

Systemy Logistyczne Wojsk
Zeszyt 55 (2021)
ISSN 1508-5430, s. 11-36
DOI:

Instytut Logistyki
Wydział Bezpieczeństwa, Logistyki i Zarządzania
Wojskowa Akademia Techniczna
w Warszawie

Military Logistics Systems
Volume 55 (2021)
ISSN 1508-5430, pp. 11-36
DOI:

Institute of Logistics
Faculty of Security, Logistics and Management
Military University of Technology
in Warsaw

Realizacja zadań wsparcia przez państwo gospodarza (HNS) na potrzeby przemieszczania wojsk sojuszniczych

Fulfilment of support tasks by Host Nation Support for a purpose of allied forces movement

Witold Michał Bartoszek

witoldbartoszek@yahoo.com; ORCID: 0000-0002-6773-7694
Zarząd Logistyki P4, Sztab Generalny Wojska Polskiego

Abstrakt. Jednym z kluczowych obszarów bezpieczeństwa państwa jest bezpieczeństwo militarne. Jego zapewnienie wymaga szeregu różnorodnych działań o charakterze polityczno-militarnym, wśród których istotną rolę przypada zdolności w obszarze państwa-gospodarza (HNS) dla przemieszczania sił i środków wojsk sojuszniczych na terytorium kraju. Wypełnienie zadań wynikających z obowiązków HNS jest istotne z punktu widzenia obronności kraju, ale także jego postrzegania na arenie międzynarodowej. Jedną z ważniejszych w tym zakresie kwestii jest udostępnianie rejonów oraz infrastruktury na potrzeby ześrodkowania i zakwaterowania wojsk, co jest realizowane w oparciu o szereg inwestycji infrastrukturalnych. Z perspektywy współczesnych uwarunkowań rozbudowa i utrzymanie właściwej infrastruktury transportowej wszystkich gałęzi transportu jest niezbędna dla zapewnienia wymaganych warunków przemieszczania się osób oraz przewozu uzbrojenia i sprzętu wojskowego, wsparcia wojsk sojuszniczych, w przypadku kryzysu lub wojny. Nowoczesna infrastruktura transportowa, umożliwia rozwój polskiej gospodarki i wzmacnia jej powiązanie z gospodarką światową. Jest także ważnym składnikiem bezpieczeństwa narodowego, systemu obronnego państwa oraz terytorialnie zrównoważonego rozwoju kraju. Systematyczna poprawa infrastruktury transportowej stanowi jedno z podstawowych wyzwań dla rozwoju państwa nie tylko z perspektywy gospodarczej, ale także odgrywa priorytetową rolę w odniesieniu do bezpieczeństwa i obronności państwa.

Słowa kluczowe: system logistyczny, obszar państwa gospodarza, transport, bezpieczeństwo, infrastruktura, siły zbrojne

Abstract. One of the key areas of state security is military security. Its provision requires a number of various activities of a political and military nature, among which an important role is played by host nation support (HNS) for improving ability to move allied forces and resources within the territory of the country. Fulfilling the tasks resulting from the HNS obligations is important because of the country's defense aspects and the perception of the country on the international arena. One of the most important issues in this respect is making the regions and infrastructure available for the purpose of relocation

and accommodation of troops, which is implemented based on a number of infrastructure investments. From the perspective of contemporary conditions, the expansion of transport networks of all modes of transport is necessary to ensure the required conditions for the movement of people and the transport of weapons and military equipment, support the allied forces in the event of a crisis or war. A modern transport infrastructure enables the development of the Polish economy and strengthens its link with the world economy. It is also an important component of national security, the state defence system and territorially balanced development of the country. Modern transport infrastructure modernized rolling stock and integral transport management systems reduce costs in the economy, while contributing to lowering the pressure on the environment. Systematic improvement of transport infrastructure is one of the basic challenges for the development of the state, not only from the economic perspective, but also plays a priority role in relation to the state's security and defence

Keywords: logistics system, cooperation, transport, infrastructure, armed forces

Wstęp

Według obowiązujących doktryn NATO zabezpieczenie logistyczne sił wydzielanych do operacji sojuszniczej pozostaje w odpowiedzialności narodowej państw kierujących swoje siły do takiej operacji. Jednakże mając na uwadze potrzebę racjonalnego wykorzystania posiadanych sił i możliwości, poszukuje się sposobów na zbilansowanie zdolności wymaganych do zabezpieczenia logistycznego operacji, a rzeczywistych możliwości państw wysyłających¹ w tym zakresie. Rozwiązaniem jest stosowanie zasad połączonej logistyki wielonarodowej z jednej strony oraz wsparcia przez państwo-gospodarza z drugiej. Oba te rozwiązania wymagają właściwej koordynacji i szczegółowego planowania, w które zaangażowane będą zarówno dowódca NATO jak i władze państwa-gospodarza.

Wojska Sojusznicze, podczas przemieszczania, oczekiwać będą szeroko rozumianego wsparcia od państwa – gospodarza. Wsparcie to, doktrynalnie definiowane jest jako cywilna i wojskowa pomoc, świadczona w czasie pokoju, kryzysu i wojny przez państwo – gospodarza dla sił sojuszniczych i organizacji NATO, które są rozmieszczone na jego terytorium lub są w trakcie przemieszczenia przez nie (Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016, pkt. 0221.4, s. 5-6).

Wsparcie to może obejmować: udostępnienie infrastruktury, transport, środki materiałowe i usługi, zabezpieczenie medyczne, łączność, obsługę prawną, ochronę wojsk oraz inne obszary, które są nierozzerwalnie związane ze skuteczną realizacją misji militarnej. Faktyczny zakres tych działań zależeć będzie od wielu czynników, między innymi skali operacji (wielkości użytych sił), jej rodzaju (w ramach art. IV, czy też art. V Traktatu Północnoatlantyckiego) oraz miejsca Sojuszniczych Sił

¹ Państwo wysyłające (Sending Nation) – państwo przemieszczające swoje wojska, dostawy środków zaopatrzenia i/lub narodowe komponenty sił wielonarodowych, zgłaszające potrzebę korzystania z logistycznego oraz innego wsparcia ze strony państwa - gospodarza podczas przemieszczenia przez terytorium tego państwa lub prowadzenia działań na tym terytorium. (Wsparcie przez państwo - gospodarza DD-4.5(B) str. 136).

Wzmocnienia w ugrupowaniu wojsk własnych (Tylna Strefa Działań czy Strefa Działań Bezpośrednich). Dlatego też zakres wsparcia będzie każdorazowo przedmiotem negocjacji, których końcowym etapem będą podpisane porozumienia, zawarte pomiędzy władzami państwa-gospodarza i państw wysyłających lub NATO.

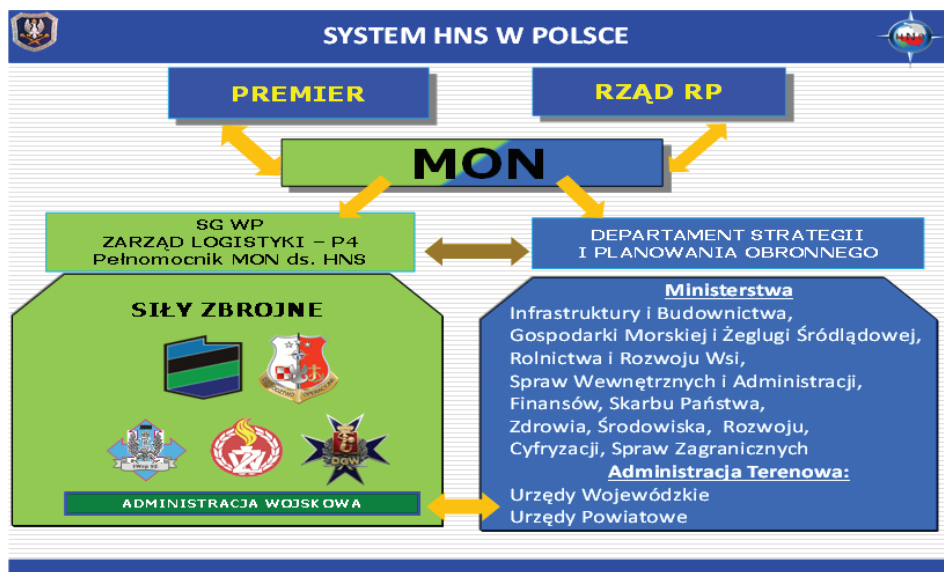
Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w zakres wsparcia przez państwo-gospodarza nie wchodzi wsparcie nie objęte porozumieniami, świadczone przez dostawców komercyjnych na zasadach kontraktowania bezpośredniego. Nie można też mylić HNS z przedsięwzięciami realizowanymi w ramach współpracy cywilno-wojskowej (CIMIC – Civil – Military Cooperation), choć zaangażowane mogą być w niej te same instytucje państwa-gospodarza, szczególnie z układu pozamilitarnego (np. władze samorządowe).

Dzięki wsparciu przez państwo-gospodarza możliwe jest skrócenie czasu niezbędnego do osiągnięcia przez wojska sojusznicze gotowości do działań oraz zmniejszą się potrzeby w zakresie wydzielenia komponentu logistycznego państwa wysyłającego, niezbędnego do zabezpieczenia tych sił. W rezultacie ograniczą się koszty związanych z wysłaniem sił do operacji, co bez wątpienia wpłynie na gotowość państw członkowskich do udzielenia pomocy zbrojnej. Dostępność wsparcia udzielanego w ramach HNS wpływa bezpośrednio na wielkość i zakres udziału jednostek logistycznych wydzielanych do zabezpieczenia operacji (NATO, 2012, s. 25). Dlatego też proces planowania HNS powinien być zintegrowany z procesem planowania logistycznego operacji.

