

Andrzej Bursztyński
Akademia Marynarki Wojennej

MOŻLIWOŚCI JEDNOSTEK RSOM W ZAKRESIE ROZWIJANIA MORSKIEGO PORTU WYŁADUNKU

STRESZCZENIE

Państwa członkowskie NATO zaangażowane są w operacje w różnych rejonach kuli ziemskiej, z reguły znacznie oddalonych od stałych baz sił zbrojnych państw sojuszu. Główny wysiłek związany z przetrzaniem wojsk spoczywa na strategicznym transporcie morskim, w którym przewóz sprzętu i środków zaopatrzenia realizowany jest pomiędzy morskim portem załadunku i morskim portem wyładunku. Głównym zadaniem jednostki przeznaczonej do przyjęcia, ześrodkowania i dalszego przemieszczania jest przeprowadzenie bezpiecznego rozładunku transportowanego drogą morską sprzętu i zaopatrzenia, zorganizowanie rejonu koncentracji oraz dalsze przesłanie wyposażenia do miejsca docelowego przeznaczenia. Zadania te realizowane są w morskich portach wyładunku, które organizowane są w rejonie prowadzonej operacji, w porcie morskim lub na przystosowanym do rozładunku odcinku nieuzbrojonego brzegu.

Słowa kluczowe:

strategiczny transport morski, morski port wyładunku, rejon ześrodkowania, przyjęcie, przeformowanie, dalszy ruch wojsk.

WSTĘP

Zgodnie z założeniami nowej koncepcji strategicznej NATO oprócz gotowości do kolektywnej obrony, zgodnie z artykułem 5 traktatu waszyngtońskiego, siły sojuszu prowadzą operacje typu ekspedycyjnego na obszarach oddalonych od własnych terytoriów 5000–7000 km w linii prostej, często pozbawionych odpowiedniego zabezpieczenia logistycznego. Spowodowane potrzebami operacyjnymi przemieszczanie wojsk do rejonów działań realizowane jest przy wykorzystaniu

środków transportu morskiego, lądowego lub lotniczego oraz przy wykorzystaniu etatowego sprzętu i uzbrojenia mającego własny napęd. Przyjmuje się, że na poziomie strategicznym i operacyjnym główny wysiłek związany z przetrzuciem wojsk spoczywa na transporcie morskim, który przede wszystkim jest stosowany do masowego przewozu sprzętu i uzbrojenia oraz środków bojowych i materiałowych. Przyjmuje się, że w zasadzie cały sprzęt ciężki oraz zdecydowana większość pozostałego sprzętu i zaopatrzenia zostanie wysłana drogą morską, pozostawiając lotnictwu transportowemu przetrzut czołówki wojsk, personelu oraz elementów kluczowych dla powodzenia pierwszej fazy operacji¹.

Jednym z pierwszych problemów do rozwiązania przez siły ekspedycyjne jest organizacja rozładunku transportów w portach morskich, przeformowanie oraz dalsze przemieszczenie sprzętu i zaopatrzenia do rejonu działań. W tym zakresie podstawowe zadanie spoczywa na Jednostkach Przyjęcia, Ześrodkowania i Dalszego Ruchu (*Reception, Staging and Onward Movement* — RSOM).

ZADANIA JEDNOSTEK RSOM

Jednostki RSOM realizują zadania w zakresie przeładunków z morskich i lotniczych środków transportowych na rzecz sił własnych oraz sił sojusznicznych. Przyjęcie, ześrodkowanie i dalszy ruch wojsk jest fazą procesu przemieszczenia stanu osobowego, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia z punktów wylądowania do rejonu operacyjnego przeznaczenia. Proces RSOM rozpoczyna się, kiedy stan osobowy, sprzęt i środki materiałowe oraz środki zaopatrzenia docierają do portów rozładunku². Składa się on z trzech zasadniczych faz³:

1. **Przyjęcie** — proces rozładowania ludzi, sprzętu i środków zaopatrzenia przybywających do rejonów wylądowania obejmujący ochronę wojsk, przygotowanie do przyjęcia sił, rozładunek ludzi, sprzętu i środków zaopatrzenia z przybywających środków transportowych, przemieszczenie do rejonu ześrodkowania, przeprowadzenie procedur celnych i granicznych dla przybywającego sprzętu, kontrolę ruchu, monitorowanie, wsparcie logistyczne oraz łączność.

¹ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, DD/4.1, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2008, s. 68.

² *Doktryna transportu i ruch wojsk Sił Zbrojnych RP*, DD/4.4, Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2007, s. 69.

