

**ZADANIA TRANSPORTOWE SIŁ POWIETRZNYCH JAKO SKŁADOWA
BEZPIECZEŃSTWA LOGISTYCZNEGO POLSKIEGO KONTYNGENTU
WOJSKOWEGO**

**AIR FORCE TRANSPORT TASKS AS A LOGISTIC SAFETY COMPONENT OF
POLISH MILITARY CONTINGENT**

Ewa BROŻYNA
ewa.brozyna@wat.edu.pl

Wojskowa Akademia Techniczna
Szkoła Doktorska

***Streszczenie:** Celem artykułu jest analiza rodzajów i znaczenia zadań transportowych realizowanych przez Siły Powietrzne, które mają zapewnić bezpieczeństwo logistyczne Polskim Kontyngentom Wojskowym. Artykuł wskazuje także na istotną rolę przewozów lotniczych w realizacji zabezpieczenia potrzeb transportowych PKW. W artykule zostały przedstawione przykłady realizacji zabezpieczenia logistycznego zastosowane przez Siły Powietrzne RP podczas misji poza granicami kraju z udziałem jednostek wojska polskiego.*

***Abstract:** The aim of the article is an analysis of the types and significance of transport tasks carried out by the Air Force to ensure logistic security for Polish Military Contingents. The article is also an indication of the important role of air transport in the realization of the PKW transport needs security. The article presents examples of the realizations of logistic security by the Polish Air Force during missions outside the country with the participation of Polish army units.*

***Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo logistyczne, Polski Kontyngent Wojskowy, Siły Powietrzne, transport powietrzny, misje zagraniczne*

***Keywords:** logistic security, Polish Military Contingent, Air Force, air transport, foreign missions*

WSTĘP

Dawniej, rola wojska była ograniczona jedynie do interwencji wobec zagrożeń militarnych na terytorium kraju. Strategia NATO znacznie rozszerzyła wymagania stawiane przed Siłami Zbrojnymi RP. Misje zagraniczne to nie tylko duże wyzwanie dla żołnierzy, ale także dla osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie logistyczne tychże operacji. Kluczowym elementem tego zabezpieczenia jest zaspokojenie potrzeb transportowych, bowiem warunkuje ono przemieszczanie wojsk oraz dostarczanie im niezbędnego wyposażenia, bez którego Polskie Kontyngenty Wojskowe nie są w stanie prowadzić efektywnych działań. Na tym jednak potrzeby transportowe PKW nie kończą się, gdyż równie ważne jest zaplanowanie sposobu ewakuacji medycznych oraz późniejszego wycofania wojsk z rejonów misji, które – jak pokazuje historia – może okazać się niezwykle trudnym zadaniem. Z racji znacznego oddalenia rejonów misji i zróżnicowanych warunków terenowych w których prowadzone są działania bojowe, najrozsądniejszym wyborem gałęzi transportowej do tych celów

wydaje się transport drogą powietrzną. W niniejszym artykule omówiono rodzaje zadań transportowych realizowanych przez Siły Powietrzne w związku z działalnością Polskich Kontyngentów Wojskowych, a także przeanalizowano ich prowadzenie na przykładach misji PKW mających miejsce na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci.

1. BEZPIECZEŃSTWO LOGISTYCZNE W ASPEKCIE DZIAŁAŃ POLSKIEGO KONTYNGENTU WOJSKOWEGO

Bezpieczeństwo logistyczne to pojęcie odnoszące się do teorii oraz praktyki związanej z zapewnianiem warunków logistycznych, które umożliwiają realizację zadań podejmowanych celem osiągnięcia i utrzymania poziomu zdolności bojowej, czyli pozwalających na odpowiednią reakcję dla zaistniałej sytuacji kryzysowej bądź militarnej, podejmowaną przez szczeble organizacyjne Sił Zbrojnych RP. Bezpieczeństwo logistyczne składa się zatem na zdolność bojową i stanowi jej istotny składnik (Pawlisiak, 2016). Z pojęciem bezpieczeństwa logistycznego bezpośrednio wiąże się pojęcie zaspokajania potrzeb systemu logistycznego wojska.