Celem artykułu jest identyfikacja jednostek organizacyjnych WP, w tym Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych do wypełnienia roli państwa-gospodarza na rzecz przemieszczających się wojsk sojuszniczych mających istotny wpływ dla zapewnienia bezpieczeństwa militarnego państwa. Podjęty do rozwiązania problem badawczy został sprecyzowany w następującej postaci: W jakim zakresie rozwój obszaru państwa-gospodarza, w szczególności jego struktura organizacyjna, oddziaływane bezkolizyjne przemieszczanie wojsk sojuszniczych wpływa na bezpieczeństwo militarne państwa? W materiale wykorzystano szereg metod badawczych, wśród których prym wiodły: kwerenda literatury przedmiotu, analiza i synteza, abstrahowanie oraz metody wnioskowania. Ponadto wykorzystano szereg niepublikowanych materiałów i opinii oficerów biorących udział w ćwiczeniach, realizujących wsparcie wojsk sojuszniczych w ramach rotacyjnej obecności wynikającej z postanowień szczytu NATO w Warszawie i zabezpieczających funkcjonowanie stałych elementów struktur NATO na terenie kraju, a także własne doświadczenia i wnioski. Przyjęte podejście umożliwiło uzyskanie przekrojowego charakteru rozważań, dając jednocześnie podstawy do dalszych, poszerzonych badań tego niezwykle złożonego problemu. Bardzo istotnym jest zakres zmian w celu poprawy jego skuteczności i efektywności systemowej (por. Jałowiec, 2017, s. 81) w zaspokojeniu bieżącej i perspektywicznej potrzeby operacyjnej Sił Zbrojnych RP i NATO.

Miejsce Inspektoratu Wsparcia SZ w narodowym systemie realizacji zadań HNS

Zadania stojące przed państwem-gospodarzem niosą wyzwania nie tylko dla Sił Zbrojnych, ale dla wszystkich struktur organizacyjnych państwa, gdyż to Rzeczpospolita Polska jako całe państwo jest sygnatariuszem Traktatu. Dlatego też w Polsce od 2001 roku funkcjonuje narodowy system realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza na rzecz sił zbrojnych państw wysyłających, uczestniczących w operacji (ćwiczeniu) prowadzonej pod dowództwem NATO na jej terytorium. Organizacja tego systemu oparta jest o elementy systemu obronnego RP i obejmuje podsystemy: kierowania obronnością, militarny i pozamilitarny.



Rys. 1. System HNS w Polsce

Źródło: hns.polska.wp.mil.pl, (dostęp: 30 września 2021)

Przygotowanie Rzeczypospolitej Polskiej do planowania i realizacji zadań wsparcia przez państwo-gospodarza, jest jednym z przedsięwzięć realizowanych w ramach przygotowań obronnych państwa. Należy pamiętać, że realizacja złożonego, interdyscyplinarnego przedsięwzięcia jakim jest HNS, angażuje zarówno resort obrony narodowej, jak i resorty cywilne. W tym miejscu należy podkreślić jednak, że to Siły Zbrojne RP są zwykle pierwszym domyślnym partnerem Sojuszu w zakresie uzgadniania i koordynacji udzielanego wsparcia.

Dlatego też, zgodnie z ustaleniami Rady Ministrów z 2001 roku (Protokół Ustaleń Nr 28/2001-10-23), Minister Obrony Narodowej jest odpowiedzialny za koordynację całokształtu działań, podejmowanych w czasie pokoju, kryzysu i wojny przez organy administracji rządowej oraz ogólny nadzór nad realizacją zadań HNS

w państwie (Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016, pkt. 0302.9, s. 36). Jest to o tyle ważne, że w przypadku operacji obronnej na terytorium RP, SZ RP będą zaangażowane w prowadzenie i zabezpieczenie działań wojsk własnych, stąd też podsystem pozamilitarny przejmie na siebie znaczną część zadań związanych z zabezpieczeniem Sojusznicznych Sił Wzmocnienia (SSW).

Ministrowie kierujący właściwymi działami administracji rządowej i wojewodowie są zobowiązani do wykonywania czynności przygotowawczych, planistycznych i sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem elementów narodowych zasobów obronnych przewidzianych do realizacji zadań HNS. Natomiast pozostałe organy administracji państwowej są zobowiązane do wykonywania przedsięwzięć przygotowawczych, zapewniających sprawne spełnianie przez Rzeczpospolitą Polską obowiązków państwa – gospodarza.

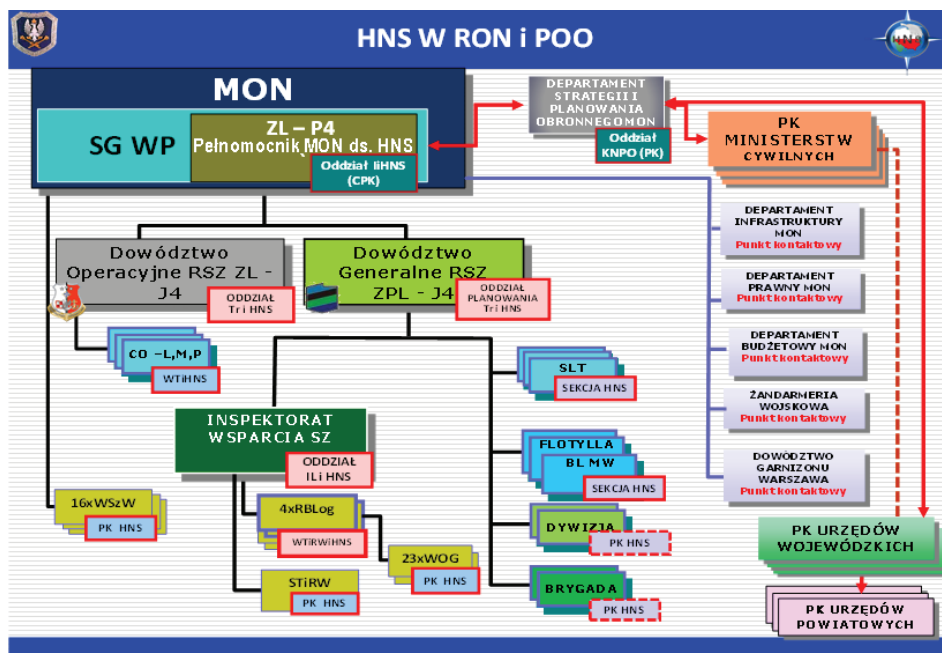
Głównym dokumentem regulującym funkcjonowanie narodowego systemu na potrzeby realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa – gospodarza w resorcie obrony narodowej jest Decyzja Nr 447/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 grudnia 2013 (Decyzja Nr 447/MON). Dokument ten, poza ustanowieniem systemu HNS, powierza Szefowi Zarządu Logistyki – P4 Sztabu Generalnego WP funkcję Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej do spraw HNS z zadaniem organizowania i koordynowania przedsięwzięć zapewniających realizację zadań w ramach systemu HNS. Oprócz pełnienia funkcji Centralnego Punktu Kontaktowego HNS, odpowiada on za planowanie i organizowanie w resorcie obrony narodowej przedsięwzięć dotyczących realizacji zadań w ramach systemu HNS. W odniesieniu do pozamilitarnych ogniw systemu obronnego państwa koordynację zadań HNS Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej ds. HNS realizuje za pośrednictwem Dyrektora Departamentu Strategii i Planowania Obronnego (Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016, pkt. 0302.9, s. 36).

Za realizację zadań HNS odpowiadają etatowe i nietatowe komórki resortu obrony narodowej oraz organów administracji publicznej, które tworzą sieć Punktów Kontaktowych HNS (HNS Points of Contact – HNS POC) (Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016, pkt.0302.10, s. 36). Punkty te w zakresie planowania i realizacji zadań HNS współdziałają z Centralnym Punktem Kontaktowym HNS. W ramach podsystemu militarnego elementy wykonawcze HNS umiejscowione są na wszystkich poziomach dowodzenia. Za przygotowanie i realizację zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza odpowiedzialni są dowódcy (komendanci, szefowie) poszczególnych poziomów dowodzenia poprzez swoje elementy wykonawcze:

1. Na poziomie polityczno-wojskowym zadania realizowane są przez Oddział Interoperacyjności i HNS Zarządu Logistyki – P4 Sztabu Generalnego WP.
2. Na poziomie strategiczno-operacyjnym zadania realizowane są poprzez:
 - Oddział Planowania Transportu i HNS Zarządu Planowania Logistycznego – J4 Dowództwa Generalnego RSZ,

- Oddział Planowania Transportu i HNS Zarządu Logistyki – J4 Dowództwa Operacyjnego RSZ.
- 3. Na poziomie taktycznym zadania realizowane są poprzez etatowe struktury:
 - Oddział Interoperacyjności Logistycznej i HNS Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych,
 - Wydziały Transportu, Ruchu Wojsk i HNS w podległych Szefowi IWsp SZ Regionalnych Bazach Logistycznych,
 - Sekcje HNS w Skrzydłach Lotnictwa Taktycznego i Transportowego oraz Wojskowych Oddziałach Gospodarczych przy ośrodkach szkolenia poligonowego,
 - uzupełnieniem zdolności są nieetatowe Punkty Kontaktowe HNS w pozostałych Oddziałach Gospodarczych, Dywizjach i Brygadach.