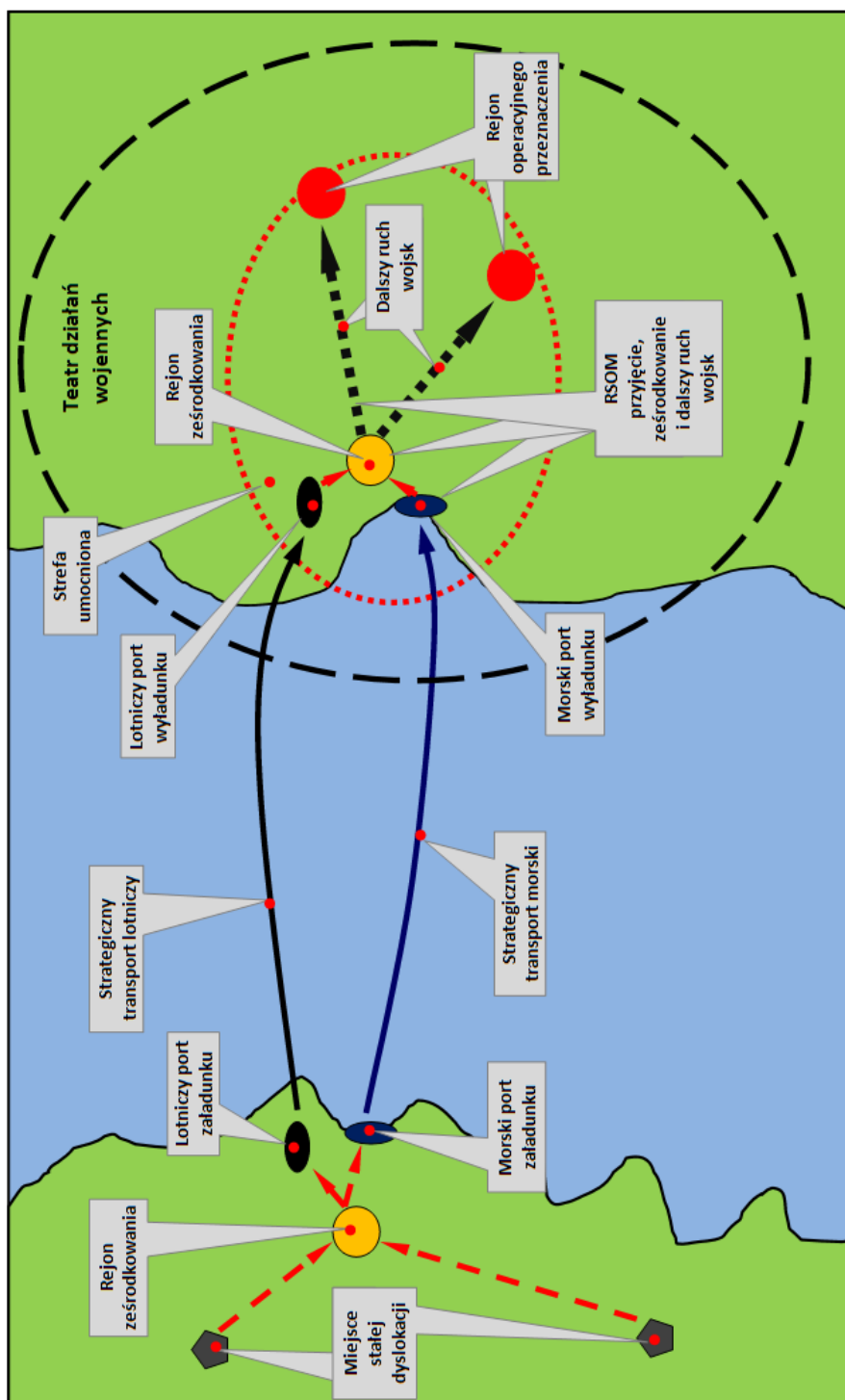
³ Tamże, Załącznik H-2.

2. **Ześrodkowanie** — proces gromadzenia przybywającego sprzętu, środków zaopatrzenia i ludzi, obsługi, formowania w jednostki wojskowe oraz przygotowania do dalszego przemieszczenia w rejon operacji obejmujący ochronę sił, zapewnienie łączności, meldowanie, wsparcie logistyczne oraz wsparcie w przypadku szkolenia stanów osobowych.
3. **Dalszy ruch wojsk** — proces przemieszczenia jednostek wojskowych i środków zaopatrzenia z rejonu ześrodkowania do rejonu operacyjnego przeznaczenia obejmujący ochronę sił, kontrolę ruchu, wsparcie logistyczne, koordynację środków transportu, zapewnienie łączności oraz meldowanie.

Dostosowaniem procesu RSOM do bieżącej sytuacji operacyjnej zajmuje się dowództwo operacji, które określa stałe procedury operacyjne dla poszczególnych faz. Miejsce i rolę jednostek RSOM w strategicznym i operacyjnym transporcie wojsk do rejonu działań przedstawia rysunek 1.

Jednostki RSOM w ramach swojego podstawowego zadania zabezpieczają końcowy etap fazy przemieszczenia wojsk ekspedycyjnych podczas operacji, w którym wojska wraz z wyposażeniem i z ich zapasami przyjmowane są z jednostek transportowych w morskich portach wylądunku, ześrodkowywane i przeformowywane w rejonach ześrodkowania (*Marshaling Area* — MA), a następnie przemieszczane do rejonu operacji. Jednostki RSOM zapewniają również możliwość rotacji oraz ciągłego zaopatrywania wojsk biorących udział w operacji. Do zadań jednostek RSOM realizowanych w organizowanych w różnych warunkach operacyjnych i taktycznych morskich portach wylądunku należy:

- organizowanie i utrzymywanie morskiego portu wylądunku w rejonie działań oraz prowadzenie rozpoznania, w tym rozpoznania podwodnego, portów, plaż i infrastruktury komunikacyjnej w rejonach tych portów;
- przyjmowanie sił własnych i sojuszniczych oraz utrzymywanie zaopatrywania tych sił z wykorzystaniem morskich portów wylądunku;
- realizowanie rozładunku jednostek pływających w portach oraz realizowanie przemieszczania ładunków w relacjach jednostka pływająca — nieuzbrojony brzeg;
- zarządzanie potencjałem przeładunkowym, w tym sprzętem mechanizacji prac przeładunkowych, oraz prowadzenie prac remontowych urządzeń przeładunkowych w portach;
- realizowanie zadań z zakresu dowodzenia i kontroli operacji przeładunkowych.



Rys. 1. Miejsce RSOM w strategicznym i operacyjnym transporcie wojsk do rejonu działań

