAG-iem 2961).

<sup>46</sup> Zgodnie z procedurami medycznymi obowiązującymi w NATO wyróżniamy cztery poziomy zabezpieczenia medycznego (ang. ROLE I-IV): **Role I** – udzielenie pierwszej pomocy, przyjmowanie rannych; **Role II** – taktyczna ewakuacja z Role I, wstępna segregacja, zabiegi chirurgiczne ze wskazań życiowych, krótkotrwałe leczenie; **Role III** – ewakuacja z Role II, operacje chirurgiczne, leczenie rannych i chorych, zaopatrywanie w środki medyczne dla Role I-II, ewakuacja strategiczna do kraju; **Role IV**- leczenie poszkodowanych, rehabilitacja. *AD 85-8 Zasady, polityka i parametry planowania zabezpieczenia medycznego ACE*, (tłum.), S. Antosiewicz, s. 5-2.

<sup>47</sup> *Stałe procedury operacyjne mostów transportowych z zaopatrzeniem dla PKW Afganistan*, Dowództwo Operacyjne SZ RP, STiRW-CKRW, Warszawa 2007, s. 7-9.

- Kabul, Bagram, Kandahar, minimalna ilość ładunku do przewozu – 30 ton, maksymalna liczba żołnierzy – 200, koszty przewozu pokrywa USA);
- towarowy most powietrzny NATO (samoloty AN-124, IŁ-76 lub C-17 czarterowane przez NATO, częstotliwość lotów według planów NATO, lotniska załadunku: Powidz lub Wrocław, Geilenkirchen, Ramstein, lotnisko wyładunku Kabul, koszty pokrywa DO SZ RP na potrzeby PKW Afganistan, NATO na potrzeby komponentu wydzielonego do Dowództwa ISAF);
  - pasażerski most powietrzny NATO (cywilne samoloty pasażerskie lub C-17, częstotliwość lotów według planów NATO, lotniska załadunku: Szczecin, Kolonia, Ramstein, lotnisko wyładunku Kabul lub Termez (Uzbekistan), cena ok. 500 EURO za 1 osobę, koszty pokrywa DO SZ RP na potrzeby PKW Afganistan, NATO na potrzeby komponentu wydzielonego do Dowództwa ISAF);
  - narodowy pasażersko-towarowy most powietrzny (samoloty CASA C-295M, częstotliwość lotów według potrzeb PKW Afganistan, lotniska załadunku: Wrocław, Powidz, Kraków, lotnisko wyładunku Kabul, Bagram, Sharana, Kandahar; rodzaj ładunku: osoby i cargo; koszty pokrywają SP SZRP);
  - most morski (do przewozu ładunków, statki cywilne czarterowane przez USA, częstotliwość według zgłaszanych potrzeb, port załadunku Szczecin, port wyładunku Karachi, koszty pokrywa USA).

Dysponentem mostu transportowego na potrzeby PKW Afganistan jest Dowódca Dowództwa Operacyjnego SZ RP. Zgodnie z procedurą poszczególni Dowódcy RSZ oraz Dowódca PKW Afganistan przedstawiają swoje potrzeby w tym zakresie do niego. Odbywa się to poprzez wypełnienie i złożenie zapotrzebowań na przewóz osób i ładunków zgodnie z nakazanymi terminami. Następnie po uzyskaniu akceptacji dokumenty te przesyłane są do Szefa STiRW-CKRW, który jest koordynatorem całości dalszych przedsięwzięć, takich jak: przygotowanie dokumentacji, prowadzenie odprawy celnej oraz za- i wyładunek na środki transportu.

Środki transportu powietrznego i morskiego wydzielane na potrzeby mostów transportowych powinny być wykorzystane optymalnie. Planując zatem wykorzystanie mostów transportowych, należy pamiętać, że istnieją ograniczenia w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych i ponadnormatywnych. Kwestie te regulują stosowne konwencje: International Maritime Dangerous Goods Code w transporcie morskim, Dangerous Goods Regulation IATA – w transporcie powietrznym oraz procedury sił powietrznych USA - AFMAN.

Zgodnie z obowiązującymi procedurami loty w przestrzeni powietrznej państw tranzytowych oraz Afganistanu wymagają uzyskania zgody dyplomatycznej. Obowiązek ten spoczywa na każdym przewoźniku cywilnym lub siłach zbrojnych wydzielających samoloty do przewozu<sup>48</sup>. Wszystkie loty w ramach misji ISAF, zarówno wojskowe jak i cywilne, muszą mieć nadany przez Allied Movement Coordination Center (AMCC)<sup>49</sup> znak identyfikacyjny tzw „callsign”. W ramach posiadanej puli dla Polski

---

<sup>48</sup> Uzyskanie zgody dyplomatycznej dla samolotu CASA C-295 M lub C-130 E należy do właściwej komórki Sił Powietrznych (13 elt).