Elementy podsystemu pozamilitarnego HNS występują na wszystkich poziomach administracji publicznej, należą do nich także przedsiębiorcy, na których nałożono obowiązek realizacji zadań obronnych. Za przygotowanie i realizację zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza odpowiadają ministrowie kierujący działami administracji rządowej, centralne organy administracji rządowej oraz wojewodowie (Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016, pkt. 0304.1, s. 44).



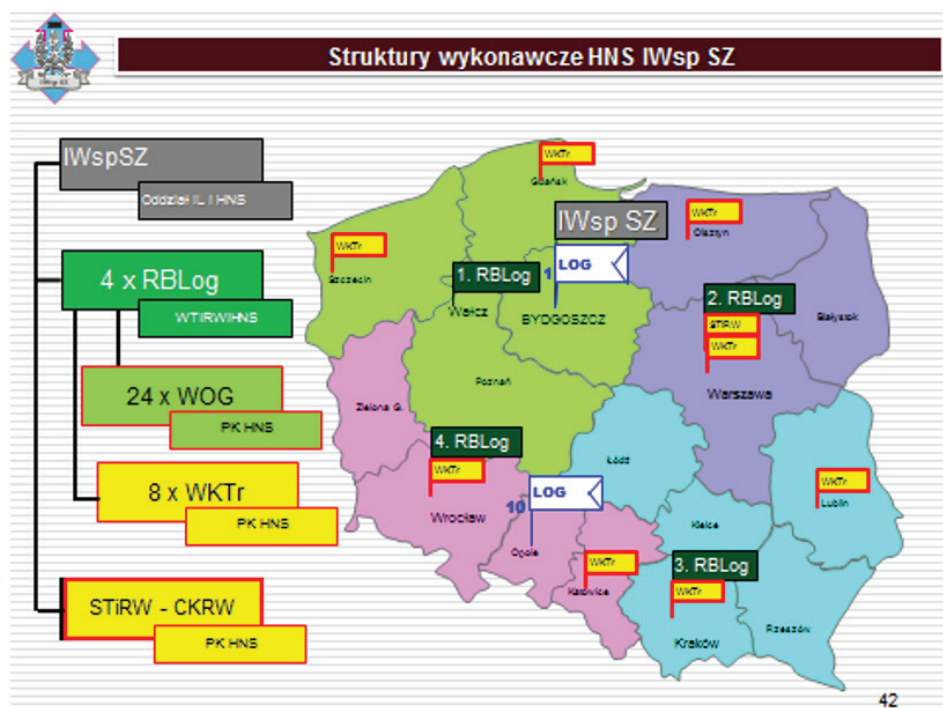
Rys. 2. System HNS w resorcie obrony narodowej i pozamilitarnych ogniwach obronnych

Źródło: hns.polska.wp.mil.pl, (dostęp: 30 września 2021)

Organy administracji publicznej realizują przedsięwzięcia wynikające z obowiązków państwa-gospodarza w ramach działalności bieżącej oraz pozamilitarnych przygotowań obronnych państwa i ujmują je w dokumentach sporządzanych w ramach planowania obronnego. Działania te koordynuje Dyrektor Departamentu Strategii i Planowania Obronnego, współdziałając w tym zakresie z Szefem Zarządu Logistyki – P4 SG WP.

Elementy wykonawcze systemu HNS Inspektoratu Wsparcia SZ

W ramach przygotowań do wypełnienia zobowiązań państwa-gospodarza, w strukturach Sił Zbrojnych RP funkcjonuje system HNS, przygotowany do udzielenia wsparcia na rzecz sił sojusznicych i obejmuje etatowe i nieetatowe struktury HNS. Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych jest ważnym elementem tego systemu. Dzięki dostępnym zasobom, poprzez Regionalne Bazy Logistyczne wraz z podporządkowanymi Wojskowymi Oddziałami Gospodarczymi, warsztatami technicznymi, składami materiałowymi i Wojskowymi Komendami Transportu, spełnia istotną rolę zarówno w procesie przygotowania jak i realizacji zadań wsparcia przez państwo – gospodarza.



Rys. 3. Struktury wykonawcze HNS IWsp SZ.

Źródło: OILiHNS IWsp SZ, (dostęp: 30 września 2021)

System HNS w Inspektoracie Wsparcia SZ zbudowany jest w oparciu o etatowe i nieetatowe komórki HNS. Etatowe komórki HNS obejmują:

- Oddział Interoperacyjności Logistycznej i HNS IWsp SZ,
- Wydziały Transportu, Ruchu Wojsk i HNS RBLog,
- Sekcje HNS w Wojskowych Oddziałach Gospodarczych zabezpieczających ośrodki szkolenia poligonowego (6. WOG Ustka, 16. WOG Drawsko Pomorskie, 24. WOG Giżycko, 33. WOG Nowa Dęba, 43. WOG Świątoszów, 45. WOG Wędrzyn).

W pozostałych WOG oraz jednostkach i instytucjach podległych Szefowi IWsp SZ zgodnie z zapisami Decyzji nr 447/MON zorganizowano nieetatowe Punkty Kontaktowe HNS. Nie oznacza to jednak gorszego poziomu realizacji zadań, jest jednak trudniejsze, gdyż jako zadanie dodatkowe wymaga dzielenia obowiązków z innymi zadaniami.

Należy jednak pamiętać, że realizacja zadań wsparcia przez państwo – gospodarza nie spoczywa tylko na etatowych elementach systemu HNS. Do ich realizacji zaangażowane też są pozostałe jednostki i instytucje podległe Szefowi IWsp SZ w ramach ich działalności statutowej. Składy materiałowe, warsztaty techniczne, Wojskowe Komendy Transportu czy Brygady Logistyczne, a przede wszystkim cały podsystem transportu i ruchu wojsk (TiRW). Oprócz zadań realizowanych na rzecz wojsk własnych mogą zostać użyte do świadczenia usług na rzecz wojsk sojuszników.

Mając na względzie powyższe rozumienie znaczenia określenia podsystem TiRW, zasadne jest podjęcie próby zdefiniowania misji, którą ma ona do spełnienia. Jedną z definicji misji podsystemu TiRW jest doprowadzenie do sytuacji, w której w zorganizowany sposób siły i środki określone wymogami sprecyzowanymi przez właściwych przełożonych znajdują się we wskazanym rejonie, w odpowiednim czasie wykorzystując infrastrukturę transportową oraz dostępne środki transportu (wojskowe i cywilne) (Pawlisiak, 2016, s.353).

Relacje dowodzenia i współdziałania w ramach systemu HNS

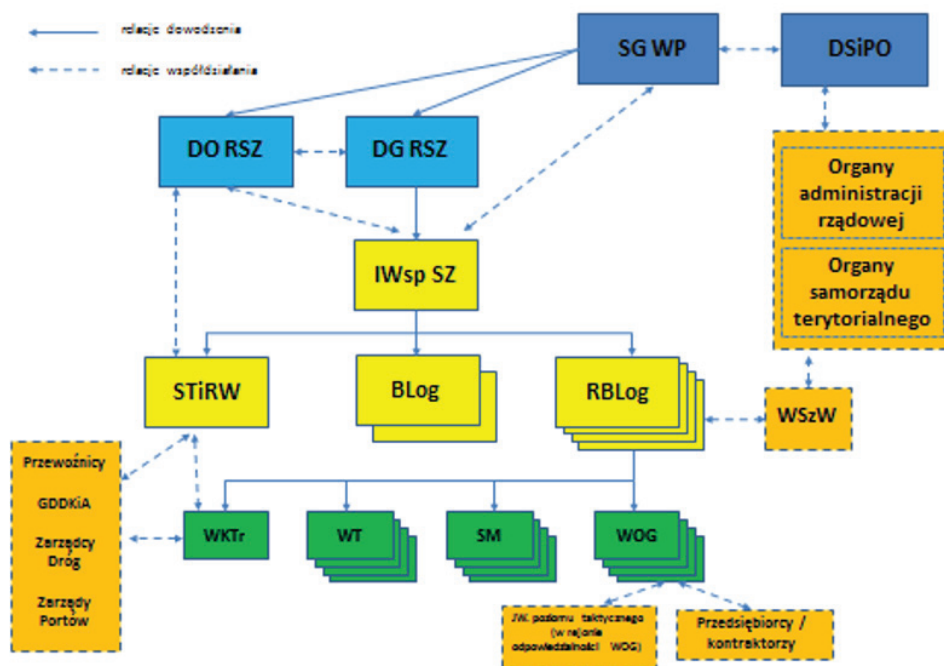
Relacje dowodzenia w ramach systemu HNS służą do przekazywania zadań pomiędzy strukturami HNS na wszystkich poziomach dowodzenia. Jednakże mając na uwadze fakt, że planowanie i realizacja zadań wsparcia przez państwo-gospodarza jest przedsięwzięciem złożonym i wymagającym zaangażowania komórek zarówno podsystemu militarnego, jak i pozamilitarnego równie ważne są właściwe relacje współdziałania. Dzięki nim zapewniona jest właściwa koordynacja działań oraz przepływ informacji mogących mieć wpływ na zapewnienie właściwego poziomu świadczonych usług.

