

## PROBLEMY W PRZEMIESZCZENIU PKW – W PERSPEKTYWIE PLANOWANEJ OPERACJI WYCOFANIA WOJSK Z AFGANISTANU

**Sławomir PATERAK\***

\* Zakład Logistyki – Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych imienia generała Tadeusza Kościuszki  
e-mail: s.paterak@wso.wroc.pl

Artykuł wpłynął do redakcji 20.09.2013 r., Zweryfikowaną i poprawioną wersję po recenzjach i korekcie otrzymano w marcu 2014 r.

© Zeszyty Naukowe WSOWL

*Zasadniczym celem niniejszego opracowania jest przedstawienie ogromnego wyzwania, jakie czeka logistykę naszych sił zbrojnych w perspektywie wycofania Polskiego Kontyngentu Wojskowego z Afganistanu oraz wskazanie ewentualnych źródeł zagrożeń i problemów, z którymi zapewne przyjdzie nam się zmierzyć.*

**Słowa kluczowe:** *Polski Kontyngent Wojskowy w Afganistanie, logistyka wojskowa, transport wojskowy, przegrupowanie wojsk, planowanie*

### WSTĘP

Polski Kontyngent Wojskowy zostanie wycofany z Afganistanu w 2014 roku. To ogromne wyzwanie dla logistyki naszych sił zbrojnych. Wszyscy pamiętamy dzień, kiedy otrzymaliśmy amerykańską propozycję zapraszającą Polskę do uczestnictwa w operacji Iracka Wolność<sup>1</sup>, a przede wszystkim do dowodzenia wielonarodową dywizją i zarządzania jedną z czterech stref stabilizacyjnych w Republice Iraku. Propozycja była wyrazem uznania i szacunku dla naszego kraju za udział w kształtowaniu międzynarodowego systemu bezpieczeństwa. Było to jednak olbrzymie wyzwanie dla naszego państwa i wielu jego struktur, przede wszystkim Sił Zbrojnych. Wyzwanie tym większe, że od czasów drugiej wojny światowej SZ RP nie podejmowały działań na tak dużą skalę, na tak odległym teatrze działań<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Iracka Wolność* – konflikt zbrojny między koalicją sił międzynarodowych (Wielka Brytania – Stany Zjednoczone USA) a armią Iraku. Rozpoczął się 20 marca 2003r. i doprowadził do obalenia rządów Saddama Husajna.

<sup>2</sup> *Teatr działań* – obszar lądowy, morski i powietrzny, na którym rozwijają i prowadzą działania wojenne określone siły zbrojne walczących stron realizujące zadania strategiczne wynikające z politycznych celów wojny. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Wyd. BIP MON, Warszawa 1996, s.106.

Podjmując to wyzwanie, strona polska podjęła równocześnie ogromne ryzyko. Wówczas istotnego znaczenia nabrała kwestia potencjału transportowego, jakim dysponowała nasza armia. Konieczność wysokiej mobilności wojsk zdolnych w możliwie krótkim czasie skutecznie reagować na zagrożenia oraz kwestia przemieszczenia dużej liczby jednostek sprzętowych oraz żołnierzy na dużą odległość stała się olbrzymim wyzwaniem zarówno dla sztabów jednostek wojskowych (JW), jak i Zarządu Planowania Logistyki – P4 Sztabu Generalnego (Szt. Gen.) czy Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych (IWsp. SZ) oraz wchodzącego w skład komórek organizacyjnych – Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Kierowania Ruchem Wojsk (STiRW–CKRW). Był to moment przełomowy dla naszych SZ, ponieważ przyszło nam się wywiązać ze zobowiązań sojuszniczych, zgodnie z zapisami art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego, który otrzymał brzmienie:

*„(...) Strony zgadzają się, że zbrojna napaść na jedną z nich w Europie lub Ameryce Północnej będzie uważana za napaść przeciwko nim wszystkim; wskutek tego zgadzają się one na to, że jeżeli taka zbrojna napaść nastąpi, każda z nich w wykonaniu prawa do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, uznanego przez artykuł 51 Karty Narodów Zjednoczonych, udzieli pomocy stronie lub stronom tak napadniętym, podejmując natychmiast indywidualnie i w porozumieniu z innymi stronami taką akcję, jaką uzna za konieczną, nie wyłączając użycia siły zbrojnej, w celu przywrócenia i utrzymania bezpieczeństwa obszaru północnoatlantyckiego. Środki takie zostaną zastosowane, gdy tylko Rada Bezpieczeństwa podejmie działania konieczne do przywrócenia i utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.”*

Powyższy zapis przypomina, że siły zbrojne powinny posiadać zdolności w zakresie przemieszczenia na duże odległości w różne regiony świata.