<sup>49</sup> Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk z siedzibą w Eindhoven.

jest to ISF101L - ISF199L<sup>50</sup>. Posługiwanie się „callsign” ułatwia identyfikację rodzaju lotu do krajów tranzytowych i wpływa na szybsze uzyskanie zgody dyplomatycznej.

Niezależnie od tego każdy statek powietrzny musi uzyskać zgodę AMCC na lot w przestrzeni powietrznej i lądowanie na lotniskach w Afganistanie, tzw. „slot”.

Z uwagi na obowiązujące warunki bezpieczeństwa, cywilne samoloty przyjmowane są na afgańskich lotniskach tylko od wschodu do zachodu słońca. W przypadku samolotów wojskowych posiadających systemy „night vision”, dopuszczalne są loty po zachodzie słońca. Dodatkowo, z uwagi na stan infrastruktury lotniskowej, wprowadzono również pewne ograniczenia dotyczące możliwości przyjęcia i za/wyładowania samolotów na poszczególnych lotniskach. Przedstawiają się one następująco:

- Lotnisko KABUL – możliwość przyjęcia 1 samolotu AN-124 w ciągu doby oraz maksymalnie 2 samolotów wielkości IŁ-76 w tym samym czasie. Limit dzienny w zakresie obsługi ruchu lotniczego wynosi 6 samolotów wielkości IŁ-76 oraz 9 samolotów taktycznych, tj.: C-130, C-160 lub CASA;
- Lotnisko KANDAHAR – możliwość przyjęcia 1 samolotu AN-124, 2 samolotów typu C-17 lub IŁ-76 i 3 samolotów taktycznych jednocześnie;
- Lotnisko SHARANA – możliwość przyjęcia 2 samolotów wielkości IŁ-76 oraz 1 samolotu taktycznego w tym samym czasie. Lotnisko nie przyjmuje samolotów AN-124<sup>51</sup>.

Kolejną istotną kwestią dotyczącą infrastruktury lotniskowej jest dostępność urządzeń do obsługi wojskowych samolotów transportowych, wyposażonych w większości przypadków w zautomatyzowany system załadunku i rozładunku 463 L CARGO SYSTEM. Do manipulacji ładunkami sformowanymi na paletach lotniczych wymagane są specjalistyczne platformy transportowo – przeładunkowe o różnym udźwigu, a także wózki widłowe i podnośniki. Odpowiednia ich liczba znacznie skraca czas obsługi samolotów oraz eliminuje ryzyko wystąpienia kongestii transportowej<sup>52</sup>, a zarazem wpływa na poprawę bezpieczeństwa na lotnisku z uwagi na groźbę przeprowadzenia zamachu terrorystycznego. Paradoksalnie z uwagi na stosunkowo proste rozwiązania konstrukcyjne dotyczące sposobu załadunku i rozładunku, dużą przewagę w sytuacji użycia na tzw. „prymitywnym teatrze działań” posiadają wykorzystywane przez wiele państw NATO samoloty AN-124.

## WNIOSKI

Analiza zgromadzonych danych w zakresie przemieszczenia strategicznego PKW do Afganistanu oraz funkcjonowania podsystemu transportu i ruchu wojsk na teatrze działań pozwala na sformułowanie następujących wniosków:

1. Proces planistyczny dotyczący operacji transportowej, zwłaszcza o takim rozmachu, wymaga zaangażowania licznej grupy podmiotów i instytucji, zarówno wojskowych, jak i cywilnych co znacząco wpływa na czas jego trwania. Według dostępnych opracowań i analiz dotyczących logistyki wojskowej, zarówno krajowych, jak

<sup>50</sup> *Stale procedury operacyjne mostów transportowych.....*, op. cit., s. 18.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 19.

<sup>52</sup> Termin kongestia oznacza skupienie, nagromadzenie, zatłoczenie lub przeciążenie. Zob.: *Kompendium wiedzy o logistyce*, pod red. E. Gołomska, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 307-310.