Współdziałanie w ramach systemu HNS realizowane będzie w trzech zasadniczych obszarach:

- współdziałanie pomiędzy jednostkami organizacyjnymi resortu obrony narodowej znajdujących się w różnej podległości służbowej,

- współdziałanie pomiędzy elementami podsystemu militarnego i pozamilitarnego,
- współdziałanie pomiędzy elementami narodowego systemu HNS a dowództwami i jednostkami sojusznicy realizującymi zadania na terytorium RP lub przemieszczającymi się przez nie.

Relacje dowodzenia i współdziałania w systemie HNS



Rys. 4. Relacje dowodzenia i współdziałania w narodowym systemie HNS

Źródło: Opracowanie własne

W obszarze współdziałania pomiędzy jednostkami organizacyjnymi resortu obrony narodowej komórki HNS IWsp SZ współpracować będą nie tylko z komórkami Dowództwa Generalnego RSZ, ale także:

1. na szczeblu IWsp SZ z:
 - Zarządem Logistyki P-4 Sztabu Generalnego WP jako organizatorem i koordynatorem systemu,
 - Oddziałem Planowania Transportu i HNS Dowództwa Operacyjnego RSZ w zakresie planowania i realizacja wsparcia na rzecz wojsk sojusznicych w Strefie Działań Bezpośrednich;

2. poprzez STiRW – CKRW z:
 - Oddziałem Planowania Transportu i HNS Dowództwa Operacyjnego RSZ w zakresie koordynacji przemieszczeń wojsk sojusznicych;
3. na szczeblu RBLog z:
 - właściwymi terytorialnie Wojewódzkimi Sztabami Wojskowymi w zakresie koordynacji pozyskiwania wsparcia od elementów układu pozamilitarnego,
 - jednostkami Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej pełniącymi funkcje Oddziałów Gospodarczych w zakresie zasilania baz lotniczych i komend portów wojennych w środki materiałowe i techniczne;
4. na szczeblu WOG z:
 - z jednostkami wojsk operacyjnych dyslokowanymi w obszarze odpowiedzialności WOG a zaangażowanymi w realizację zadań wsparcia przez państwo – gospodarza.

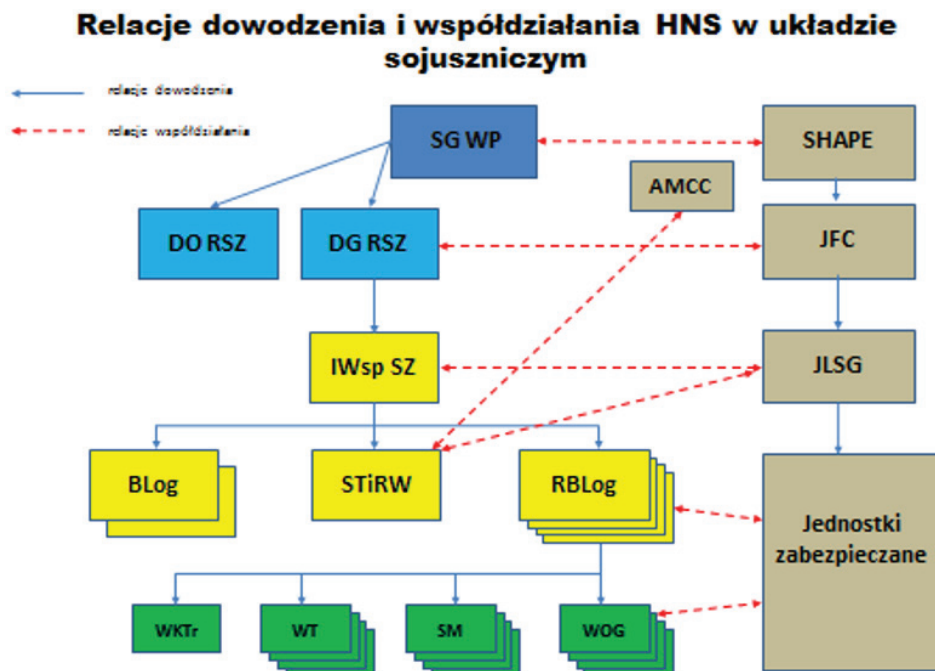
W obszarze współdziałania pomiędzy elementami podsystemu militarnego i niemilitarnego komórki HNS IWsp SZ współpracować będą z:

1. poprzez STiRW – CKRW z:
 - przewoźnikami w zakresie pozyskiwania usług transportowych,
 - Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie koordynacji przemieszczeń wojsk sojusznicych,
 - zarządcami dróg w zakresie pozyskania pozwoleń na marsz (MOVCRE-DIT) dla przemieszczających się kolumn wojsk sojusznicych;
2. poprzez RBLog z:
 - organami administracji rządowej i organami samorządu terytorialnego w zakresie realizacji zadań HNS przez podsystem pozamilitarny (poprzez właściwy terytorialnie WSzW),
 - zarządcami dróg w zakresie pozyskania pozwoleń na marsz (MOVCRE-DIT) dla przemieszczających się kolumn wojsk sojusznicych (przez właściwą terytorialnie Wojskową Komendę Transportu – WKTr),
 - zarządami portów morskich i lotniczych w zakresie wykorzystania infrastruktury cywilnej do zabezpieczenia przyjęcia wojsk sojusznicych (poprzez WKTr),
 - kontraktorami cywilnymi w zakresie pozyskiwania towarów i usług na potrzeby wojsk sojusznicych (poprzez właściwy terytorialnie WOG).

Dla wojskowych struktur dowodzenia NATO odpowiedzialnych za inicjowanie procesu planowania HNS to struktury Sił Zbrojnych RP będą domyślnym punktem kontaktowym w zakresie inicjowania i koordynowania wsparcia przez państwo-gospodarza (Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016, pkt. 0302.8, s. 36). Dlatego też w celu usprawnienia koordynacji przedsięwzięć jak i ograniczenia rywalizacji o ograniczone zasoby państwa-gospodarza niezbędne jest właściwe współdziałanie pomiędzy dowódcą NATO, państwa wysyłającymi i państwem-gospodarzem.

Zgodnie z modelem funkcjonalno-kompetencyjnym (Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016, schemat 3-2, s. 40) poszczególne poziomy dowodzenia Sił Zbrojnych odpowiadają za koordynację przedsięwzięć z właściwymi sobie odpowiednikami w strukturze dowodzenia sojuszu:

1. Na poziomie polityczno – wojskowym Departamenty MON oraz Zarządy SG WP – poprzez ZL – P4 – współdziałają z ACO (Allied Commander of Operations) i ACT (Allied Commander of Transformation),
2. Na poziomie strategiczno – operacyjnym Dowództwo Generalne i Dowództwo Operacyjne RSZ współpracują z właściwymi Dowództwem Połączonym (JFC- Joint Force Command),
3. Na poziomie taktycznym elementy wykonawcze systemu HNS współdziałać będą z dowództwami komponentów i innymi dowództwami oraz jednostkami NATO.



Rys. 5. Relacje dowodzenia i współdziałania HNS w układzie sojuszniczym

Źródło: Opracowanie własne

W ramach tego modelu, Inspektorat Wsparcia SZ będzie współdziałał z Połączoną Grupą Zabezpieczenia Logistycznego (JLSG - Joint logistic Support Group). W skład kluczowego elementu wchodzi około 25 specjalistów do spraw logistyki,

rozpoznania oraz planowania działań, natomiast sztab składa się z 70. specjalistów, wydzielanych najczęściej z wymienionego wcześniej Oddziału Logistyki Wielonarodowej, Zarządu Planowania Logistyki-J4 (Grala, 2016, s.51) lub jej odpowiednikiem funkcjonalnym odpowiedzialnym za zabezpieczeni logistyczne operacji.

W zakresie koordynacji przemieszczeń Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Kierowania Ruchem Wojsk współdziałać będzie z Sojuszniczym Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (AMCC - Allied Movement Coordination Center). Natomiast właściwe terytorialnie RBLog i WOG będą współdziałać z dowództwami sojuszniczymi i jednostkami państw wysyłających rozmieszczonych lub przemieszczających się przez ich obszar odpowiedzialności. Należy stwierdzić, że konieczność przygotowania struktur państwowych/wojskowych do możliwości współdziałania z jednostkami wojsk sojuszniczych w przypadku ich pobytu na naszym terytorium stanowi wyzwanie i jednocześnie szansę wzmocnienia systemu obronnego kraju. Obecnie struktury umożliwiają właściwe kierowanie i realizację wsparcia udzielanego przez Siły Zbrojne RP wojskom sojuszniczym w ramach zadań państwa-gospodarza na poszczególnych szczeblach dowodzenia w sposób ciągły i na odpowiednim poziomie.