Udział w misjach pokojowych wymaga profesjonalnego i znakomitego przygotowania. Nasi żołnierze pełnili, pełnią lub będą pełnić służbę w trudnych warunkach geograficznych i klimatycznych, daleko od kraju i najbliższych. W krajach o odmiennych obyczajach i kulturze (Irak, Czad, Afganistan), gdzie każdy gest lub słowo wymaga wielkiej ostrożności oraz gdzie niebezpieczeństwo grozi praktycznie z każdej strony. Odwaga i wiedza o realiach otaczającego świata oraz znajomość żołnierskiego rzemiosła pozwalała przetrwać i profesjonalnie realizować stawiane zadania. Doświadczenie zdobyte w zakresie transportu i ruchu wojsk PKW owocuje w codziennej działalności. Irak był olbrzymim wyzwaniem i zarazem dobrą szkołą – przed tym, co nas czeka w 2014 roku.

## 1. WYCOFANIE WOJSK Z AFGANISTANU

Decyzja, którą autor przedstawił na wstępie swoich rozważań, a która została podjęta przez przywódców 28 państw członkowskich spowodowała, że logistycy otrzymali czas na zaplanowanie operacji związanej z przemieszczeniem mienia kontyngentu do kraju. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej – Bronisław Komorowski stwierdził jednoznacznie, że zakończenie misji w Afganistanie wiąże się z koniecznością „działań na rzecz stworzenia dogodnych dróg transportu, tak aby nasi żołnierze i sprzęt mógł wrócić do Polski w jak najlepszej kondycji, w odpowiednim momencie wyznaczonym kalendarzem NATO”<sup>3</sup>. Decyzje polityczne miały niewątpli-

<sup>3</sup> *Słowa wypowiedziane na Szczycie NATO w Chicago*, [online] [dostęp: 15.02.2013] Dostępny

wy wpływ na zasady, na jakich ma to być zrealizowane. Ministerstwo Obrony Narodowej przedstawiło senackiej komisji obrony narodowej informację na temat działalności Sił Zbrojnych RP poza granicami kraju. Jej częścią była wstępna koncepcja transportu do kraju żołnierzy i pracowników wojska oraz mienia należącego do Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Islamskiej Republice Afganistanu. Z pisemnej informacji MON dla senatorów wynika, że opracowany w Szt. Gen. dokument przewiduje dwa etapy wycofania. W drugim kwartale 2013 r. z Azji ma wyjechać 125 jednostek sprzętu i 75 kontenerów. Natomiast w drugiej połowie 2014 r. – 219 jednostek sprzętu i 349 kontenerów (oczywiście te dane mogą ulec zmianie).

Kością niezgody były kwestie finansowe oraz odmienne interesy poszczególnych państw. Państwa natowskie, jak i te spoza Sojuszu, zgodziły się, co do terminu (czasu) zakończenia funkcjonowania kontyngentu w roku 2014. Zapewne nie wszystkie chętnie i tak optymistycznie, jak to wynika z przekazów medialnych, lansowanych przez Waszyngton i tamtejszą administrację, ale ostateczny sukces w tej kwestii należy uznać za rzeczywisty.