Jak słusznie zauważa K. Załęski, sprawy związane z zapewnianiem bezpieczeństwa, także logistycznego, należą do jednych z najważniejszych działań. Ich zaspokojenie warunkuje bowiem możliwość podejmowania wszelkich innych działań, a przynajmniej znacznie ogranicza ich skuteczność (Załęski, 2013).

Zaspokajanie potrzeb transportowych to jeden z kluczowych aspektów służących osiągnięciu oraz utrzymywaniu zdolności bojowej jednostek i instytucji wojskowych. Bieżąca działalność tych podmiotów, a także prowadzenie przez nie działań wojennych, zawsze generuje pewne zapotrzebowanie – np. materiałowe lub osobowe. Zapotrzebowanie to powstaje często w miejscach aktualnej lokalizacji wojsk, która jest inna niż miejsca produkcji czy przechowywania danego przedmiotu zapotrzebowania. Powstaje zatem pewna luka przestrzenna, której pokonanie możliwe jest dzięki funkcjonowaniu podsystemu transportu i ruchu wojsk (Pawlisiak, 2016).

Podsystem transportu i ruchu wojsk to element systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP oraz składowa systemu transportowego państwa. Definiuje się go jako wieloszczeblowy, ale spójny układ sił oraz środków, wykorzystywanych do realizacji przedsięwzięć technicznych, organizacyjnych i wykonawczych, które związane są z przewozem oraz ruchem wojsk, realizacją prac przeładunkowych czy prowadzeniem osłony technicznej sieci transportowej (Kompendium logistyka wojskowego, Sztab Generalny Wojska Polskiego, 2014). Zasadniczym celem, który przyświeca funkcjonowaniu tegoż systemu jest sprawne oraz terminowe przemieszczanie środków zaopatrzenia, uzbrojenia, sprzętu wojskowego i wojsk, zarówno w czasie pokoju, jak i podczas wojny i kryzysu (Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD/4.4(B)). Z kolei

całokształt przedsięwzięć techniczno-organizacyjnych, które wiążą się z realizacją przewozów wojskowych, pracami przeładunkowymi i planowaniem oraz przygotowaniem technicznej osłony sieci transportowej znaczenia obronnego, określany jest jako **zabezpieczenie transportowe** (Koncepcja logistyki SZ RP do 2012, Zarząd Planowania Logistyki).

Zadania podsystemu transportu i ruchu wojsk są nieco odmienne w czasie pokoju i w czasie kryzysu oraz wojny. Istotą funkcjonowania tegoż podsystemu w czasie pokoju jest zaspokajanie potrzeb przewozowych zgłaszanych przez jednostki oraz instytucje wojskowe, celem podtrzymywania warunków, w których możliwe jest zachowanie przez te podmioty stałej zdolności bojowej (Figurski, 2010). Natomiast w czasie wojny i kryzysu, działalność podsystemu transportu i ruchu wojsk skupia się na przygotowywaniu jednostek i organów wykonawczych, środków transportowych oraz sieci transportowej do realizowania zadań dotyczących sprawnego przemieszczania ładunków i wojsk (Pawlisiak, 2016).

Przewozy wojskowe to trudny obszar zabezpieczenia logistycznego polskiego kontyngentu wojskowego. Jak wskazuje M. Brzeziński, przewozy te charakteryzują się (Brzeziński, 2005):

- masowością,
- nierytmicznością – okresowe spiętrzanie się potrzeb przewozowych,
- koniecznością odpowiedniego przystosowania środków transportowych,
- koniecznością zachowania ostrożności (z uwagi na ryzyko ataku lub ze względu na charakter przewożonych ładunków, np. towary niebezpieczne).

Wyróżnia się różne rodzaje przewozów wojskowych:

- przewozy operacyjne – masowe przewozy wojsk oraz niezbędnego wyposażenia,
- przewozy mobilizacyjne – przewozy osób powoływanych do służby wojskowej na drodze mobilizacji,
- przewozy zaopatrzeniowe – związane z dostarczeniem środków zaopatrzenia w rejon misji,
- przewozy ewakuacyjne – przewozy chorych i rannych, ale także zbędnego zaopatrzenia czy uszkodzonej techniki.