Wsparcie wojsk sojuszniczych przebywających na terytorium RP w ramach rotacyjnej obecności wynikającej z postanowień Szczytu NATO w Warszawie

Jedną z kluczowych decyzji podjętych na Szczycie NATO w Warszawie (8 – 9 lipca 2016 r.) było utworzenie tzw. wzmocnionej Wysuniętej Obecności (eFP - enhanced Forward Presence) wojsk sojuszu w państwach granicznych Sojuszu. Ma ona na celu zwiększenie potencjału odstraszania i ewentualnej obrony na wschodniej flance NATO. W ramach tej inicjatywy podjęto decyzję o rozmieszczeniu czterech batalionowych grup bojowych:

- na Litwie (państwo wiodące² – Niemcy),
- na Łotwie (państwo wiodące – Kanada),
- w Estonii (państwo wiodące – Wielka Brytania),
- w Polsce (państwo wiodące – USA). Na terytorium Polski oprócz żołnierzy amerykańskich, w ramach batalionowej grupy bojowej stacjonuje personel Wielkiej Brytanii i Rumunii, a od drugiej połowy 2017 roku również Chorwacji.

² Państwo wiodące jest odpowiedzialne za sformowanie batalionowej grupy bojowej, której skład jest uzupełniany przez pododdziały szczebla kompanii zadeklarowane przez inne państwa sojusznicze.

Działania batalionowych grup bojowych koordynowane będą przez Dowództwo Wielonarodowej Dywizji Północny – Wschód w Elblągu po osiągnięciu przez nie gotowości do działania. Na co dzień grupa bojowa współdziała z 15. Brygadą Zmechanizowaną. Oprócz pododdziałów stacjonujących w Polsce w ramach programu eFP, Siły Zbrojne USA, w ramach umowy dwustronnej, zdecydowały o rozmieszczeniu na terytorium RP elementów Pancerniej Brygadowej Grupy Bojowej (Armoured Brigade Combat Team), Brygady Lotnictwa Bojowego (Combat Aviation Brigade) oraz pododdziałów logistycznych. Pododdziały te biorą udział w operacji „ATLANTIC RESOLVE”.

Inspektorat Wsparcia SZ zabezpiecza pobyt wojsk sojuszniczych w Bemowie Piskim (eFP) oraz Poznaniu, Żaganiu, Świętoszowie, Skwierzynie i Bolesławcu. W zakres udzielanego wsparcia wchodzi zapewnienie:

- wyżywienia (w oparciu o infrastrukturę stacjonarną i polową),
- zakwaterowania (w oparciu o zakwaterowanie stałe i poprzez zapewnienie namiotów do zakwaterowania w warunkach polowych),
- usług sanitarno-higienicznych (wynajem kontenerów sanitarnych, toalet przenośnych, sprzątania, wywozu śmieci i nieczystości),
- dostaw paliwa,
- możliwości składowania amunicji i uzbrojenia,
- zabezpieczenia medycznego (poprzez uzupełnienie brakujących zdolności w zakresie infrastruktury stacjonarnej),
- sprzętu przeładunkowego,
- wsparcia przemieszczenia kolumn w okresie rotacji komponentów.

Wsparcie realizowane jest w oparciu o Porozumienie Techniczne (TA) pomiędzy Polską, Wielką Brytanią, Chorwacją i Rumunią oraz umową ACSA ze Stanami Zjednoczonymi. Szczegóły wsparcia są każdorazowo uzgadniane, osobno dla każdej rotacji i lokalizacji, z wykorzystaniem Zestawień Potrzeb (Statement of Requirements – SOR) oraz ACSA Order (dla strony amerykańskiej). Do realizacji wsparcia zaangażowane są bezpośrednio właściwe terytorialnie Regionalne Bazy Logistyczne oraz podległe im Wojskowe Oddziały Gospodarcze. Ich działania koordynowane są przez Oddział Interoperacyjności Logistycznej i HNS we współdziałaniu z innymi komórkami Inspektoratu Wsparcia SZ.

Wsparcie wojsk sojuszniczych w strategicznej operacji obronnej

Przygotowując narodowy system HNS do wsparcia wojsk sojuszniczych w strategicznej operacji obronnej należy spodziewać się, że jego organizacja będzie się różnić zależnie od organizacji sojuszniczego systemu dowodzenia i kierowania, zarówno operacyjnego jak i logistycznego, a także rodzaju działań realizowanych na terytorium RP przez siły sojusznicze (Ministerstwo Obrony Narodowej,

Sztab Generalny, 2016, pkt. 0301.1, s. 34). Niezależnie od oczekiwań wsparcia, należy podkreślić, że zgodnie z zapisami doktrynalnymi, za zabezpieczenie logistyczne komponentów wysyłanych do operacji sojuszniczej odpowiedzialne są państwa wysyłające te kontyngenty. Dlatego też jedną z naczelných zasad HNS jest zasada odpowiedzialności, według której:

1. Dowódca NATO wyznaczony do prowadzenia operacji:
 - koordynuje proces planowania HNS,
 - identyfikuje wymagania w zakresie HNS dla podporządkowanych mu sił,
 - określa priorytety (w przypadku wystąpienia niedoborów),
 - negocjuje i zawiera porozumienia HNS (MOU/TA).
2. Państwo wysyłające:
 - zapewniają indywidualnie lub przez wspólne porozumienia wydzielenie niezbędnych zasobów w celu zabezpieczenia sił wydzielonych do NATO,
 - identyfikuje potrzeby w zakresie wsparcia niezbędnego od państwa gospodarza,
 - przystępuje do porozumień HNS,
 - refinansuje koszty pozyskanego wsparcia.
3. Państwo gospodarz:
 - przedstawia możliwości,
 - negocjuje porozumienia i zakres wsparcia (uwzględniając swoje narodowe priorytety),
 - koordynuje działanie podsystemu militarnego i pozamilitarnego w zakresie realizacji wynegocjowanego wsparcia.

Jakkolwiek wsparcie w ramach HNS jest istotnym czynnikiem redukującym potrzeby w zakresie wydzielenia zasobów dla zabezpieczenia operacji, nie może ono całkowicie zastąpić potencjału państw wysyłających. Biorąc pod uwagę chociażby różny sprzęt wojskowy, nadal niezbędne pozostaje utrzymanie swojego narodowego łańcucha zaopatrzenia. Możliwe jest rozwiązanie z wykorzystaniem logistyki wielonarodowej lub HNS w zakresie dostaw w klasie I (żywność), III (paliwa), IV (materiały fortyfikacyjne) lub w zakresie transportu. O wiele trudniejsze będzie znalezienie takiego rozwiązania dla dostaw w klasie II³ i klasie V⁴ czy w zakresie wsparcia technicznego.

Wsparcie realizowane przez państwo gospodarza w zakresie przyjęcia Sojuszniczych Sił Wzmocnienia obejmuje następujące przedsięwzięcia:

1. Wydzielenie oficerów łącznikowych w celu:
 - dokonania uzgodnień z władzami portów lotniczych, morskich, Dyrekcją PKP itp. w zakresie wykorzystania infrastruktury transportowej do przyjęcia wojsk sojuszniczych;

³ Materiały dla których przydziały są ustalane przez tabele należności i wyposażenia, np. odzież, broń, narzędzia, części zamienne, pojazdy.

⁴ Amunicji, materiałów wybuchowych i środków chemicznych wszystkich typów.

- zapewnienie współdziałania SZ RP z przedstawicielami wojsk sojusznicznych
 - współdziałania ze Strażą Graniczną i Urzędem Celnym;
 - udzielenie wsparcia wojskom sojusznicznym w zakresie udogodnień i uproszczeń podczas odprawy graniczno-celnej;
 - interweniowania w przypadku zaistnienia uchybień w przygotowanej przez państwa wysyłające dokumentacji transportowej i celnej.
2. Utworzenie Grup Kontroli Ruchu (GKR) na przejściach granicznych z zadaniem:
 - przeformowania kolumn samochodowych zgodnie z planem przemieszczenia;
 - sprawnej organizacji ruchu podczas rozładunku (załadunku) w portach lotniczych, morskich, stacjach kolejowych itp.
 3. Zabezpieczenie techniczne wyładunku w portach lotniczych, morskich i stacjach kolejowych (wydzielenie dźwigów, zestawów niskopodwoziowych, wózków widłowych, miejsc składowania itp.).
 4. Zabezpieczenie medyczne podczas rozładunku / załadunku.
 5. Monitorowanie bieżącej sytuacji na przejściach granicznych.

Wsparcie w zakresie zabezpieczenia przemieszczenia wojsk sojusznicznych z przejść granicznych (drogowych, kolejowych, morskich i lotniczych) do rejonów ześrodkowania będzie obejmował:

- rozwinięcie systemu kierowania ruchem wojsk w celu zapewnienia sprawnego i bezkolizyjnego przemieszczenia;
- dokonywanie niezbędnych uzgodnień dotyczących zasad oraz warunków korzystania z infrastruktury transportowej kraju, przejazdu pojazdów nienormatywnych, przewozu materiałów niebezpiecznych;
- zabezpieczenie techniczne przemieszczających się kolumn;
- zapewnienie rejonów odpoczynku dla przemieszczających się kolumn;
- Wojskowy organ transportu i ruchu wojsk, pełniący funkcję narodowego Centrum

Koordinacji Ruchu Wojsk – CKRW, koordynujący ruch wojsk w układzie narodowym oraz międzynarodowym, współdziała z podobnymi organami państw wysyłających i tranzytowych oraz dowództw NATO.