### 1.1. W jaki sposób?

To pytanie spędza sen z powiek kadrze logistycznej zajmującej się tą problematyką, ponieważ o ile relatywnie prosta jest kwestia ustalenia poszczególnych terminów, to już wybór dróg i sposobu ewakuacji jest sprawą trudniejszą. Większość sprzętu, jaki został zgromadzony przez siły ISAF (International Security Assistance Force) w Afganistanie przez ponad dziesięć ostatnich lat, będzie musiało teraz wrócić. Mienie PKW zostanie podzielone na trzy grupy: przeznaczone do transportu do kraju, do pozostawienia w Afganistanie (np. jako dar dla armii afgańskiej lub organizacji humanitarnych) oraz sprzęt, którego nie oplaca się przewozić do kraju. Mowa tu przede wszystkim o zapleczu kulturalno-oświatowym czy wyposażeniu kontenerów mieszkalnych, uzbrojeniu, czy też typowo niebojowym wyposażeniu baz NATO. „*To wszystko sporo waży i nie oplaca się nam tego zabierać do kraju, dlatego te rzeczy trafią do podmiotów w rejonie misji* – mówi generał Łukowski<sup>4</sup> – *jest tam brygada afgańska, z którą współpracujemy* – wyjaśnia. *Sami płacimy za transport, więc trzeba będzie przyglądać się każdej śrubce* – dodaje podpułkownik Dariusz Zawiliński, zastępca szefa Oddziału Logistyki w Dowództwie Operacyjnym SZ<sup>5</sup>.

Koncepcja Szt. Gen. zakłada, że wszyscy żołnierze i pracownicy wojska wrócą do kraju do 31 grudnia 2014 r. Do tego czasu ma też powrócić mienie kontyngentu, ale zakłada się też alternatyw, – że sprzęt będzie w drodze najpóźniej do końca I kwartału 2015 r., ale już poza Afganistanem. Jednak nawet uwzględniając ten fakt, masa sprzętu, który trzeba będzie wycofać, liczona jest w tysiącach ton, a to oznacza spore wyzwania logistyczne.

---

w Internecie: <http://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/komorowski-polska-nie-jest-osamotniona,253085.html>.

<sup>4</sup> Gen. Bryg. Dariusz Łukowski – Zastępca Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych – Szef Logistyki.

<sup>5</sup> T. Wróbel.: *Wracamy do domu, czyli wycofanie polskich żołnierzy z Afganistanu*. [w:] Polska Zbrojna [online] [dostęp: 07.02.2013] Dostępny w Internecie: <http://wiadomosci.wp.pl/page,3,title,Wracamy-do-domu-czyli-wycofanie-polskich-wojsk-z-Afganistanu,wid,14971779,wiadomosc.html>.

## 1.2. Dlaczego?

Bowiem w przypadku Afganistanu nie wystarczy zwyczajnie załadować sprzęt na ciężarówkę lub pociąg, wywieźć do portu, przeładować na statek i spokojnie odtransportować do macierzystej bazy. Nie, Afganistan to kraj, którego położenie geograficzne i polityczne (np. stosunki z sąsiadami) jest na tyle skomplikowane, że wszelaki transport towarów do i z baz ISAF praktycznie zawsze wiąże się z jakimiś problemami. Dla logistyków jest ważne, w którym momencie konkretny sprzęt uznany za zbędny można przygotować do odesłania do kraju. Trzeba bowiem między innymi sprawdzić zgodność poszczególnych jego części z dokumentacją (na przykład numery seryjne, metryki), ocenić jego stan techniczny i przesłać te informacje do kraju. Kontyngent przekazuje te dane Dowództwu Operacyjnemu SZ, a ono zaczyna uzgadniać z gestorem dalsze postępowanie.

Jeśli chodzi o całe mienie kontyngentu, to są trzy zasadnicze kierunki działania<sup>6</sup>:

- jedna z nich to przeprowadzenie tak zwanego wybrakowania w przypadku, gdy dane mienie utraciło walory użytkowe<sup>7</sup>;
- drugi kierunek to przekazanie mienia stronie afgańskiej. Konkretnie decyzje będą podejmowane po konsultacjach z gestorami w Polsce. Gdyby pojawiła się możliwość przekazania Afgańczykom uzbrojenia, potrzebne będą wcześniejsze uzgodnienia z dowództwem Międzynarodowych Sił Wsparcia Bezpieczeństwa. Chodzi o unifikację wyposażenia i kwestię późniejszego jego serwisowania;
- trzecim i najważniejszym kierunkiem działania jest zakwalifikowanie mienia do transportu do kraju. Informacje o stanie technicznym sprzętu dadzą gestorom wiedzę o tym, czy będzie on zdalny do użytku po uzupełnieniu i przeglądzie, czy trzeba go wyremontować. Należy bowiem zaplanować na ten cel środki finansowe. Ponadto konieczne jest dokładne sprawdzenie stanu technicznego sprzętu ze względu na bardzo rygorystyczne przepisy dotyczące transportu drogą powietrzną.