W transporcie wojskowym coraz bardziej znaczącą pozycję zajmują przewozy lotnicze. Jest to spowodowane intensywnym rozwojem technologicznym konstrukcji lotniczych, który pozwala na transport coraz większej liczby ładunków i żołnierzy, istotnie wpływając na zwiększenie mobilności wojsk. Rozwój transportu lotniczego postępuje mimo ograniczeń, jakie wiążą się z tym rodzajem transportu. Należą do nich przede wszystkim wysokie koszty przewozu oraz limity dotyczące gabarytów ładunków oraz liczby żołnierzy, determinowane wielkością statku powietrznego. Nie bez znaczenia są także specjalne wymagania infrastrukturalne, które muszą umożliwić wykonanie startu oraz lądowania statku powietrznego. W wojskowym transporcie lotniczym zauważa się jednak duży

potencjał, który polega głównie na możliwości przewozu ładunków oraz żołnierzy na znaczne odległości i w dużo krótszym czasie, w porównaniu do innych rodzajów transportu. Zabezpieczenie logistyczne polskich kontyngentów wojskowych, realizowane transportem lotniczym, bywa wybierane właśnie ze względu na odległość, czas lub niesprzyjające warunki taktyczne bądź terenowe, które utrudniają albo wręcz uniemożliwiają skorzystanie ze środka transportowego innej gałęzi (Kucharek 2019).

Do wad realizowania zadań transportowych Sił Zbrojnych RP transportem powietrznym zaliczyć można przede wszystkim wysokie koszty eksploatacji, dość mały udźwig, zależność od warunków atmosferycznych, znaczne zużycie paliwa w przeliczeniu na jednostkę ładunkową oraz konieczność posiadania wyszkolonego personelu latającego oraz lotnisk. Niektóre z tych wad można zniwelować korzystając ze śmigłowców, których zasięg oraz udźwig są coraz większe. Przewozy wojskowe realizowane są głównie śmigłowcami oraz samolotami wojskowymi lotnictwa transportowego. Podczas wojny istnieje także możliwość wykorzystania w tym celu śmigłowców i samolotów GN (Brzeziński, 2005).

Istnieje także określenie „wspierające działania powietrzne”, które używane jest w odniesieniu do działań wykonywanych przez wyspecjalizowane statki powietrzne, mających na celu zapewnianie dogodnych warunków dla prowadzonych przez lotnictwo Sił Powietrznych działań bojowych. Wskazuje się jednak, że wspierające działania powietrzne mogą być także wykorzystywane do wspierania innych komponentów rodzajów Sił Zbrojnych. Wśród wspomnianych „wspierających działań powietrznych” wymienia się m.in. transport powietrzny, ratownictwo czy tankowanie w powietrzu (Nowak, Ogonowski, 2018).

A. Lis wskazuje, że od współczesnych operacji wojskowych, które posiadają charakter ekspedycyjny wymaga się, aby cechowały się one wysokim poziomem mobilności wojsk w każdym z wymiarów: strategicznym, operacyjnym oraz taktycznym. Uznaje się więc, iż sprawność funkcjonowania podsystemu transportu i ruchu wojsk stanowi kluczowy czynnik, który decyduje o sukcesie danej operacji wojskowej (Lis, 2001). Na główny cel wojskowego transportu powietrznego, jakim jest zapewnianie wojskom powietrznym, lądowym oraz morskim wysokiego stopnia manewrowości i mobilności, wskazuje także A. Rurak i B. Kozik (Rurak, Kozik, 2018). Autorzy ci zwracają również uwagę na to, jak dużą rolę we współczesnych konfliktach zbrojnych, oprócz transportu morskiego, odgrywa transport powietrzny. Ma to związek choćby z możliwością praktycznej realizacji strategii NATO, w której jedno z założeń opiera się na zdolności do podejmowania interwencji poza terytorium państw NATO oraz poza kontynentem europejskim. Spełnienie wymagań dotyczących jak najkrótszego czasu reakcji na występujące zagrożenia militarne, możliwe jest przede wszystkim dzięki możliwościom transportu powietrznego.