W trakcie przemieszczenia należy się również liczyć z oddziaływaniem przeciwnika, którego celem będzie między innymi opóźnienie lub dezorganizowanie ruchu przemieszczających się kolumn wojsk sojusznicznych. Dlatego też zadania związane z zabezpieczeniem przemieszczenia mogą także obejmować:

- rozpoznanie inżynieryjne dróg i obiektów drogowych,
- urządzenie i utrzymywanie przepraw,
- przygotowanie i utrzymanie dróg dojazdowych do przepraw,
- wykonanie (torowanie) przejść,

- rozminowanie szlaków i obiektów komunikacyjnych,
- doraźna odbudowa dróg.

Wsparcie pobytu wojsk sojusznicych rozpocznie się po osiągnięciu rejonów ześrodkowania i zasadniczo będzie realizowane we współdziałaniu z Połączoną Grupą Zabezpieczenia Logistycznego (JLSG). Wykorzystanie tego dowództwa w operacji sojusznicych jest korzystne z wielu powodów:

- JLSG koordynuje wsparcie dla wszystkich komponentów NATO biorących udział w operacji, co ogranicza państwu-gospodarzowi liczbę potencjalnych punktów kontaktowych niezbędnych w koordynacji realizacji wsparcia;
- JLSG pozostaje w relacji LOGCON (Logistical Control) wobec Narodowych Elementów Wsparcia (National Support Element – NSE) i najczęściej jest kolokowane wspólnie z nimi w Bazie Logistycznej Teatru Działań (Theatre Logistic Base – TLB) przez co ograniczona jest liczba punktów dostawy / przekazania środków zaopatrzenia;
- JLSG oprócz wsparcia przez państwo-gospodarza, koordynuje również wsparcie realizowane w narodowych łańcuchach zaopatrywania oraz wsparcie realizowane w ramach Contracting Support of Operations realizowane przez kontraktorów NSPA (NATO Support Agency).

Podobne relacje pozostaną również w momencie wyjścia wojsk sojusznicych do Strefy Działań Bezpośrednich. W takiej sytuacji z pododdziałów podległych JLSG wydzielona zostanie Wysunięta Baza Logistyczna teatru Działań (Forward Theatre Logistic Base – FTLB), która zaopatrywana będzie z TLB lub alternatywnie bezpośrednio z zasobów państwa-gospodarza o ile odległości do źródeł zaopatrywania lub dostarczania usług będzie bardziej opłacalna pod względem ekonomicznym.

Wsparcie pobytu wojsk sojusznicych na terytorium RP realizowane będzie zgodnie z wynegocjowanymi i podpisanymi porozumieniami oraz zgłoszonymi potrzebami wojsk sojusznicych.

Rozwój i jakość mobilności wojskowej w zakresie wsparcia wojsk sojusznicych

W dobie zmian w środowisku bezpieczeństwa oraz wynikających stąd zagrożeń XXI wieku obserwujemy zwiększenie liczby przemieszczanego sprzętu wojskowego w ramach ćwiczeń, szkoleń lub pokazów sprzętu wojskowego. Ćwiczenia na szeroką skalę, które odbywają się na terenie Polski powodują, że na nasze terytorium przybywa dużo pojazdów mechanicznych wraz ze sprzętem, a także zwiększona liczba żołnierzy (Puszkiewicz, Piatkowski, 2018, s.1106).

Zdolność do szybkiego przemieszczania wydzielanych elementów sił zbrojnych państw członkowskich NATO i Unii Europejskiej (EU) określona została jako jeden z najistotniejszych czynników wpływających na efektywność reagowania

kryzysowego i fundament wiarygodności i skuteczności sił szybkiego reagowania NATO (Very High Readiness Joint Task Force – VJTF) czy też Grupy Bojowej UE. Wiąże się to z możliwościami i zdolnościami do poruszania się dużymi i ciężkimi jednostki wojskowymi w sposób szybki na terenie całej Europy. W czasie kryzysu siły zbrojne na pewno staną przed trzema zasadniczymi wyzwaniami którymi są (Hoges, Lawrence, Wojcik, 2020): legislacyjne przeszkody proceduralne, obostrzenia wynikające z ograniczonej przepustowości infrastruktury, problemy związane z koordynacją, dowodzeniem i kontrolą.

Charakter i dotkliwość tych wyzwań różnią się w zależności od scenariusza kryzysowego. W przypadku operacji mającej na celu przywrócenie integralności terytorialnej Sojuszu, sama skala ruchu wojsk, którą NATO ledwie ćwiczyło od czasów zimnej wojny stanowią poważne wyzwanie. Tymczasem efektywność przemieszczania w odpowiedzi na potencjalny kryzys dotyczy szybkości i ruchu wojsk.

Zarówno NATO, jak i UE uznały znaczenie przemieszczania się sił zbrojnych na kontynencie europejskim i rozpoczęły wdrażanie odpowiednich inicjatyw mających na celu ułatwienie przetrwania sił i środków przez Atlantyk i Europę. Ma to jeszcze bardziej zwiększyć wiarygodność jego obrony i koncepcji odstraszenia sojuszu. NATO i sojusznicy również zaczęli ćwiczyć przemieszczanie wojsk na większą skalę w celu wzmocnienia teatru europejskiego. Najbardziej znanym przykładem było ćwiczenie TRIDENT JUNCTURE 2018 w Norwegii, w którym wzięło udział łącznie 50 000 personelu, przeprowadzono około 180 lotów i 60 przemieszczeń drogą morską ze sprzętem wojskowym i żołnierzami (Norwegian Armed Forces, 2018). Ponadto w październiku 2019 r. Wielka Brytania przeprowadziła rotację 200 pojazdów i maszyn i 800 osób personelu wojskowego w ramach kontyngentu eFP (enhanced Forward Presence) w Estonii jako symulacja wzmocnionej projekcji siły na wschodniej flance NATO. Operacja ta realizowana była przy wykorzystaniu morskich i powietrznych linii komunikacyjnych oraz drogą lądową przy wykorzystaniu kolei, w sumie przez okres 10 dni (ERR News, 2019). Stany Zjednoczone w ramach ćwiczenia DEFENDER-EUROPE 20, przeprowadziły, częściowo ze względu na ograniczenia związane z sytuacją epidemiczną dot. COVID-19 na świecie, największe przemieszczenia wojsk amerykańskich z USA do Europy od 25 lat angażując 20 000 personelu i 13 000 sztuk sprzętu wojskowego (tj. wielkość dywizji) (US Army Europe, 2020).

Podkreślić należy, że w celu podniesienia efektywności realizowanych zadań na rzecz wojsk sojuszniczych stacjonujących lub przemieszczających się przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym poprawy dotychczasowego podsystemu transportu i ruchu wojsk, niezbędne jest permanentne doskonalenie procedur koordynacji przemieszczenia wojsk zarówno poprzez realizację zobowiązań sojuszniczych, a także udziału w szeregu inicjatyw, zobowiązań i programów współpracy zarówno w NATO jak i UE.

Wysiłki skoncentrowane na poprawieniu mobilności wojsk na terenie Polski znalazły swoje odzwierciedlenie w szeregu inicjatyw, zobowiązań i programów współpracy zarówno w NATO, jak i UE. Zmierzają one zasadniczo w kierunku ułatwienia przekraczania granic przez siły zbrojne wiążące się ze skróceniem czasu wydawania zgód dyplomatycznych i zezwoleń na przekroczenie granic i przemieszczanie, zwolnień podatkowych i wspólnych elektronicznych formularzy celnych. Ponadto zwiększenia zdolności w zakresie możliwości infrastruktury i dostępności środków transportowych.

Obie instytucje ściśle współpracują i dążą do synchronizacji wysiłków. Różnice jakie możemy dostrzec wynikają z charakteru obu instytucji. NATO koncentruje się na zdolnościach militarnych w celu zapewnienia do końca 2024 r. pełnej swobody i możliwości szybkiego przemieszczenia komponentów NRF oraz Follow on Forces w strefie odpowiedzialności SACEURa. UE natomiast zmierza do synergii działań cywilno-wojskowych i uwzględnienia wymagań militarnych w programach rozwoju UE w ramach szeregu komplementarnych programów obejmujących projekty PESCO (ang. *Permanent Structured Cooperation*), w ramach których trwają prace nad stworzeniem zestandaryzowanych europejskich pozwoleń dyplomatycznych i przejazdowych i wskazania szlaków transportowych (Project Military Mobility) oraz utworzenia sieci Węzłów Logistycznych do wsparcia operacji (Project Network of Logistic Hubs in Europe and Support to Operations). Na tą okoliczność wprowadzono niezbędne instrumenty finansowe (CEF- Connecting Europe Facility, EDF- European Defence Fund) dedykowane sfinansowaniu podwyższenia standardów cywilnej infrastruktury do wymogów wojskowych (Muller, 2018, s.22). Ponadto realizowane są programy współpracy pod egidą Europejskiej Agencji Obrony EDA, które dotyczą optymalizacji wydawania zgód na przekroczenie granicy, jak i zezwoleń na przejazdy lądowe i powietrzne (Optimising Cross Border Movement Permission Procedures in Europe) i Diplomatic Clearances, a także utworzenia sieci portów węzłowych (transportowych i logistycznych) Multimodal Transport HUB zbieżny z projektem PESCO (Network of Logistic Hubs in Europe and Support to Operations).