Afganistan jest krajem śródlądowym, w związku z tym nie ma możliwości wyboru najdogodniejszej pod kątem ekonomicznym opcji, transportu sprzętu wojskowego bezpośrednio drogą morską. Kraj ten dysponuje bardzo słabo rozwiniętą siecią kolejową. Poza kilkudziesięcioma kilometrami połączenia kolejowego z Mazar-i-Sharif do Hairatan w Uzbekistanie, funkcjonuje kilka mniejszych odcinków. Alternatywą są drogi lądowe, przez kraj przebiega przecież strategiczna i jedyna autostrada, tzw. HIGHWAY ONE. Afganistan dysponuje połączeniami drogowymi z Pakistanem oraz krajami Azji Centralnej, zwłaszcza Uzbekistanem oraz Tadżykistanem. Niestety tutaj znowu pojawia się kwestia, o której wspominałem już wcześniej. W grę wchodzi polityka oraz pieniądze. W czym tkwi problem? W tym, że transport drogowy zaopatrzenia do Afganistanu (podobnie jak jego wywóz) wymaga wielu zabiegów oraz ustępstw politycznych NATO w stosunku do krajów tranzytowych. Widać to dobitnie na przykładzie Pakistanu. Koszty transportu zaopatrzenia przez Pakistan są relatywnie niewysokie. Problemy zaczynają

<sup>6</sup> Tamże.

<sup>7</sup> *Zasady prowadzenia gospodarki materiałowej i finansowej w polskich kontyngentach wojskowych realizujących zadania poza granicami państwa*, MON, Warszawa 2008.

się, gdy trzeba rozliczyć się z Islamabadem, nieoficjalnie szacuje się, że każda ciężarówka zmierzająca do Afganistanu to „podatek” w kwocie około 250 dol. Nie jest też tajemnicą, że przychylność Pakistańczyków uzależniona jest także od stałych kwot finansowych zasilających budżet wojskowy.

Pozostaje transport drogą powietrzną. Jest to opcja, którą oczywiście należy rozważyć, podkreślając fakt, że jest znacznie droższa w stosunku do pozostałych rodzajów transportu. Wyczarterowanie w ramach programu SALIS (Strategic Airlift Interim Solution) i SAC (Strategic Airlift Capability) samolotów An-124 Rusłan oraz maszyn C-17 Globemaster III pozwoli na przetransportowanie znacznej ilości ładunków i zapewne tak odbywać się będzie ewakuacja w drugą stronę.

## 2. IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ

2014 rok – a wszystko na to wskazuje – będzie to gorący okres, ponieważ wycofywanych będzie kilka kontyngentów. Z nieoficjalnych źródeł docierają do kraju informacje o możliwości wzrostu stawek opłat za czarter samolotu transportowego, a dostępność dużych transportowców może być wówczas problematyczna.

Środków transportu powietrznego zwyczajnie może być zbyt mało. Samoloty transportowe, jakie znajdują się w zasobach polskich Sił Powietrznych: C-130 Hercules i C-295M odbywają loty do Afganistanu. Zaletą na pewno jest kwestia ich dostępności, ale w przypadku C-295M słabą stroną jest stosunkowo ograniczona ładowność wynosząca 9250 kg. Transport powietrzny z pewnością zostanie wykorzystany do przemieszczenia sprzętu określanego jako „sensitive”, co ograniczy dostęp do niego osobom postronnym. Do grupy „czulej” należy nie tylko uzbrojenie, lecz także systemy łączności i dowodzenia.

## 3. ZADANIA PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W PROCESIE PLANOWANIA

Cytując słowa Emila Oescha<sup>8</sup> „*Do sukcesu nie ma żadnej windy – trzeba iść po schodach*” autor pragnie zwrócić uwagę na skalę przedsięwzięć i ogrom pracy jaką należy wykonać aby osiągnąć zamierzony cel lub sukces konieczne jest dotarcie do szczytu krok po kroku, bez możliwości skrócenia sobie drogi. Jest to jedyna skuteczna metoda.