Jednocześnie, z racji ograniczeń finansowych, niektóre państwa poszukują alternatywnych rozwiązań w zakresie zaspokajania potrzeb przewozowych wojsk. Do jednej z takich możliwości należy **outsourcing**, czyli korzystanie z usług zewnętrznych (Lis, 2001). Warto przy tym zaznaczyć, że usługi transportowe zostały wskazane jako jeden z priorytetowych obszarów obejmowanych outsourcingiem w dokumencie „Koncepcja wdrażania w resorcie Obrony Narodowej systemu kontraktowania usług poza Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej” wydanym przez Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych w 2008 roku (Koncepcja wdrażania w resorcie Obrony Narodowej systemu kontraktowania usług poza Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej).

2. ZADANIA TRANSPORTOWE REALIZOWANE PRZEZ SIŁY POWIETRZNE CELEM ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA LOGISTYCZNEGO POLSKIM KONTYNGENTOM WOJSKOWYM

Wspomniane wcześniej zaspokajanie potrzeb transportowych wojsk oraz instytucji wojskowych może być realizowane m.in. przy wykorzystaniu transportu powietrznego. Ze względu na daleki zasięg oraz dużą prędkość przemieszczania, transport ten bywa wykorzystywany w szczególnych sytuacjach. Jak twierdzi J. Marczak, przeznaczeniem wojsk lotniczych oraz obrony powietrznej powinno być odpieranie agresji powietrznej przeciwnika oraz osłabianie jego potencjału bojowego, ale także tworzenie warunków umożliwiających prowadzenie skutecznej obrony przez wojska lądowe oraz marynarkę wojenną (Marczak, Pawłowski, 1995).

Rotacja składu osobowego Polskich Kontyngentów Wojskowych

Przewóz żołnierzy na znaczne odległości to główne zadanie, jakie stoi przed wojskowym transportem lotniczym. Należy wziąć pod uwagę słowa wypowiedziane 28 kwietnia 2004 r. przez Sekretarza Generalnego NATO – Japea de Hoopa Scheffera, w których wskazuje on, iż w dzisiejszych czasach potrzeba mobilnych Sił Zbrojnych, które zdolne będą do szybkiego przerzutu na znaczne odległości. Wskazuje on na potrzebę reform w tym zakresie, gdyż wkrótce osiągniemy punkt, w którym polityczne zamiary przerosną zdolności militarne. Jak zauważa M. Benec i T. Smal (Benec, Smal, 2007), dotychczasowe doświadczenia płynące z przemieszczeń kontyngentów wojskowych do Iraku wskazują, że stosowanie doraźnych sposobów przetransportowywania kontyngentów to rozwiązanie nieracjonalne. Konieczne jest zapewnienie rozwiązań, które będą gwarantowały Siłom Zbrojnym RP możliwość przemieszczania na odległe obszary działań drogą powietrzną oraz morską.

Dostarczanie zaopatrzenia, sprzętu wojskowego i uzbrojenia

Dostarczanie zaopatrzenia w warunkach, w których użycie do tego celu innych rodzajów transportu jest niemożliwe lub niebezpieczne to kolejne zadanie transportowe Sił Powietrznych RP,

realizowane wobec Polskich Kontyngentów Wojskowych. Dostarczanie ładunków transportem powietrznym może odbywać się metodą lądowania, zrzutu na spadochronach, zrzutu bez spadochronów lub metodą rozładowania śmigłowców z zawisu. W przypadku zrzutów na spadochronach konieczne jest wydzielenie specjalnego obszaru zwanego zrzutowiskiem, którego orientacyjne wymiary powinny wynosić: dla śmigłowców – 1000 x 1500 metrów, dla samolotów – 2500 x 1500 metrów. Zrzut taki wykonywany jest z wysokości 150-500 metrów przy zachowaniu minimalnej prędkości lotu. Z kolei zrzut bez spadochronów wymaga zrzutowiska o wymiarach: dla śmigłowców – 1000 x 500 metrów, dla samolotów – 2000 x 500 metrów i odbywa się z zachowaniem wysokości bezpiecznej zarówno dla samolotu, jak i dla ładunku (Brzeziński, 2005).