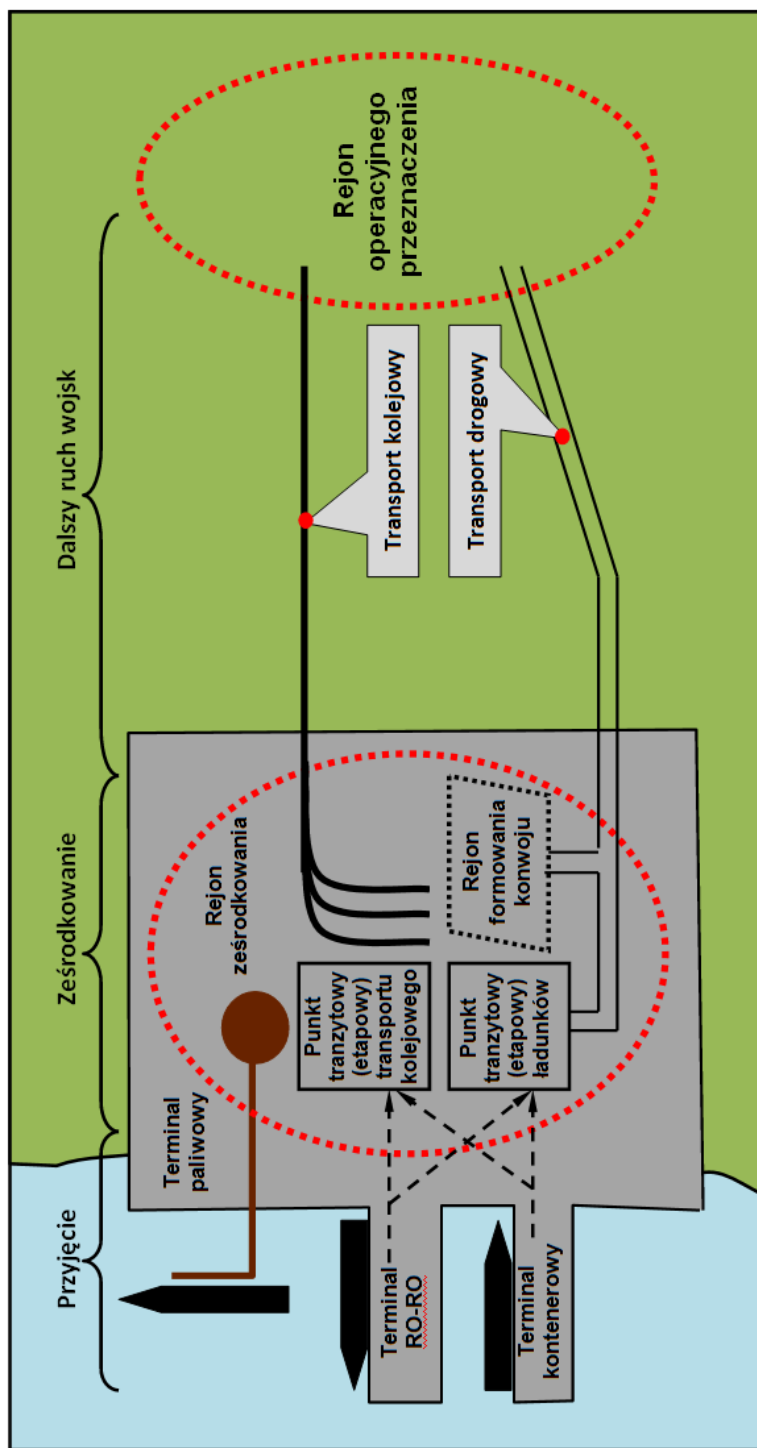
Źródło: opracowanie własne.

Załadunek żołnierzy, techniki wojskowej oraz środków bojowych i materiałowych sił ekspedycyjnych państw wysyłających na środki transportowe realizowany jest w morskich portach załadunku (*Seaport of Embarkation* — SPOE). Porty te zlokalizowane mogą być we własnych bazach morskich lub przystosowanych do tego celu portach i przystaniach morskich, na redach zniszczonych portów lub portów, do których jednostki transportowe nie mogą zawinąć oraz na nieuzbrojonym brzegu. Załadunek personelu realizowany jest w lotniczych portach załadunku (*Airport of Embarkation* — APOE), natomiast wylądunek odbywa się w morskich portach wylądunku (*Seaport of Debarkation* — SPOD) oraz lotniczych portach wylądunku (*Airport of Debarkation* — APOD). SPOD i APOD, w zależności od sytuacji operacyjnej, rozwijane są na terenie państwa przyjmującego siły sojusznicze lub na oddalonym od baz własnych i sojuszniczych teatrze działań.

Zgodnie z wymaganiami NATO mobilna jednostka RSOM powinna zapewnić całodobowy rozładunek do 250 pojazdów ze statków Ro-Ro, do 100 kontenerów standardu 20 stóp oraz do 300 ton ładunków masowych na dobę. Po dokonaniu rozładunku transportów wojskowych pododdziały jednostki powinny zapewnić składowanie w rejonach etapowych sprzętu i materiałów, w tym obsługę i składowanie materiałów niebezpiecznych. W zakresie dalszego przemieszczania zasobów jednostka RSOM powinna być zdolna do kierowania rejonami formowania kolumn oraz ruchem wojsk, dystrybucją oraz przepływem środków bojowych i materiałowych przy wykorzystaniu standardowych procedur w zakresie śledzenia zasobów, zgodnie z planami operacji. Schemat przyjęcia, ześrodkowania i dalszego transportu wojsk przedstawia rysunek 2.

W sytuacji rozwijania SPOD na terenie państwa przyjmującego siły wzmocnienia NATO szczególnie wpływ na powodzenie operacji RSOM będą miały relacje ze stroną państwa-gospodarza (*Host Nation Support*). Podczas planowania przyjęcia wojsk sojuszniczych, w celu dokonania właściwej oceny potrzeb, konieczna jest ścisła współpraca w zakresie planowania HNS, przyjęcia, ześrodkowania i dalszego przemieszczenia sił przez teren państwa-gospodarza. Organizacja procesu RSOM wymaga zabezpieczenia zarówno ze strony sił zbrojnych państwa-gospodarza, jak i pozamilitarnych ogniw obronnych. W planowaniu wykorzystania istniejącej infrastruktury uwzględnia się potrzeby operacyjne i logistyczne sił sojuszniczych, możliwości sił zbrojnych państwa-gospodarza oraz wytypowanych do wspierania działań ogniw gospodarczo-obronnych państwa⁴.

⁴ Zob. *Doktryna wsparcia przez państwo-gospodarza*, DD/4.5, Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2005, s. 56–57; *Doktryna transportu i ruch wojsk Sił Zbrojnych RP*, DD/4.4, wyd. cyt., s. 69–71.



Rys. 2. Schemat przyjęcia, ześrodkowania i dalszego ruchu wojsk

Źródło: opracowanie własne.

W warunkach działań bojowych infrastruktura strefy operacyjnej może być zniszczona w stopniu uniemożliwiającym realizację zadań w ramach HNS. W czasie konfliktu zniszczenia bojowe mogą pochłonąć całą lub część infrastruktury portowej. W takiej sytuacji niezbędne jest skierowanie w rejon działań mobilnych jednostek RSOM, zdolnych do samodzielnego organizowania SPOD oraz realizacji zadań przyjęcia, ześrodkowania i dalszego przemieszczania sprzętu i środków zaopatrzenia.

W przypadku braku możliwości korzystania ze wsparcia świadczonego w ramach HNS zasadniczą rolę w organizowaniu RSOM przejmuje kraj wiodący, a w przypadku braku obu wariantów odpowiedzialność za przebieg procesu RSOM przejmuje NATO, pod warunkiem wyrażenia zgody przez państwa wysyłające.