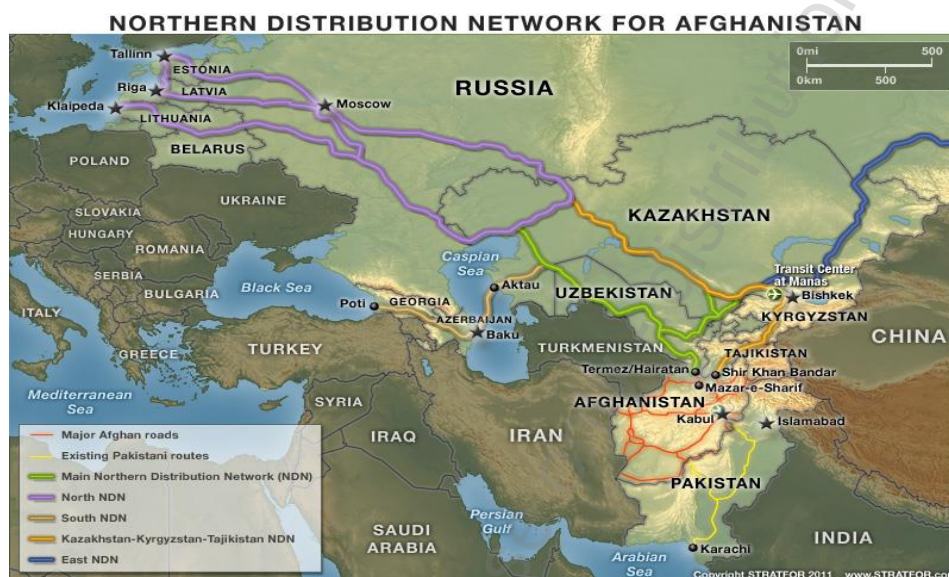
Podobnie jest z planowaniem. Aby osiągnąć zamierzony efekt planowanie musi zawierać wszystkie szczegóły „krok po kroku”, w innym przypadku, pójście na skróty może okazać się błędem.

Planowanie logistyczne w ramach zabezpieczenia misji lub operacji poza granicami kraju odbywa się w trybie planowania kroczącego – to znaczy od planu ogólnego na szczeblu operacyjnym do bardzo szczegółowego na niższych szczeblach. Plan jest zatem dokumentem szczegółowo opisującym tryb postępowania zarówno dla zespołu, jak i jego poszczególnych członków, w określonych dziedzinach i sytuacjach. W znacznym stopniu ułatwia realizację zadań również w sytuacjach wystąpienia zagrożeń (zakłóceń). Przydziela on jednoznacznie zakres zadań i odpowiedzialności na poszczególnych szczeblach dowodzenia i kierowania w określonych sytuacjach. Ułatwia koordynację działań i podejmowanie decyzji, szczególnie w sytuacjach ekstremalnych. Określa jednoznacznie zależności i zasady współdziałania pomiędzy określonymi dowództwa-

<sup>8</sup> Emil Oesch (1894–1974) szwajcarski pisarz i wydawca.

mi, JW i pododdziałami. Określa on: kto, kiedy, jak, czym, po co i na czyje polecenie lub na jakiej podstawie realizuje dane zadanie. Cechą charakterystyczną planowania jest fakt, że na każdym ze szczebli jest ono silnie związane z planowaniem operacyjnym i decyduje o osiągnięciu sukcesu w zamierzonym działaniu<sup>9</sup>. Wiedzą o tym doskonale żołnierze zajmujący stanowiska służbowe w strukturach Transportu i Ruchu Wojsk.

Ogólnie dostępna jest również informacja na temat alternatywnej drogi biegnącej w stronę Afganistanu i zwanej Northern Distribution Network (NDN), wiodącej przez Azję Centralną. Trasa składa się z trzech szlaków. Zaczynają się w portach lotewskiej Rygi lub gruzińskiego Poti, by następnie, przecinając terytoria takich państw jak Rosja, Azerbejdżan, Kazachstan, Uzbekistan oraz Tadżykistan, wkroczyć na terytorium Afganistanu.