Unia Europejska, w Planie Działania na Rzecz Mobilności Wojskowej, ustanowiła spójne ramy dla programów, projektów i przedsięwzięć służących wsparciu i poprawie mobilności wojsk, w które włączyła się także Komisja Europejska (KE) proponując uwzględnienie możliwości finansowania przedsięwzięć podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania z instrumentu „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility - CEF) na lata 2021-2027. Natomiast NATO, w ramach przygotowania obszaru odpowiedzialności Naczelnego Dowódcy Sojuszniczych Sił w Europie do zabezpieczenia i prowadzenia operacji (ang. Enablement of SACEUR's Area Of Responsibility), określiło wymagania prawne, operacyjne i infrastrukturalne, które umożliwić mają szybki przerzut sił oraz zachęca do ich wprowadzania i monitoruje wdrażane przez państwa zmiany legislacyjne.

Podkreślić należy, że osiągnięcie pozytywnych efektów w tej dziedzinie wykracza poza sferę stricte wojskową i wymaga szerokiej współpracy z sektorem pozamilitarnym (tzw. whole-of-government approach).

W konsekwencji wdrożenia Planu Działania UE na Rzecz Mobilności Wojskowej, Rada Unii Europejskiej, postanowieniami z dnia 25 czerwca 2018 r., 18 listopada 2018 r. oraz 17 czerwca 2019 r., zobowiązała państwa członkowskie do opracowania do końca 2019 r. Narodowego Planu na Rzecz Mobilności Wojskowej (NPnRMW). Takowy plan został opracowany na szczeblu ministerstwa Obrony Narodowej przez Zarząd Logistyki – P4 Sztabu Generalnego WP (Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej ds. HNS) w konsultacji z właściwymi resortami i instytucjami sektora pozamilitarnego. W planie tym przedstawiono szerokie spektrum działań na rzecz skutecznego eliminowania istniejących barier, w tym prawnych, proceduralnych i infrastrukturalnych, w celu ułatwienia i przyspieszenia przekraczania granic oraz przepływu personelu i materiałów wojskowych państw UE i NATO, przy pełnym poszanowaniu suwerennych uregulowań narodowych (Narodowy Plan na Rzecz Mobilności Wojskowej, 2019, s. 4). Ponadto plan wpisuje się w cele określone w Wytycznych Prezydenta RP Andrzeja Dudy z odprawy rozliczeniowo-koordynacyjnej z kierowniczą kadrą MON i SZ RP w dniu 7 marca 2019 r., związane z zaangażowaniem w rozwój Wspólnej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony UE oraz rozbudową infrastruktury systemu wsparcia przez państwo-gospodarza zarówno w militarnej, jak i w pozamilitarnej części.

Głównymi założeniami NPnRMW są: korelacja z unijnymi wymaganiami wojskowymi na rzecz Mobilności Wojskowej (ang. Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU), zachowanie narodowej niezależności procesów decyzyjnych i ograniczeń konstytucjonalnych związanych z przemieszczaniem wojsk obcych, a także uwarunkowań ochrony środowiska, zastosowanie rozwiązań wspólnych dla NATO i UE z uwzględnieniem efektów prac w ramach uczestnictwa w inicjatywach, programach i projektach międzynarodowych oraz nadanie implementacji NPnRMW wysokiego priorytetu. Natomiast zakładanym celem jest poprawienie efektywności mobilności wojsk - nie później niż do 2024 r., a także uproszczenie i ujednoczenie regulacji i procedur związanych z przemieszczaniem wojsk – nie później niż do 2024 r.

W 2019 r. Polska przystąpiła także do programu europejskiej Agencji Obrony (ang. EDA – European Defence Agency) ds. Optymalizacji Procedur Wydawania Zgód na Przekraczanie Granic w Europie (ang. Optimising Cross Border Movement Permission Procedures In Europe – CBMP). Prace prowadzone w ramach programu mają skutkować uproszczeniem i ujednoczeniem regulacji związanych z przekraczaniem granic państw członkowskich UE, w tym skróceniem procesu wydawania zgód dyplomatycznych oraz ograniczeniem czynności administracyjnych w obszarach przemieszczeń lądowych i powietrznych. Wynikiem działań będą porozumienia techniczne (ang. Technical Arrangement – TA) w obszarach

przemieszczeń lądowych i powietrznych, które obejmować mają również aspekt przewozu towarów niebezpiecznych (Sprawozdanie Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej ds. HNS za 2019, s. 10-11).

Ponadto w tym samym roku Polska przystąpiła również do porozumienia technicznego dotyczącego przekraczania europejskich granic państwowych przez jednostki wojskowe oraz ich tranzytu w ruchu lądowym (ang. Technical Arrangement for Border Crossing and Transit for Surface Movement – TA BCTS) w ramach uczestnictwa w programie EDA Europejskiej Sieci Transportowych Portów Węzłowych (ang. Cat B European Multimodal Transport Hubs – EUM2THub). Porozumienie powyższe wprowadza na potrzeby węzłów transportowych UE rozwiązania w postaci (Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej, s. 9.) opcji „Free Run” obejmującej stałą zgodę na przemieszczenie pojedynczych pojazdów lub kolumn, w których w skład wchodzi nie więcej niż 10 pojazdów, wymagającą jedynie przesłania notyfikacji „Free Run Notification” i opcji 2 – standardowej zgody (Road Movement Credit), która jest zgodna z obecnymi procedurami wydawania zgód na przemieszczanie się wojsk obcych.

Natomiast w 2018 r. Polska przystąpiła do porozumienia technicznego dotyczącego pozyskiwania zgód dyplomatycznych (ang. Diplomatic Clearances – DIC TA) w ramach uczestnictwa w programie EDA mającym na celu harmonizację i zwiększenie wydajności oraz efektywności procesu pozyskiwania zgód dyplomatycznych w obszarze lotów transportowych statków powietrznych bez materiałów niebezpiecznych oraz z materiałami niebezpiecznymi zgodnymi z ICAO/IATA. Sygnatariusze porozumienia (obecnie 20 państw) stosują ujednolicony format wniosku dyplomatycznego (DIC Form V) i jedną z dostępnych opcji porozumienia. Polska przyjęła opcję 2. (Sprawozdanie Pełnomocnika Ministra ON ds. HNS za 2019 r., s.12) tzn. harmonizację procesu procedowania wniosku dyplomatycznego (DIC Form V), zgodnie z przyjętymi zasadami i terminami. Podkreślić należy, że rozwiązania wypracowane w DIC TA stanowić będą platformę dalszych działań w programie CBMP w części dotyczącej obszaru przemieszczeń powietrznych. Spójność obu programów jest kluczowa dla zapewnienia harmonizacji procedur oraz zredukowania obciążenia administracyjnego.

Poprawienie efektywności mobilności wojsk, w tym uproszczenie i ujednoczenie regulacji i procedur związanych z przemieszczaniem wojsk zgodnie z NPnRMW przyjęto nie później niż do 2024 r. Do tego czasu należy określić aktualną sytuację w zakresie przepisów krajowych mających wpływ na wydawanie zgód dla sił zbrojnych państw obcych na operowanie na ich terytorium, ze szczególnym uwzględnieniem zaistniałych ograniczeń. Ponadto wypracować należy rozwiązania w zakresie przekraczania granic w tym przyznawanie zezwoleń z niezbędnymi, minimalnymi zastrzeżeniami krajowymi. Co więcej określić potrzeby dostosowania przepisów krajowych w przypadkach, w których można osiągnąć poprawę parametrów w zakresie mobilności wojskowej na podstawie zmodyfikowanych regulacji, przy jednoczesnym

zachowaniu istotnych ograniczeń spowodowanych względami niewojskowymi. Na końcowym etapie należałoby podpisać porozumienia, które harmonizują procedury i umożliwiają wydawanie stałych zezwoleń na ruch transgraniczny dla potrzeb transportu wojskowego.

Usprawnienie przemieszczania wojsk dzięki infrastrukturze ma się dokonać przy wykorzystaniu Transeuropejskiej Sieci Transportowej (ang. Trans-European Transport Network – TEN-T) obejmującej w szczególności linie kolejowe, drogi, szlaki lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej. W obecnej perspektywie budżetowej UE koszt ich budowy ma pochłonąć około 500 mld euro. Natomiast do 2030 r. ukończenie dziewięciu kluczowych korytarzy transportowych składających się na TEN-T ma kosztować około 750 mld euro. Środki pochodzą z budżetów państw członkowskich UE oraz różnych instrumentów finansowych takich jak fundusz „Łącząc Europę” (CEF – Connecting Europe Facility) (Pawłuszko, 2018, dostęp: dnia 13 kwietnia 2018). Fundusz ten jest przeznaczony tylko dla infrastruktury podwójnego przeznaczenia (“dual-use”) gdzie oprócz standardowego wykorzystania na potrzeby cywilne, konieczna jest deklaracja państwa o użytkowaniu lub planach użycia danej infrastruktury do celów militarnych. Kolejnym warunkiem, jaki musi być spełniony, by ubiegać się o dofinansowanie, jest konieczność pokrycia się dróg lub linii kolejowych z parametrami infrastruktury (*Joint Staff Working Document Military...*, dostęp: 03 luty 2016). Na podstawie tak określonych priorytetów zgłoszono do Komisji Europejskiej wykaz projektów dla dofinansowania inwestycji w ramach CEF Military Mobility głównie położonych na sieci TEN-T i spełniających kryteria. Przewidywane ogłoszenie zakwalifikowanych projektów ma nastąpić w 2021 r. Maksymalne poziomy dofinansowania są nadal przedmiotem uzgodnień z uwagi na ograniczoną pulę środków, ale mogą wynieść do 85% kosztów inwestycji.