W sytuacji gdy siły sojusznicze odczuwają niedobory we własnych środkach transportu lub występuje brak możliwości przechowywania i dostarczania jednostkom środków materiałowych, możliwe jest korzystanie z usług specjalistycznych jednostek RSOM w ramach zabezpieczenia logistycznego świadczonego przez stronę trzecią (*Third Part Logistic Support Service* — TPLSS). RSOM realizowane w ramach TPLSS występuje w zależności od potrzeb wielonarodowych jednostek NATO w różnych fazach operacji, szczególnie gdy konieczne jest zapewnienie ciągłości działań, a poziom konfliktu i potencjalne zagrożenie utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie. Ważnym powodem korzystania z usług TPLSS jest również przypadek, gdy czynnik ekonomiczny jest ważniejszy od czasu, na przykład w sytuacji wycofywania jednostek z rejonu działań lub planowej rotacji jednostek⁵.

WARIANTY ROZWIJANIA MORSKIEGO PORTU WYŁADUNKU

Najistotniejszymi wymogami, jakie należy uwzględnić przy planowaniu rejonów rozwijania morskich portów wyladunku, są możliwości wykorzystania istniejących portów, przystani oraz dogodnych miejsc na nieprzygotowanym brzegu, jak również bliskość wyznaczonego punktu przeładunkowego w stosunku do red przeładunkowych, wyczekiwania, kotwicowisk oraz wyznaczonych torów wodnych. W zakresie ześrodkowania oraz zapewnienia dalszego przemieszczania wskazana jest możliwość

⁵ *Modes of Multinational logistic support*, AJP-4.9, NATO Standardization Agency, 2005, s. 5–2.

wykorzystania istniejących placów składowych oraz rozwiniętych stałych z sieci komunikacyjnych, szczególnie transportu kolejowego i drogowego, z rejonów ześrodkowania do rejonów operacyjnego przeznaczenia. Istotnym elementem jest też możliwość korzystania z baz remontowych umożliwiających odtwarzanie sprawności technicznej eksploatowanego przez jednostki RSOM sprzętu. W celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji przeładunkowych niezbędne jest ponadto umożliwienie maskowania wszystkich elementów punktu przeładunkowego oraz rozśrodkowania i manewrowania zarówno morskich, jak i lądowych środków transportu.

Miejsce rozwinięcia morskiego portu wylądunku uzależnione jest od możliwości wykorzystania znajdujących się w rejonie operacji portów i przystani morskich. SPOD może być rozwijany⁶:

- w bazach morskich państwa przyjmującego;
- w dobrze wyposażonych portach morskich;
- w wymagających podniesienia wydajności przeładunkowej małych portach i przystaniach morskich;
- w zniszczonych portach wymagających odtworzenia elementów infrastruktury i suprastruktury;
- na redach portów i przystani morskich, do których ze względu na ograniczenia nawigacyjne lub znaczne zniszczenia nie mogą zawinąć jednostki transportowe;
- w dogodnym pod względem nawigacyjnym i hydrograficznym rejonie na nieuzbrojonym brzegu.

Organizowane w każdych warunkach morskie porty wylądunku powinny dysponować niezbędną liczbą nabrzeży, mól, pirsów ramp Ro-Ro, wyposażenia do obsługi ładunków oraz dźwigów portowych. W przypadku braku dostępnych portów morskich lub ich niewystarczającego wyposażenia konieczne jest zaadaptowanie do celów przeładunkowych naturalnych wybrzeży logistycznych lub wzmocnienie portowego systemu przeładunkowo-transportowego mobilnymi jednostkami wojskowymi.

⁶ *Reception, staging, onward movement, and integration*, Headquarters, Department of the Army, Washington, DC, 17 March 1999, s. 3–8.

ROZWIJANIE MORSKIEGO PORTU WYŁADUNKU W DOBRZE WYPOSAŻONYCH PORTACH I PRYZYSTANIACH MORSKICH

Najdogodniejsze miejsce przeładunku wojska, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków bojowych i materiałowych stanowią odpowiednio wyposażone i przygotowane porty oraz przystanie morskie.

Największe znaczenie w systemie wojskowych przewozów morskich mają morskie porty handlowe zaliczane do grupy portów podstawowych. Porty te spełniają większość warunków, jakim winien odpowiadać port, w którym zorganizować można określoną liczbę punktów przeładunkowych do celu wojskowego transportu morskiego.

Jedną z podstawowych czynności realizowanych podczas oględzin miejsca rozwijania elementów SOPD w dobrze wyposażonych portach morskich jest określenie dostępu do:

- urządzeń do wyladunku i załadunku towarów, w tym ramp Ro-Ro o udźwigu do 70 ton lub mobilnych systemów pomostów pływających;
- urządzeń do składowania ładunków, takich jak kontenery, palety, paletyzatory, siatki do ładunków;
- sprzętu mechanizacji prac przeładunkowych: dźwigów stałych i mobilnych (w razie konieczności dźwigów pływających), podnośników i transporterów widłowych, w tym podnośników widłowych do kontenerów;
- wyposażenia do transportu poziomego ładunków takich, jak samochody, przyczepy, platformy, wózki transportowe, systemy samozaładowcze;
- liniowych elementów infrastruktury transportowej, w tym: dróg kołowych i kolejowych oraz szlaków żeglugi śródlądowej.

W działaniach jednostek RSOM w portach morskich na pierwszy plan wysuwają się szeroko pojęte przedsięwzięcia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji portowych, w tym przeciwdziałanie zagrożeniu minowemu. Dobrze wyposażone porty morskie, w których nie dokonano zniszczeń infrastruktury i urządzeń przeładunkowych, wymagają jedynie ze strony jednostek RSOM sprawnego organizowania wyladunku sprzętu i zapasów środków materiałowych i bojowych na nabrzeża portowe przy wykorzystaniu stacjonarnych urządzeń przeładunkowych. Do zadań należy także organizowanie stref etapowego gromadzenia zasobów w celu przeładunku na środki transportu lądowego oraz formowanie konwojów i dalsze przemieszczanie do rejonu operacyjnego przeznaczenia.