Rys. 1. Przebieg szlaku NDN

Źródło: [online] [dostęp: 15.02.2013] Dostępny w Internecie: [http://1.bp.blogspot.com/-zRMgPKI\\_AEs/TtegnKQXR2I/AAAAAAAAACKg/AbI5SM\\_cWOM/s1600/NDN\\_Afghanistan.jpg](http://1.bp.blogspot.com/-zRMgPKI_AEs/TtegnKQXR2I/AAAAAAAAACKg/AbI5SM_cWOM/s1600/NDN_Afghanistan.jpg)

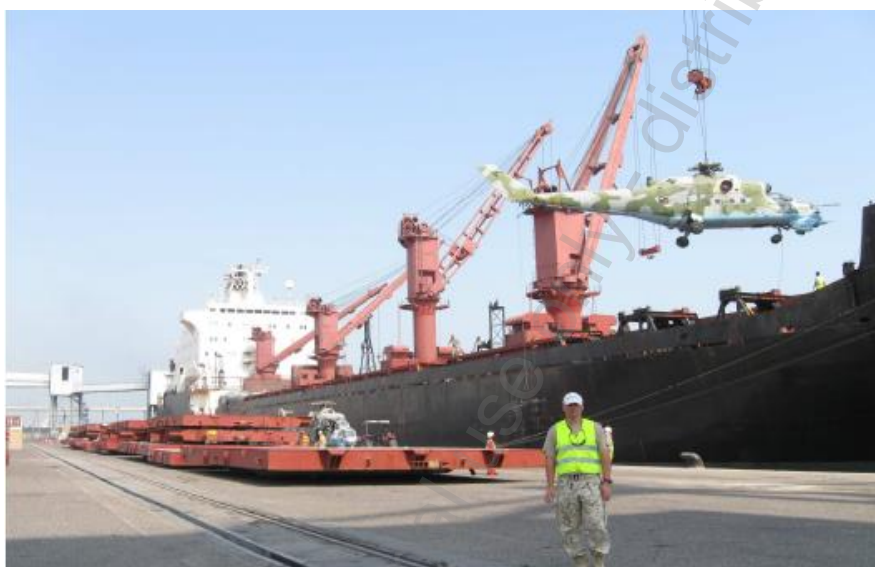
Zarówno trasa wiodąca przez Pakistan, jak i NDN to polityczny i ekonomiczny koszmar. Wykorzystanie któregoś ze szlaków wymaga od ISAF uzyskania zgody państwa tranzytowego. Aby tak się stało, nie wystarczy utrzymywanie poprawnych relacji politycznych z władzami centralnymi. Autor ma na myśli, duże kwoty pieniężne jakie będą niezbędne do zapewnienia sobie przychylności pewnych ośrodków władzy. Rozpatrując wszystkie argumenty za i przeciw, należy wziąć pod uwagę także wariant łączony – lotniczo–morski. Polegałoby to na tym, że w pierwszej kolejności sprzęt zostałby przewieziony do którejś z amerykańskich baz w rejonie Zatoki Perskiej – może to być Oman, Dubaj lub Kuwejt – a stamtąd drogą morską do Polski.

W kwaterze głównej Sojuszu opracowano również wariant wycofania wojsk, w którym założono dobrą wolę i sprzyjające stanowisko ze strony Rosji. Jest to alternatywa oparta na bazie linii kolejowej, o której już wspominałem (Mazar–e Sharif). Jest to tak zwana północna linia komunikacyjna, którą w pewnym stopniu już wykorzystuje NATO. Są różne warianty tej drogi przez kraje Azji Środkowej. Niezwykle ważna jest

<sup>9</sup> K. Ficoń, *Logistyka operacyjna*, BEL Studio, Warszawa 2004, s. 256.

tu postawa Rosji. Z Moskwą o tranzycie rozmawia kwatera główna Sojuszu, ale równocześnie poszczególne państwa członkowskie czynią starania o porozumienia bilateralne. Napięta sytuacja w regionie na pewno nie ułatwi nam kwestii związanych z podejmowaniem decyzji.

W Afganistanie trudno będzie utrzymać bezpieczeństwo, dopóki terroryści znajdują schronienie w sąsiednim Pakistanie. W siedzibie NATO dla własnych potrzeb opracowany został raport, z którego wynika, że pakistańskie służby specjalne pomagają afgańskim talibom walczyć z siłami zachodniej koalicji. Według prasowych przecieków dokument NATO oparty został na przesłuchaniach ponad 4 tys. pojmanych talibów i członków Al-Kaidy. Według raportu wojskowy wywiad ISI<sup>10</sup> jest „potajemnie zaangażowany” we wspieranie afgańskiej partyzantki. Oskarżenia tego typu spowodowały wzrost niezadowolenia w Islamabadzie. W dodatku ISI wciąż ma nadzór i manipuluje najważniejszymi przywódcami talibów, którzy uciekli z Afganistanu po inwazji USA na ten kraj w 2001 r. Od dawna tajemnicą poliszynela jest to, że emir talibów mułła Omar i jego pobratymcy przebywają na terytorium Pakistanu.