Istnieją szczegółowe wytyczne co do technicznych warunków przewozu uzbrojenia oraz sprzętu wojskowego, określone w „Instrukcji o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym” (Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym, DD/4.4.2). Zgodnie z zawartym w niej zapisem, celem sprawnej oraz właściwej realizacji transportu drogą powietrzną, jednostki wojskowe wyznaczone do udziału w misjach i operacjach mających miejsce poza obszarem kraju, muszą utrzymywać odpowiedni poziom wyszkolenia oraz przygotowania w zakresie transportu drogą powietrzną uzbrojenia, sprzętu wojskowego, ładunków, personelu wojskowego czy też żołnierzy.

Ewakuacja medyczna

Działania bojowe prowadzone przez Polskie Kontyngenty Wojskowe, wiążą się także z ryzykiem uszczerbków na zdrowiu. Zabezpieczenie medyczne PKW w pewnych obszarach, takich jak przedsięwzięcia ewakuacyjne, pozostaje w ścisłej współpracy z zabezpieczeniem transportowym. Istnieją bowiem sytuacje, w których ranni bądź chorzy muszą zostać natychmiastowo przetransportowani do pobliskiego punktu pomocy medycznej lub punktu znajdującego się w kraju ojczystym. Do ewakuacji takiej w dużej mierze wykorzystywany jest transport samolotowy i śmigłowcowy. Na specjalnie wydzielonych lądowiskach (lotniskach) bądź wysuniętych punktach ewakuacyjnych, utrzymywane są załogi nagłych przypadków (ang. Emergency Teams), na które składają się śmigłowce sanitarno-ratownicze, specjalistyczne pojazdy sanitarne oraz grupy lekarzy. System ewakuacji medycznej PKW obejmuje 3 warianty (Bodziany, Czuba, 2007):

- casevac – ewakuacja z miejsca wypadku do punktu medycznego znajdującego się najbliżej,
- medevac – ewakuacja z poziomu II i III do IV poziomu opieki medycznej,
- stratevac – ewakuacja do kraju ojczystego,
- humanitarian – ewakuacja prowadzona wobec każdego rannego lub chorego, który nie stanowi personelu Sił Wielonarodowych.

M. Brzeziński zauważa, że loty, wykorzystywane do dostarczania zaopatrzenia, w drodze powrotnej mogą zostać wykorzystane do ewakuacji chorych oraz rannych. W tym celu z ładowni samolotu usuwa się wszystkie zbędne przedmioty oraz zamontowuje stojaki na nosze (Brzeziński, 2005).

Konieczność ewakuacji medycznej Polskich Kontyngentów Wojskowych zdarza się dosyć często. Wystarczy przeanalizować choćby działalność PKW w Afganistanie w latach 2007-2013, kiedy to z 25 974 polskich żołnierzy, wyznaczonych do działań bojowych na tamtejszym terenie, aż 485 potrzebowało pomocy medycznej z powodu zarówno obrażeń wynikłych z walk, jak i innych urazów i chorób. Wariant Stratevac (Strategic medical evacuation) zakładał przeniesienie rannego lub chorego z obszaru misji do kraju ojczystego w przypadku, gdy z powodu odniesionych obrażeń żołnierz nie jest w stanie powrócić do służby w ciągu 21 dni lub jeżeli wymaga on wysoce specjalistycznego leczenia, które nie może być zapewnione w rejonie misji. Stratevac przyjmował jedną z dwóch form ewakuacji (Korzeniewski, Gregulski, 2014):

- ewakuacja jednostopniowa – realizowana przez Polskie Siły Powietrzne, polegała na przetransportowaniu poszkodowanego z obszaru misji do polskiej placówki medycznej Role 4;
- ewakuacja dwustopniowa – polegała na przetransportowaniu poszkodowanego z obszaru misji do amerykańskiej bazy wojskowej w Niemczech, a stamtąd do placówki medycznej w Polsce.