W celu zapewnienia wymaganych zdolności przeładunkowych wykorzystywane są najczęściej nabrzeża cywilnych portów handlowych. W bardzo szerokim zakresie korzysta się również ze wsparcia państwa-gospodarza, szczególnie w zakresie korzystania ze stacjonarnych urządzeń przeładunkowych oraz środków transportu lądowego. Zgodnie z zasadami HNS państwo-gospodarz w okresie napięcia, kryzysu lub konfliktu — przyjmie, będzie transportowało lub zapewni wsparcie sił państwa wysyłającego. Obejmować ma to również przyjęcie i rozładunek sprzętu oraz środków materiałowo-technicznych, które przybędą drogą morską poprzez wyznaczone porty morskie. Personel państwa wysyłającego, w tym również mobilne jednostki RSOM, może w niezbędnych przypadkach pomagać przy wyładunku sprzętu w rejonach postoju i ześrodkowania sił.

Zakładać jednak trzeba, że w trakcie prowadzonych działań porty podstawowe mogą zostać zniszczone lub uszkodzone w stopniu uniemożliwiającym ich wykorzystanie. Z tego powodu szczególnego znaczenia nabiera możliwość wykorzystania małych portów i przystani, a także dokonywania przeładunków na nieuzbrojonym, przygotowanym pod względem inżynieryjnym i nawigacyjno-hydrograficznym odcinku wybrzeża morskiego, gdzie organizowane będą punkty przeładunkowe.

ZADANIA JEDNOSTEK RSOM W ZAKRESIE PODNOSZENIA SPRAWNOŚCI PRZEŁADUNKOWEJ PORTÓW I ROZWIJANIA SPOD NA NIEUZBROJONYM BRZEGU

Poszczególne pododdziały jednostki RSOM w zależności od potrzeb powinny być zdolne do odtwarzania zdolności przeładunkowych portów morskich oraz podnoszenia sprawności przeładunkowej małych portów i przystani. W tym zakresie konieczne jest zabezpieczanie wyładunków środków materiałowo-technicznych na zastępcze (tymczasowe) nabrzeża przeładunkowe, zabezpieczanie przeładunków na redach portów oraz przygotowywanie i utrzymanie rejonów wyładunku sprzętu z jednostek pływających na nieuzbrojony brzeg.

Do głównych zadań jednostek RSOM w przypadku wyznaczenia SPOD w małych portach i przystaniach należy przede wszystkim podnoszenie ich wydajności przeładunkowych. W tym zakresie realizowane będzie zapewnienie wsparcia morskiego prac przeładunkowych, rozwinięcie, podtrzymanie oraz przebudowa i przystosowanie przystani dla potrzeb narodowych oraz sojusznicznych.

Uwzględniając uwarunkowania operacyjno-taktyczne działań, założyć należy możliwość utraty części infrastruktury portowej w ramach systemu bazowania sił morskich i znaczne zniszczenia infrastruktury inżynieryjno-portowej portów cywilnych. Możliwe jest również realizowanie zadań przeładunkowych w zniszczonych portach i przystaniach na teatrze działań w znacznym oddaleniu od portów własnych i sojusznicych. Do podstawowych przedsięwzięć realizowanych przez jednostki RSOM, mających na celu umożliwienie przeładunków w przypadku braku wymaganych zdolności przeładunkowych małych portów i przystani lub w zniszczonych portach i przystaniach morskich, należy budowa i utrzymanie zastępczych nabrzeży przeładunkowych i linii cumowniczych przy wykorzystaniu pomostów pływających.

Urządzenie i utrzymanie zastępczych nabrzeży przeładunkowych i linii cumowniczych w basenach portów polega na budowie pomostów załadowniczych służących do dogodnego realizowania zadań przeładunkowych. Zadania te są realizowane w szczególnych warunkach, przy wykorzystaniu pomostów pływających, gdy wykorzystanie istniejących stałych nabrzeży w portach jest niemożliwe. Konieczność taka występuje zwłaszcza w sytuacji, gdy głębokości przy stałych nabrzeżach uniemożliwiają zawinięcie jednostek transportowych lub nabrzeża uległy zniszczeniu czy uszkodzeniu.

Zastępcze pływające nabrzeża przeładunkowo-cumownicze w basenach portowych urządza się w miejscach, do których mogą podejść jednostki pływające, zapewniających bezpieczny manewr pomostem oraz dogodny zjazd i wjazd pojazdów samochodowych i specjalnych oraz sprzętu mechanizacji prac przeładunkowych. W celu umożliwienia sprawnego przeładunku sprzętu i środków materiałowych z zastępczych pływających nabrzeży przeładunkowo-cumowniczych na jednostki transportowe jednostka RSOM musi dysponować dokładnymi danymi uzyskanymi w ramach rozpoznania inżynieryjnego wybranych elementów portu. Rozpoznanie to obejmuje:

- obszar i głębokość basenów portowych;
- charakter zniszczeń nabrzeży, pomostów i pirsów;
- istniejące przeszkody, szczególnie podwodne;
- stan techniczny urządzeń portowych, urządzeń przeładunkowych, linii przesyłowych;
- stan dróg dowozu i ewakuacji;
- możliwość przygotowania i utrzymania rejonu ześrodkowania sprzętu z rozładowywanych jednostek transportowych.

W szczególnych przypadkach realizowane są przeładunki na redach małych portów i przystani. Zabezpieczenie przeładunków polega na realizacji rozładunku jednostek transportu morskiego przy wykorzystaniu pomostów pływających na redach portów i przystani morskich, do których jednostka transportowa nie może zawinąć. Będzie ono miało miejsce w szczególnych sytuacjach, gdy wejście jednostki transportowej do portu i jego wykorzystanie będzie niemożliwe lub niecelowe. Wówczas niezbędne jest określenie na brzegu rejonu wyładowania i pozycji jednostki transportowej na redzie oraz zapewnić zabezpieczenia ratownicze na morzu i na brzegu.

Zorganizowane w celu sprawnego realizowania przeładunków stanowisko załadowczo-wyładowcze to przygotowane pod względem inżynierskim miejsce w porcie lub przystani morskiej i wyznaczone do jego utrzymania pododdziały. Stanowisko wyładowcze powinno umożliwiać sprawne wyładowanie niepływającej techniki wojskowej oraz środków materiałowych z jednostki transportowej na prom lub pomost pływający będący środkiem ich transportu z okrętu na brzeg i dalszy rozładunek na nabrzeża lub pirsy. Przykładowe warianty rozładunku techniki wojskowej przy wykorzystaniu pomostów pływających przedstawia fotografia 1.



Fot. 1. Rozładunek techniki wojskowej przy wykorzystaniu pomostów pływających

Źródło: J. P. Ash, L. M. Robinson, *17 Port and Maritime Regiment RLC*⁷, prezentacja multimedialna.