Rys. 2. Załadunek śmigłowca Mi-24 na pokład statku Blue Oxygen, za pomocą Żurawia

*Źródło: A.GUZEWICZ, T.SMAL, Organizacja przemieszczenia strategicznego wojsk na przykładzie PKW Irak*

Stany Zjednoczone przekazały Pakistanowi miliardy dolarów na pomoc w zwalczaniu bojowników islamskich. Tymczasem władze w Islamabadzie domagają się zakończenia nalotów amerykańskich samolotów bezzałogowych na swoje terytorium przy granicy z Afganistanem, twierdząc, że z powodu przypadkowych ofiar wzmacniają one antyamerykańskie nastroje w kraju. Waszyngton traci cierpliwość wobec Islamabadu.

#### 4. ŚWIADOMOŚĆ

Mówiąc o świadomości, konieczne będzie wprowadzenie pewnych ograniczeń dotyczących pojmowania świadomości jako stanu własnych procesów myślowych, bądź

<sup>10</sup> ISI – służba specjalna Pakistanu, utworzona w 1948. Kwatera główna ISI znajduje się w Islamabadzie.

zjawisk zachodzących w środowisku zewnętrznym. Cytując Novalisa<sup>11</sup> „Świadomość jest dziedziną wiedzy” autor sugeruje czytelnikowi tematykę, jaka zostanie omówiona w podsumowaniu. Na wstępie tych rozważań autor chciałby odnieść się do definicji świadomości E. Durkheima<sup>12</sup>, według którego świadomość społeczna to pojęcie socjologiczne oznaczające zbiór pojęć, opinii i poglądów wspólnych dla olbrzymiej większości danego społeczeństwa. Autor wspomina ponieważ uważa że ta problematyka będzie miała również ogromne znaczenie.

Nasza kadra logistyczna na przełomie ostatniego dziesięciolecia przeszła ogromną transformację. Dzisiejszy logistyk to żołnierz posiadający:

- posiadający wysokie kwalifikacje zawodowe;
- nabyte doświadczenie;
- znajomość języków obcych;
- kreatywność;
- umiejętność pracy w zespole.

Nie są mu obce również umiejętności w obszarze przedsiębiorczości związanej z podejmowaniem ryzyka, elastycznością i zdolnościami negocjacyjnymi<sup>13</sup>. Dzisiaj już wiemy, że jednym z priorytetów nowoczesnej logistyki stała się konieczność uzyskania przewagi w dostępie do informacji, która powinna być zbierana, przechowywana i udostępniana we właściwym czasie, na odpowiednim szczeblu decyzyjnym z zapewnieniem wymaganego poziomu ich bezpieczeństwa<sup>14</sup>. Właśnie ta informacja będzie nam niezbędna w przedsięwzięciu, do którego się tak starannie przygotowujemy.

## PODSUMOWANIE

Podsumowując rozpatrywaną problematykę, autor ma świadomość, że czasu na przeprowadzenie tak dużej operacji pozostało niewiele – podjęte decyzje polityczne mogą w przyszłości skutkować uczestnictwem naszych wojsk w podobnych operacjach. Zapewne kolejna i zarazem ostatnia zmiana kontyngentu będzie wykorzystywać doświadczenia i osiągnięcia swoich poprzedników z poprzednich misji w Iraku i Czadzie, zwłaszcza w dziedzinie transportu.

Podsumowując poruszoną tematykę należy ponownie przytoczyć znane nam wszystkim przysłowie, „Gdy nie wiadomo, o co chodzi ... ?”

Koszty, koszty jeszcze raz koszty – pewne jest to, że na pewno będą wysokie. Staną się przedmiotem wszechstronnych analiz, lecz cała konkluzja zawarta jest w słowach Szefa Logistyki Inspektoratu Wsparcia Pana gen. bryg. Dariusza Łukowskiego: *Kiedy będziemy mieli wybór, co do rodzaju transportu? Weźmiemy wówczas pod uwagę wariant najtańszy – nie ma jednak pewności, że będziemy mieli alternatywę.*

<sup>11</sup> Novalis, właściwie Georg Philipp Freiherr von Hardenberg(1772–1801) – niemiecki poeta i prozaik.