- i sojuszniczych przyjmuje się, że faza planowania powinna rozpocząć się na minimum około pół roku przed ustalonym terminem przemieszczenia.
2. Wykorzystanie potencjału różnych przewoźników (zasoby własne, statki powietrzne sił zbrojnych USA, kontraktorzy cywilni) generuje szereg problemów głównie z uwagi na odmienne procedury dotyczące ich użycia oraz regulacje w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.
  3. Stan infrastruktury transportowej na terytorium Afganistanu, ukształtowanie terenu oraz położenie geograficzne kraju determinują wybór środków transportowych (przewaga transportu lotniczego nad morskim) oraz wpływają w tym wypadku znacząco na wzrost kosztów transportu. Dlatego też szczególną uwagę należy zwrócić na kwestie optymalnego wykorzystania przestrzeni ładunkowej samolotów oraz unikanie tzw. „pustych przebiegów”.
  4. Samoloty cywilne, służące do przewozu stanów osobowych w czasie rotacji kontyngentów, z uwagi na zagrożenie ich zestrzelenia<sup>53</sup> wykorzystują lotniska położone na terytorium państw ościennych, skąd operują wojskowe samoloty transportowe, dowożąc pasażerów do baz położonych w Afganistanie. Koniecznością jest zatem posiadanie własnego lotnictwa transportowego w ilości adekwatnej do wielkości i potrzeb kontyngentu funkcjonującego na teatrze działań.
  5. Straty w sprzęcie i mieniu wojskowym przy realizacji przemieszczenia (głównie przez terytorium Pakistanu) mogą sięgać nawet do 10% (kradzieże, wypadki drogowe, zamachy terrorystyczne itp.), co należy uwzględnić na etapie planowania operacji. Sytuację mogłoby poprawić wdrożenie systemu śledzenia ładunków w oparciu o technologię RFID/GPS<sup>54</sup>.
  6. Rozproszenie wojsk na teatrze działań wpływa negatywnie na funkcjonowanie podsystemu transportu i ruchu wojsk, stąd też korzystniejszym rozwiązaniem jest koncentracja wojsk w ramach np. jednej prowincji, jak to ma miejsce obecnie.

Analizując aktualne możliwości transportowe Sił Zbrojnych RP, należy podkreślić, że zabezpieczenie logistyczne kontyngentu wojskowego wydzielonego w ramach operacji sojuszniczej stanowi nadal duże wyzwanie zarówno pod względem finansowym, jak i organizacyjnym. Polska podobnie jak większość innych europejskich członków NATO nie posiada autonomicznych zdolności w zakresie przemieszczenia strategicznego wojsk, stąd też konieczne jest współuczestnictwo w programach wielonarodowych dotyczących zabezpieczenia potrzeb w tym zakresie<sup>55</sup>. Ponadto zauważyć nale-

---

<sup>53</sup> W umowach dotyczących czarteru zawarte są specjalne klauzule, które często wykluczają tego typu okoliczności, bądź też dopuszczają do nich na określonych warunkach, co wiąże się z kolei z olbrzymimi stawkami ubezpieczeniowymi.

<sup>54</sup> RFID - (z ang. Radio Frequency Identification) - system kontroli przepływu towarów w oparciu o zdalny odczyt i zapis danych za pomocą fal radiowych z wykorzystaniem specjalnych znaczników (tagów) przytwierdzanych do monitorowanych ładunków oraz czytników, które odbierają sygnał emitowany przez tagi, a następnie przesyłają zebrane informacje do serwera wykorzystując specjalne oprogramowanie. Zob.: W. Biernikowicz., *Wykorzystanie technologii RFID do monitorowania ładunków w łańcuchu dostaw*, [Dokument elektroniczny CD ROM], [w:] „Logistyka” nr 2/2009.

<sup>55</sup> Do najważniejszych z nich należy zaliczyć następujące programy: **SALIS** (z ang. Strategic AirLift Interim Solution) – dotyczy pozyskania na potrzeby 16 państw sygnatariuszy umowy samolotów AN-124; **SAC** (z ang. Strategic Airlift Capability) – dotyczy pozyskania i współużytkowania trzech samolotów C-17 Globemaster III. Zob.: W. Biernikowicz, *Możliwości NATO w zakresie strategicznego*



ży, że procedury i rozwiązania w zakresie logistyki, które sprawdzają się w Afganistanie, niejednokrotnie nie znajdują zastosowania w przypadku innych operacji. Potwierdzeniem tej tezy może być misja EUFOR w Czadzie, kiedy to Polska sama musiała zaplanować, zorganizować i sfinansować proces przemieszczenia i zabezpieczenia logistycznego wysłanego w rejon misji PKW.

## **MILITARY TRANSPORT IN LIGHT OF CONTEMPORARY BATTLEFIELD CHALLENGES AS EXEMPLIFIED BY AFGHAN MISSION**

### **Summary**

*The main purpose of this article is to present the deployment process of a military contingent to an overseas theatre of operation in the light of NATO standards and requirements. In particular, attention has been drawn to the economic aspects associated with planning and executing an operation and also other important problems connected with supply chain security.*

*An attempt has been made to show the in-theatre transport system organisation including procedures and capabilities of military airlift and sealift.*

**Key words:** *Polish Military Contingent in Afghanistan, military transport, military logistics, costs of transport, deployment, logistic support, airlift, sealift*

*Artykuł recenzował: prof. dr hab. inż. Jan GODZIMIRSKI*

---

*transportu powietrznego w świetle obowiązujących umów i programów wielonarodowych. [w]: Problemy eksploatacji techniki bojowej oraz kompetencje oficerów logistyki Wojsk Lądowych. III Sympozjum Naukowo-Techniczne EKSPLOLOG 2008, pod red. K. Kowalski, WSOWL, Wrocław 2008, s. 24-26.*