Nieco inaczej zaplanowana była ewakuacja medyczna Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Czadzie, w latach 2008-2009. Ewakuacja ta zakładała 3 warianty (Korzeniewski, Skórzewski, 2010):

- komercyjny transport lotem pasażerskim – w przypadku żołnierzy ze stabilnym stanem zdrowia, niewymagającym opieki medycznej w czasie transportu;
- transport narodowy – w przypadku stabilnego stanu żołnierzy, którzy nie wymagają pilnej pomocy;
- specjalistyczny transport komercyjny (Stratevac) – w przypadku niestabilnych pacjentów, którzy wymagają opieki medycznej podczas transportu.

Wycofanie

Istotnym wyzwaniem dla logistyki Sił Zbrojnych są także operacje wycofania Polskich Kontyngentów Wojskowych. Przykładem w tym zakresie była decyzja o wycofaniu w 2014 r. Polskiego Kontyngentu Wojskowego z Afganistanu. Choć rozważano różne warianty przeprowadzenia tej operacji, zdecydowanie brano pod uwagę wykorzystanie transportu powietrznego do przemieszczenia tzw. sprzętu „sensitive”, czyli przede wszystkim uzbrojenia oraz systemów łączności i dowodzenia, celem ograniczenia dostępu do tych przedmiotów osobom postronnym. W ciągu dwóch lat działań PKW, w Afganistanie zgromadzono mienie wojskowe

liczone w tysiącach ton. Przewiezienie całego sprzętu stanowiło istotne wyzwanie logistyczne (Paterak, 2014). Zdecydowano o przekazaniu Afgańczykom części mienia PKW Afganistan na cele charytatywne oraz o zniszczeniu na miejscu części mienia, które cechowało się znacznym zużyciem. Resztę sprzętu zaplanowano zwieźć do Polski. Po przeliczeniu kosztów tej operacji drogą powietrzną, próbowano szukać alternatywnych metod, które pozwoliłyby na oszczędności. Wyliczono bowiem, że konieczne jest wykonanie około 10-12 lotów, przy czym koszt pojedynczego lotu z Afganistanu do Polski - realizowany w ramach natowskiego programu zdolności strategicznego transportu lotniczego (SAC – ang. Strategic Airlift Capability) - to około 2 miliony zł. Jednak plan ograniczenia liczby lotów do minimum, przez wykorzystanie alternatywnych metod transportu, nie powiódł się i kluczowy okazał się transport drogą powietrzną (Wróbel, Bernabiuk, Blisko, coraz bliżej).

3. PRZYKŁADY REALIZACJI ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO PRZEZ SIŁY POWIETRZNE RP PODCZAS MISJI POZA GRANICAMI KRAJU Z UDZIAŁEM JEDNOSTEK WOJSKA POLSKIEGO

Przykładem wykorzystania outsourcingu dla potrzeb transportowych było wsparcie Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Iraku. Transport olbrzymiej ilości sił oraz środków nie był realizowany przez Siły Zbrojne RP, ale przez przewoźnika zakontraktowanego i finansowanego przez stronę amerykańską. Dokonano przemieszczenia środków oraz sprzętu m.in. drogą lotniczą do Kuwejtu, skąd transportem drogowo-kolejowym przewieziono wsparcie w rejon dywizji. Dalsze uzupełnianie środków materiałowych oraz transport personelu w kolejnych rotacjach realizowany był głównie przez stronę amerykańską, zarówno przez wykorzystanie outsourcingu, jak i środków transportowych Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych (Słodczyk, Polowy, 2008). Proces zabezpieczania logistycznego Polskich Kontyngentów Wojskowych realizowany był także przez polskie statki powietrzne wojskowego lotnictwa transportowego, niemniej jednak strona amerykańska w latach 2003-2008 przetransportowała aż 83% składu osobowego Polskich Kontyngentów Wojskowych i 97% wszystkich ładunków, które były przewożone transportem powietrznym (Czaban, 2008).