<sup>12</sup> E. Durkheim, *Zasady metody socjologicznej*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 2007.

<sup>13</sup> T., Jałowiec *Interdyscyplinarność kształcenia współczesnych logistyków – Logistyka jutra*, Warszawa 2012, s. 372.

<sup>14</sup> W., Nyszk *System logistyczny – miejsce i rola w funkcjonowaniu Sił Zbrojnych RP. Logistyka jutra*, Warszawa 2012, s. 82.



## LITERATURA

1. Durkheim E., *Zasady metody socjologicznej*, Wyd. PWN, Warszawa 2007.
2. Ficoń K., *Logistyka operacyjna*, Wyd. BEL Studio, Warszawa 2004.
3. Figurski J., Niepsuja M., Ząbkowski T., *Logistyka jutra*, Wyd. WCEO, Warszawa 2012.
4. Grocki R., *Zarządzanie Kryzysowe*, Wyd. Difin SA, Warszawa 2012.
5. Grocki R., *Logistyka w zarządzaniu kryzysowym*, Wyd. UE, Wrocław 2010.
6. Grocki R., *Standardowe Procedury Operacyjne*, [w:] *Nowe zarządzanie kryzysowe w praktyce*, pod red. Bagiński J., Forum, Poznań 2010.
7. Hill Ch.W.L., McShane S.L., *Principles of management*, The McGraw–Hill Companies, Nowy Jork 2008.
8. Jarocki M. „Wycofać się, by iść do przodu” artykuł z 18 czerwca 2012 (ekspert w dziedzinie bezpieczeństwa, szef Działu Bezpieczeństwa Międzynarodowego miesięcznika „Stosunki Międzynarodowe”).
9. *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Wyd. BPI, MON, Warszawa 1996.
10. Wróbel T., *Wracamy do domu, czyli wycofanie polskich żołnierzy z Afganistanu*, artykuł Polska Zbrojna.
11. *Zarządzanie Bezpieczeństwem Narodowym*, praca n–b pk., „ *Bezpieczeństwo RP*”, kier. Jemioło T., AON, cz. I – Warszawa 2006, cz. II – Warszawa 2007.

## ŹRÓDŁA INTERNETOWE

12. [online] [dostęp: 15.02.2013] Dostępny w Internecie: <http://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/komorowski-polska-nie-jest-osamotniona,253085.html>.
13. [online] [dostęp: 15.02.2013] Dostępny w Internecie: [http://1.bp.blogspot.com/\\_zRMgPKI\\_AEs/TtegnKQXR2I/AAAAAAAAACKg/AbI5SM\\_cWOM/s1600/NDN\\_Afghanistan.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_zRMgPKI_AEs/TtegnKQXR2I/AAAAAAAAACKg/AbI5SM_cWOM/s1600/NDN_Afghanistan.jpg).

## PROBLEMS OF PMC MOVEMENT IN VIEW OF PLANNED WITHDRAWAL OF FORCES FROM AFGHANISTAN

### Summary

*The main purpose of this paper is to introduce the huge challenges awaiting the Polish Military Contingent (PMC) in view of the planned withdrawal operation from Afghanistan. The author also indicates possible sources of threats and problems which should be overcome.*

**Keywords:** *Polish Military Contingent in Afghanistan, military logistics, military transport, redeployment of forces, planning*

## NOTA BIOGRAFICZNA

**Kpt. Sławomir PATERAK** – absolwent Wyższej Szkoły Oficerskiej im. Tadeusza Kościuszki, którą ukończył w 1997 roku. Od 2000 roku zajmujący stanowiska w strukturach logistycznych różnego szczebla, zdobywał doświadczenie również poprzez służbę w strukturach Dowództwa Śląskiego Okręgu Wojskowego – jako młodszy specjalista w Oddziale Planowania Logistyki. Obecnie jest asystentem w Zakładzie Logistyki WSOWL. W swojej działalności dydaktycznej i naukowej zajmuje się problematyką służb materiałowych oraz funkcjonowaniem podsystemu zabezpieczenia materiałowego na obszarze kraju i w Polskich Kontyngentach Wojskowych.