⁷ 17 Port and Maritime Regiment RLC jest typową jednostką realizującą zadania z zakresu zapewnienia siłom brytyjskim możliwości korzystania ze stałych portów i mobilnych, do-
raźnie organizowanych na plażach miejsc załadunku i wyładunku sprzętu i materiałów. Trzon
regimentu stanowią specjaliści Królewskiego Korpusu Logistycznego (*Royal Logistic Corps* —
RLC) W skład RLC wchodzi żołnierze różnych specjalności realizujący zadania z zakresu prze-
ładunku, transportu sprzętu i materiałów, obsługi ciężkiego sprzętu, obsługi i naprawy jednostek
pływających, kontroli i organizacji przerzutów środków materiałowych, kontrolerzy zaopatrzenia,
specjaliści obsługi i naprawy linii kolejowych, specjaliści łączności oraz pluton gospodarczy.

Podczas realizacji tego zadania istnieje konieczność inżynierskiego rozpoznania basenów i kanałów portowych oraz torów wodnych na redzie, a także bardzo często konieczność usuwania podwodnych przeszkód.

Przeładunki uzbrojenia, sprzętu wojskowego oraz środków materiałowych i bojowych na nieuzbrojony brzeg będą realizowane w przypadku braku możliwości wykonania tego zadania w porcie na skutek zniszczenia infrastruktury portowej w stopniu przekraczającym możliwości jednostek RSOM w zakresie usunięcia tych zniszczeń oraz w rejonach, w których nie ma portów mogących przyjmować morskie jednostki transportowe. W sytuacji, gdy konieczne jest organizowanie punktów przeładunkowych poza portami i przystaniami morskimi, głównymi czynnikami, od których zależy ich lokalizacja, są:

- dogodne warunki hydrologiczno-meteorologiczne w danym rejonie;
- właściwa, pod względem możliwości wykorzystania ukształtowania brzegu, struktura, nawierzchnia, dogodna lokalizacja dróg dojazdowych, zalesienie itp.

Punkty przeładunkowe zlokalizowane w rejonach spełniających wyżej wymienione wymagania przygotowywane są następnie pod kątem inżyniersko-technicznym i organizacyjnym. W zależności od postawionego zadania i pory roku wiążącej się ściśle z warunkami hydrometeorologicznymi, charakteru działań przeciwnika, możliwości oraz czasu przeznaczanego na przygotowanie punktu przeładunkowego do realizacji przedsięwzięć przeładunkowych zakres tych prac może obejmować:

- budowę pomostów przeładunkowych;
- utwardzenie nawierzchni plaży dla ruchu pojazdów kołowych;
- wyznaczenie i oznakowanie poszczególnych stanowisk przeładunkowych;
- przygotowanie i oznakowanie dróg dojazdu oraz rejonów wyczekiwania dla wojsk i ładunku zaopatrzenia materiałowego;
- wykonanie dalb cumowniczych oraz ustawienie beczek cumowniczych;
- zgromadzenie niezbędnej ilości materiałów inżyniersko-saperskich;
- zorganizowanie stanowiska dowodzenia;
- realizację szeroko pojętych przedsięwzięć z zakresu zabezpieczenia bojowego, logistycznego i specjalnego.

Wyładunek środków niepływających i sprzętu wojskowego na nieuzbrojony brzeg realizowane będzie przy wykorzystaniu promów lub pomostów pływających, holowanych lub z własnym napędem jako środków transportu na odcinku jednostka transportowa — nieuzbrojony brzeg.

Wyładunek na nieuzbrojony brzeg może być realizowany w dwóch wariantach: przy brzegu oraz na morzu w strefie przybrzeżnej. W wariantcie pierwszym przeładunki przy brzegu organizuje się wtedy, gdy warunki pozwalają na podejście jednostki do pomostu, a połączenie następuje w wyniku manewru pomostu do jednostki transportowej. Wariant drugi przewiduje przeładunki na morzu w strefie przybrzeżnej. Przeładunki na morzu realizuje się, gdy stan dna morskiego (dno kamieniste, występujące wraki i inne przeszkody) nie pozwala na podejście jednostki transportowej do brzegu, w oś pomostu. W wariantcie tym jednostka transportowa kotwaczy w odległości od kilku do kilkuset i więcej metrów od brzegu. W takim przypadku niezbędne jest wykorzystanie promów lub pomostów pływających holowanych lub z własnym napędem.

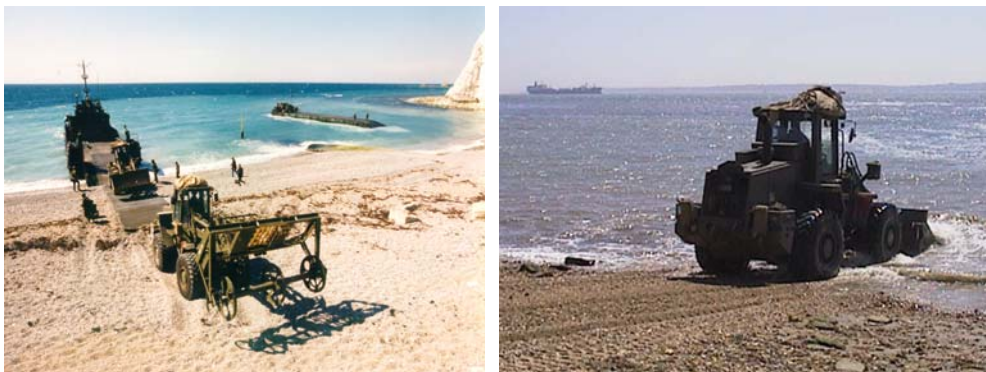
Przed rozpoczęciem operacji wyładunku techniki wojskowej na nieuzbrojony brzeg należy przygotować stanowisko wyładowcze. Stanowisko to obejmuje rejon wybrzeża wraz z przyległym akwenem. Na wybrzeżu przygotowuje się utwardzone odcinki plaży, na które dokonywany będzie rozładunek sprzętu z promów lub pomostów pływających, drogi dojazdu z plaży do rejonów etapowych oraz rejonów etapowe, w których gromadzony będzie sprzęt przed dalszym przemieszczaniem go do rejonów ześrodkowania. Przygotowanie stanowiska wyładowczego poprzedzane jest rozpoznaniem inżynieryjnym, które powinno:

- wykryć przeszkody (zapory) w wodzie, a następnie wyznaczyć oś stanowiska i określić granice manewrowania promem lub pomostem pływającym;
- ustalić drogi dojazdu samochodów do stanowiska wyładowczego, miejsca rozmieszczenia rejonów etapowych i rejonów ześrodkowania oraz środków zabezpieczenia ratowniczego na brzegu;
- określić zakres prac niezbędnych do urządzenia i utrzymania stanowiska.