Misja Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Czad to także przykład szczególnego wyzwania dla logistyki wojskowej. Za zabezpieczenie tej operacji, cechującej się dużą skalą oraz wysokim poziomem trudności, w całości odpowiedzialni byli polscy logistycy. Zabezpieczenie transportowe było o tyle trudne, iż rejon misji był znacznie oddalony, a specyficzne warunki klimatyczne oraz terenowe znacznie utrudniały przemieszczanie żołnierzy oraz sprzętu Polskich Kontyngentów Wojskowych. Wojska, sprzęt oraz śmigłowce z osprzętem przemieszczone zostały transportem lotniczym do stolicy Czadu, a pozostała ich część transportem morskim do Kamerunu, skąd

rozwiązano je transportem kolejowym oraz drogowym do właściwych miejsc zapotrzebowania (Lis, Szkoda, 2009).

Wojskowy transport powietrzny odegrał także dużą rolę podczas transportu zaopatrzenia i wojsk podczas działań prowadzonych w Zatoce Perskiej, związanych z wyzwoleniem Kuwejtu. Nie bez powodu zostały one przez niektórych określone mianem „wielkiej powietrznej i morskiej operacji logistycznej” (Rurak, Kozik, 2018). Znane jest także wsparcie przez Siły Powietrze Polskich Kontyngentów Wojskowych w Kosowie oraz w Bośni i Hercegowinie. W 2001 r. w ramach operacji „Amber Fox” przetransportowano na Bałkany siły specjalne. W 2005 r., w ramach operacji „NATO Channel Flight”, załóg 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego zrealizowały łącznie 50 lotów, dokonując transportu żołnierzy i ładunków do państw byłej Jugosławii (Rajchel, 2017).

PODSUMOWANIE

Jak wynika z przeprowadzonej analizy, zabezpieczenie logistyczne warunkuje możliwość prowadzenia działań przez Polskie Kontyngenty Wojskowe, a transport lotniczy stanowi istotne wsparcie dla realizacji działań PKW, zapewniając zaspokojenie potrzeb przewozowych w sposób najszybszy – w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Działalność Polskich Kontyngentów Wojskowych to istotne wyzwanie dla logistyki Sił Zbrojnych. Znaczne oddalenie rejonu działań i konieczność szybkiego reagowania na potrzeby jednostek stwarza wiele problemów natury logistycznej, w rozwiązaniu których najlepiej się sprawdza transport drogą powietrzną. Zadania transportowe – realizowane przez Siły Powietrzne RP wobec Polskich Kontyngentów Wojskowych – służą bardzo zróżnicowanym celom, do jakich należy rotacja składów osobowych, dostarczanie zaopatrzenia, ewakuacja medyczna i wycofanie. Należy stwierdzić, iż duży nacisk kładziony we współczesnych czasach na zapewnienie wysokiego poziomu mobilności wojsk, przekłada się na konieczność rozbudowy możliwości zaspakajania potrzeb transportowych drogą powietrzną.

LITERATURA:

- [1] BENEC, M., & SMAL, T. (2007). Wojskowy transport strategiczny jako wyzwanie dla Sił Zbrojnych RP. *Zeszyty Naukowe/Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki*, 18-32.
- [2] BODZIANY, M., & CZUBA, R. (2007). Zabezpieczenie logistyczne Polskich Kontyngentów Wojskowych w ujęciu organizacyjno-proceduralnym. *Zeszyty Naukowe/Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki*, 187-199.
- [3] BRZEZIŃSKI, M. (2005). *Logistyka wojskowa*. Dom Wydawniczy Bellona.
- [4] CZABAN, A. (2008). Transport powietrzny w zabezpieczeniu polskich kontyngentów wojskowych w Iraku. *Zeszyty Naukowe AON* (3 (72) A Numer specjalny), 119-131.
- [5] FIGURSKI, J. (2010). *Ekonomika logistyki: Logistyka transportu*. Wojskowa Akademia Techniczna.
- [6] INSPEKTORAT WSPARCIA SIŁ ZBROJNYCH. (2008). *Koncepcja wdrażania w resorcie Obrony Narodowej systemu kontraktowania usług poza Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej*. Bydgoszcz: Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych.