W celu stworzenia pododdziałom sprzyjających warunków wykonania zadań w ramach przygotowania, a następnie utrzymania stanowiska realizuje się ponadto zasadnicze przedsięwzięcia obrony i ochrony, takie jak ubezpieczenie, maskowanie oraz ochronę ludzi i sprzętu przed środkami rażenia przeciwnika.

Na stanowisku przygotowuje się drogę zasadniczą oraz drogę zapasową. Przygotowanie tych dróg polega na wzmocnieniu odcinków trudnych do przekroczenia przez samochody, wykonaniu przejścia przez skarpy wydmowe i zgromadzeniu niezbędnego zapasu pokryć drogowych do utrzymania wyznaczonych odcinków dróg.

Fotografia 2. przedstawia przygotowanie stanowiska wyładowczego na nieuzbrojonym brzegu, a fotografia 3. wyładunek techniki wojskowej na nieuzbrojony brzeg.



Fot. 2. Przygotowanie nieuzbrojonego brzegu do rozwinięcia punktu wyladunku

Źródło: J. P. Ash, L. M. Robinson, 17 Port and Maritime Regiment RLC, prezentacja multimedialna.



Fot. 3. Wyladunek techniki wojskowej na nieuzbrojony brzeg

Źródło: J. P. Ash, L. M. Robinson, 17 Port and Maritime Regiment RLC, prezentacja multimedialna.

WYPOSAŻENIE JEDNOSTEK RSOM

O możliwości sprawnego wykorzystania mobilnych jednostek RSOM decyduje ich wyposażenie w specjalistyczny sprzęt transportowy i przeładunkowy. Pododdziały transportowe jednostki RSOM przeznaczone są do transportu ładunków do wyznaczonych rejonów ześrodkowania, pomiędzy rejonami ześrodkowania, terminalami lotniczymi, kolejowymi i samochodowymi oraz w obrębie samych terminali. Dysponują sprzętem umożliwiającym przewozy kontenerów specjalnych i transportowych, jak również ładunków nieskonteneryzowanych. Wśród wyposażenia dominują

pojazdy do przewozu kontenerów 20 i 40-stopowych, pojazdy do przewozu ładunków spaletyzowanych, cysterny oraz pojazdy niskopodwoziowe do przewozu ciężkiego sprzętu wojskowego. Istotną rolę spełniają pojazdy wyposażone w systemy samozaładowcze. W ramach pododdziałów transportowych funkcjonują również grupy przeładunkowe wyposażone w sprzęt mechanizacji prac przeładunkowych, w tym podnośniki widłowe oraz dźwigi, jak również w sprzęt umożliwiający płaskie przemieszczanie ładunków skonteneryzowanych i spaletyzowanych po uprzednio przygotowanym (utwardzonym) terenie oraz układanie kontenerów w stosy. Do podstawowego wyposażenia tych pododdziałów należą⁸:

- podnośniki widłowe i transportery widłowe do transportu i układania sprzętu i materiałów — przeznaczone do obsługi ładunków niebezpiecznych i umożliwiające transport do i z ładowni jednostek pływających spaletyzowanych zapasów środków materiałowych z amunicją włącznie;
- podnośniki i transportery widłowe do transportu i wysokiego składowania kontenerów — przeznaczone do załadunku na jednostki pływające i wyładunku z nich zapasów środków materiałowych umieszczonych w standardowych 20 i 40-stopowych kontenerach oraz wysokiego składowania kontenerów w 2–3 stosy;
- ciężkie terenowe, wielofunkcyjne podnośniki widłowe — przeznaczone do transportu sprzętu na i z jednostek pływających oraz pracy w wodzie morskiej do głębokości 1,2 m, dodatkowo wyposażone w osłony przed chlapaniem do wysokości 0,6 m;
- dźwigi samobieżne — przeznaczone do załadunku i wyładunku materiałów spaletyzowanych oraz kontenerów w miejscach, gdzie niedostępna jest standardowa infrastruktura portowa;
- przewoźne systemy załadowczo-wyładowcze do przewozu kontenerów — przeznaczone do płaskiego transportu kontenerów w portach;
- samobieżne urządzenia do załadunku i wyładunku kontenerów na i z platform kolejowych.

W skład jednostki RSOM wchodzi również pododdziały, których zadaniem jest przystosowanie rejonu wyładunku, szczególnie w przypadku przeładunków w oparciu o nieuzbrojony brzeg, przygotowanie terenu, zorganizowanie rejonów etapowych i ześrodkowania oraz wykonanie dróg dojazdowych do tych rejonów. Pododdziały

⁸ *Określenie modelowego składu i wyposażenia oraz zasad działania mobilnej kompanii — morski oddział przeładunkowy*, praca zbiorowa, AMW, Gdynia 2003. s. 59.

te wyposażone są w maszyny inżynieryjno-drogowe, koparki, spycharko-ładowarki, elastyczne pokrycia drogowe umożliwiające rozbudowę SPOD w pozbawionych utwardzonych dróg rejonach nieuzbrojonego brzegu.

Jednostki te dysponują też wyposażeniem umożliwiającym transport niepływającej techniki wojskowej oraz środków materiałowych z jednostek transportowych zakotwiczonych na redach portów lub w rejonach wyznaczonych na nieuzbrojonym brzegu punktów przeładunkowych. Do tego sprzętu należy zaliczyć⁹:

- pływające jednostki desantowe wraz z załogami — przeznaczone do transportu sprzętu z rozładowywanych jednostek transportowych na nieuzbrojony brzeg;
- pływające jednostki pomocnicze wraz z załogami — wykonujące zadania jako holowniki i przeznaczone do asystowania podczas manewrów rozładowywanych dużych jednostek transportowych, holowania, zadań związanych z walką z pożarami na jednostkach pływających, manewrowania pontonami pływającymi;
- pontony pływające z własnym napędem lub przeznaczone do holowania zestawione z segmentów, które mogą być wykorzystywane w różnych konfiguracjach jako: ponton, rampa załadownicza lub pływająca platforma; pontony w wersji rampy załadowniczej przeznaczone są do rozładunku lub załadunku jednostek pływających w portach, w przypadku gdy niemożliwe jest wykorzystanie dźwigów;
- szybkie łodzie motorowe — przeznaczone do zadań związanych z dowodzeniem i kontrolowaniem operacji przeładunkowych.

Zgodnie ze standardami NATO jednostka RSOM powinna być samowystarczalna logistycznie, co wiąże się z koniecznością zapewnienia właściwych warunków bytowych własnemu personelowi oraz etatowej obsłudze przyjmowanego sprzętu i uzbrojenia. Niezbędne jest też zapewnienie zdolności odtwarzania zdatności technicznej eksploatowanego sprzętu. W tym celu w skład jednostki RSOM wchodzi grupy remontowe przeznaczone do wykonywania w warunkach polowych zadań wchodzących w zakres napraw i remontów bieżących sprzętu inżynieryjnego i transportowego będącego na wyposażeniu jednostki oraz mechanizacji prac przeładunkowych. Prace remontowe wykonywane są najczęściej metodą wymiany zespołów i podzespołów lub drobnych napraw. Niezbędne są również pododdziały zapewniające bezpieczeństwo funkcjonowania SPOD, w tym również saperów i pływonurków minierów.

⁹ Tamże, s. 60.

WNIOSKI

Mobilne Jednostki Przyjęcia, Ześrodkowania i Dalszego Ruchu Wojsk (RSOM) realizują swoje podstawowe zadania przyjęcia transportowanego drogą morską sprzętu i środków materiałowych w morskim porcie wyładunku SPOD. W tym celu organizują punkty wyładunku techniki wojskowej, które w zależności od warunków panujących w rejonie prowadzonej operacji mogą być zlokalizowane w dobrze wyposażonych portach, w portach o zniszczonej infrastrukturze i suprastrukturze, w małych portach i przystaniach oraz na nieuzbrojonym brzegu. W przypadku przyjęcia sił wzmocnienia na terenie państwa będącego członkiem NATO na realizację zadań RSOM szczególny wpływ ma wsparcie ze strony państwa-gospodarza. Dotyczy to zwłaszcza udostępnienia portów i przystani morskich do celów rozładunku morskich środków transportowych oraz udostępnienia szlaków komunikacyjnych i zapewnienia środków transportu do dalszego przemieszczania wojsk. W dobrze wyposażonych portach podstawowym zadaniem jednostki RSOM będzie jedynie dokonanie rozładunku oraz zorganizowanie dalszego przesłania sprzętu do rejonów przeznaczenia.

Konieczność prowadzenia przez państwa paktu północnoatlantyckiego operacji ekspedycyjnych w odległych rejonach świata powodować może bardzo ograniczone wsparcie logistyczne realizowane w ramach wsparcia państwa-gospodarza lub całkowity jego brak. Dodatkowo rejon rozwoju sił ekspedycyjnych najczęściej nie dysponują rozwiniętą infrastrukturą transportową lub istniejąca w tych rejonach infrastruktura jest w bardzo poważnym stopniu zniszczona.

Konieczność organizowania rozładunków w portach zniszczonych, niedysponujących wymaganymi stałymi urządzeniami przeładunkowymi lub w małych portach i przystaniach morskich dodatkowo komplikuje zadania jednostek RSOM. W tym przypadku zadaniem jednostki RSOM jest odtworzenie lub podniesienie sprawności przeładunkowej poprzez przygotowanie nabrzeży z pomostów pływających i wykorzystywanie własnego sprzętu do mechanizacji prac przeładunkowych. W sytuacji, gdy jednostki transportowe ze względu na zniszczenia infrastruktury portowej lub zbyt małe głębokości nie mogą zawinąć do portu, przeładunek organizowany jest na redach. Szczególnie trudnym przedsięwzięciem jest przygotowanie i utrzymanie punktu wyładunku na nieuzbrojonym brzegu.

Szeroki zakres zadań realizowanych przez jednostki RSOM powoduje, że powinny one być wyposażone w specjalistyczny sprzęt do obsługi ładunków, przewozu, ładowania i rozładowywania palet, kontenerów, ciężkiej techniki wojskowej oraz zapasów środków materiałowych, włączając w to ładunki niebezpieczne, z jednego rodzaju transportu na inny, zgodnie z dokumentami standaryzacyjnymi NATO. W skład

tych jednostek powinni wchodzić żołnierze różnych specjalności realizujący zadania z zakresu przeladunku, transportu sprzętu i materiałów, obsługi ciężkiego sprzętu, obsługi i napraw portowych urządzeń przeladunkowych oraz pododdziały zabezpieczenia logistycznego.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Ash J. P., Robinson L. M., *17 Port and Maritime Regiment RLC*, prezentacja multimedialna.
- [2] *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, DD/4.1, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2008.
- [3] *Doktryna transportu i ruchu wojsk Sił Zbrojnych RP*, DD/4.4, Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2007.
- [4] *Doktryna wsparcia przez państwo-gospodarza*, DD/4.5, Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2005.
- [5] *Modes of Multinational logistic support*, AJP-4.9, NATO Standardization Agency, 2005.
- [6] *Określenie modelowego składu i wyposażenia oraz zasad działania mobilnej kompanii — morski oddział przeladunkowy*, AMW, Gdynia 2003.
- [7] *Reception, staging, onward movement, and integration*, Headquarters, Department of the Army, Washington, DC, 17 March 1999.

CAPABILITIES OF RSOM UNITS TO ESTABLISH MARITIME EMBARKATION PORT

ABSTRACT

NATO member countries are involved in operations in various parts of the world, as a rule far away from military bases of the allied countries. The main effort aimed at transporting troops is borne by maritime strategic transport, where supplies are carried between an embarkation and a disembarkation port. The main task of a unit designed to receive, concentrate and then move them further is to make a safe disembarkation of supplies carried by sea, organize an area

of concentration and further dispatch them to the place of destination. These tasks are carried out in maritime disembarkation ports established in the area of operation, in a maritime harbor, in a stretch of coast adapted to disembarkation.

Keywords:

maritime strategic transport, maritime disembarkation port, area of concentration, reception, reforming, further movement of troops.

Recenzent dr hab. Mariusz Zieliński, prof. AMW