- [7] KORZENIEWSKI, K., & GREGULSKI, R. (2014). Reasons for medical evacuations of soldiers serving in International Security Assistance Force (ISAF) operation in Afghanistan. *International maritime health*, 65(4). 210-215.
- [8] KORZENIEWSKI, K., SKÓRZEWSKI, K. (2010). Działalność Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Czadzie w latach 2008-2009. *Lekarz Wojskowy*. nr 88 (2).
- [9] KUCHARZEK, D. (2019). Możliwości bazy lotniczej w ograniczaniu skutków ataków terrorystycznych z użyciem czynników masowego rażenia. Dęblin: Lotnicza Akademia Wojskowa.
- [10] LIS, A. (2001). Wykorzystanie outsourcingu usług transportowych w zabezpieczeniu wojskowych operacji ekspedycyjnych: doświadczenia Sił Zbrojnych RP. *Logistyka* (6).
- [11] LIS, A., SZKODA, A. (2009). Zabezpieczenie logistyczne PKW Czad w ramach operacji EUFOR Tchad/RCA. Bydgoszcz: Biuletyn Informacyjny Zarządu Okręgowego Towarzystwa Wiedzy Obronnej. nr 3.
- [12] MARCZAK, J., & PAWŁOWSKI, J. (1995). *O obronie militarnej Polski przełomu XX-XXI wieku*. Bellona.
- [13] MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ (2014). *Transport i ruch wojsk Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD/4.4(B)*. Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- [14] MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ. (2006). Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym, DD/4.4.2. Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- [15] NOWAK, J., OGONOWSKI, K. (2018). Siły powietrzne RP – stare zadania, nowe wyzwania. [w] RADOMYSKI A., MALINOWSKI, P., MICHALSKI, D., Wyzwania i rozwój obrony powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. *Obronność RP XXI wieku*. Dęblin: Wydawnictwo Lotniczej Akademii Wojskowej.
- [16] PATERAK, S. (2014). Problemy w przemieszczeniu PKW – w perspektywie planowanej operacji wycofania wojsk z Afganistanu. *Zeszyty Naukowe/Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki*. (2), 70-79.
- [17] PAWLISIAK, M. (2016). Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem zdolności bojowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. *Systemy Logistyczne Wojsk*, (44), 260-274.
- [18] RAJCHEL, J. (2017). Lotnictwo transportowe w operacjach reagowania kryzysowego. *Przegląd Nauk o Obronności*, 2.
- [19] RURAK, A., KOZIK, B. (2018). Siły powietrzne w operacjach militarnych. [w] Rurak A., *Bezpieczeństwo powietrzne cz. I*. Dęblin: Lotnicza Akademia Wojskowa.
- [20] SŁODCZYK, A., & POŁOWY, A. (2008). Zabezpieczenie logistyczne polskich kontyngentów wojskowych w Iraku. *Zeszyty Naukowe AON*, (3 (72) A Numer specjalny), 132-142.
- [21] SZTAB GENERALNY WOJSKA POLSKIEGO. (2014). *Kompendium logistyka wojskowego*. Warszawa: Sztab Generalny Wojska Polskiego.
- [22] WRÓBEL T., BERNABIUK P. Blisko, coraz bliżej. www.polska-zbrojna.pl/home/articlein-magazineshow/12016?t=BLISKO-CORAZ-BLIZEJ (23.11.2019)
- [23] ZAŁĘSKI, K. (2013). *Wstęp do polityki bezpieczeństwa*. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych.
- [24] ZARZĄD PLANOWANIA LOGISTYKI. (1997). *Koncepcja logistyki SZ RP do 2012*. Warszawa: Zarząd Planowania Logistyki.