Zaznaczyć należy, że w celu udoskonalenia procedur koordynacji przemieszczenia wojsk w celu zapewnienia wymaganego poziomu swobody sił i środków w 2020 roku na szczeblu rządowym i w SZ RP ustanowiono pojedynczy, narodowy punkt kontaktowy wysokiego szczebla umieszczony odpowiednio w strukturze administracji rządowej, zdolny do koordynacji współdziałania różnych resortów w zakresie pobytu i przemieszczania wojsk sojusznicznych przez terytorium kraju (ang. single High Level National Point of Contact – sNPoC) i służbę dyżurną działającą w trybie 24/7 stanowiąca zarówno punkt kontaktowy ds. mobilności wojskowej i projektu PESCO. Jednym z najważniejszych przedsięwzięć było przyspieszenie procedur dotyczących przekraczania granic związanych z wydawaniem pozwoleń, włącznie ze złożeniem wniosków dla wszystkich rodzajów transportu (lądowego, powietrznego i morskiego) dla przemieszczeń wojsk i przewozów w ramach rutynowych transportów, w kierunku osiągnięcia terminu do 5 dni roboczych, uwzględniając zmniejszenie tego czasu dla sił szybkiego reagowania (VJTF) do 72 godzin lub mniej.

Wnioski końcowe

Biorąc pod uwagę doświadczenia z realizacji zadań HNS w latach ubiegłych należy w dalszym ciągu doskonalić system, szukając optymalnych rozwiązań. Parafrazując zasadę „ćwicz tak jak będziesz walczył” (train as you fight), należy odstępować od tworzeniu pozaetatowych struktur do zabezpieczenia przedsięwzięć. Zamiast tego lepiej zastosować rozwiązania etatowe, w razie potrzeb wzmacniając struktury personelem łącznikowym z państw wysyłających. Nie można także zapominać o systemie szkolenia, aby zapewnić dopływ odpowiednio przygotowanych specjalistów.

Należy także pamiętać, że wypełnianie zadań państwa gospodarza nie jest tylko zobowiązaniem Sił Zbrojnych RP. Co więcej, wraz z podwyższaniem gotowości obronnej państwa lub w czasie wojny, możliwości świadczenia wsparcia przez podsystem militarny ulegają znacznemu ograniczeniu. W takiej sytuacji główną rolę w wypełnianiu zadań państwa gospodarza odgrywać będą pozamilitarne ogniwa obronne.

Bazując na prowadzonych obserwacjach skutków zmian organizacyjnych i systemowych w obszarze państwa-gospodarza niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb przemieszczających się wojsk sojuszniczych uzasadnione jest sformułowanie zasadniczych wniosków o następującej treści:

- Dla poprawnej realizacji zadań transportowych konieczne jest posiadanie odpowiednich struktur wykonawczych oraz wyposażenie pozwalające na zaspokojenie potrzeb w obszarze państwa-gospodarza na wszystkich szczeblach organizacyjnych SZ RP.
- Niezbędne jest nasze uczestnictwo w pracach legislacyjnych w kraju, NATO i UE w celu zmniejszenia potencjalnych barier w przemieszczaniu wojsk zarówno przy przekraczaniu granic na terenie Polski poprzez dostosowanie odpowiednich przepisów administracyjnych. W tym celu należy kontynuować prace w Grupie Roboczej NATO ds. transportu i ruchu wojsk, w Komitecie Projektowym UE ds. mobilności wojskowej PESCO i Komitecie Zarządzającym ds. Optymalizacji CBMP w Europie, aby dzielić się najlepszymi praktykami i doświadczeniami i dążyć do ujednoczenia procedur.
- Stosownym wydaje się uznanie znaczenia europejskiej sieci kolejowej jako jednego z priorytetów przemieszczania ciężkiego sprzętu wojskowego z miejsca rozładunku, przede wszystkim z portów morskich do rejonu operacyjnego przeznaczenia. Co więcej, zapewnienie i utrzymywanie niezbędnego dla ruchu wojskowego taboru kolejowego o dużej ładowności i specjalistycznych pojazdów niskopodwoziowych, które stanowią zasadniczy element w realizacji natychmiastowego przemieszczenia sił i środków NATO wysokiej gotowości. Sojusznicy powinni wypracować wspólny mechanizm finansowania (np. scentralizowane fundusze), dążąc do poprawy zasobu niezbędnego środków transportowych w skali międzynarodowej.

- W celu spełnienia minimalnych standardów niezbędnych dla przemieszczenia wojsk niezbędnym jest prowadzenie prac związanych z modernizacją sieci drogowych (przede wszystkich mosty i ich nośność, miejsca i rejonu obsługi podróży - MOP oraz pobocza drogowe).
- W zakresie eskortowania transportów wojskowych oraz identyfikowania zgłaszanych potrzeb (*Statement of Requirements*) należy zintensyfikować w SZ RP i NATO prace nad ujednoczeniem procedur i standaryzacją procedur. Stosownym wydaje się wykorzystanie w maksymalny stopniu posiadanych struktur wojskowych np. Żandarmerii Wojskowej, jednostek regulacji ruchu, czy też kontraktowanie cywilnej usługi (np. firm spedycyjnych specjalizujących się w tego typu przedsięwzięciach),
- W celu zmniejszenia ramienia przemieszczenia transportów z miejsca rozładunku (porty morskie i lotnicze) do rejonu operacyjnego przeznaczenia zasadnym jest identyfikowanie potrzeb inwestycyjnych w obecnie funkcjonująca stałą infrastrukturę wojskowa (np. wielkopowierzchniowe składy wojskowe (*Army Preposition Stocks - APS*)) niezbędną do gromadzenia i przechowywania znaczących jednostek sprzętu wojskowego.
- W nawiązaniu do przyjętej zasady szkoleniowej „*train as you fight – ćwicz jak będziesz walczył*” kontynuować udział w narodowych i sojuszniczych programach ćwiczeń z wojskami na dużą skalę, podobne do TRIDENT JUNCTURE 2019 lub DEFENDER-EUROPE 20, w trakcie których dokonywać przeglądów obowiązujących procedur, funkcjonalności dostępnej do przemieszczenia wojsk infrastruktury we wszystkich domenach i całego procesu dowodzenia, kontroli i koordynacji. W trakcie ćwiczeń świadomie planować różnego rodzaju ograniczenia, dzięki którym można korygować przyjęte rozwiązania systemowe i zaistniałe procesy opisane w dokumentach doktrynalnych i rozkazodawczych.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Allied Joint Doctrine for Host Nation Support AJP-4.5(B), Brussels (2013).
- [2] Bi-SC Collective Training and Exercise Directive 75-3, Brussels (2010).
- [3] Decyzja Nr 447/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 grudnia 2013 w sprawie funkcjonowania w resorcie obrony narodowej systemu wsparcia przez państwo – gospodarza (HNS) (Dziennik Urzędowy MON, 02 stycznia 2014, poz. 5).
- [4] ERR News, Tractable exercise comes to end in Estonia, 5 November 2019. Dostępne pod adresem: <https://news.err.ee/999590/tractableexercise-comes-to-end-in-estonia> [dostęp dnia 5 listopada 2019].
- [5] GRALA, D., (2016). Zabezpieczenie logistyczne wojsk w operacjach wielonarodowych, Warszawa: Akademia Sztuki Wojennej.
- [6] HNS Polska, www.hns.polska.mil.pl.

- [7] HOGES, B., LAWRENCE, T., WÓJCIK, R., (2020). *Until Something Moves: Reinforcing the Baltic Region in Crisis and War*, Report, Tallinn, Estonia: ©International Centre for Defence and Security, April.
- [8] Informacja o wynikach kontroli: realizacja wsparcia przez państwo – gospodarza w ramach zabezpieczenia ćwiczeń sił NATO na terytorium RP. KON.430.002.2016.
- [9] *International Military and Defense Encyclopedia*, Washington (1999).
- [10] JAŁOWIEC, T., (2017). *Efektywność wojskowych łańcuchów dostaw*. Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Warszawa, Z.117, Transport, s.75-84.
- [11] Joint Staff Working Document Military Requirements and trans-European Transport Network: gap analysis, SWD (2019) 175 final. Connecting Europe Facility; Dostępne pod adresem: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>
- [12] *Koncepcja udziału Sił Zbrojnych RP w przeciwdziałaniu zagrożeniom hybrydowym*, Centrum Doktryn i Szkolenia Sił Zbrojnych, Bydgoszcz (2017).
- [13] LIS, A., (2009). *Miejsce i rola Inspektoratu Wsparcia SZ w realizacji zadań HNS*. Biuletyn Informacyjny Zarządu Okręgowego Towarzystwa Wiedzy Obronnej w Bydgoszczy, nr 2.
- [14] MILER, A., (2010). *Narodowe Aspekty Host Nation Support*. Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej. Rok LI NR 2(181). Gdynia, s.91-104.
- [15] Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, 2016. *Wsparcie przez państwo - gospodarza DD-4.5(B)*, Warszawa.
- [16] MULLER, J., (2018). *First agreed batch of 17 PESCO projects: overview and description*, European Defense Matters. no. 15, s. 22.
- [17] *Narodowy Plan na Rzecz Mobilności Wojskowej (NPnRMW) z dnia 20.12.2019 r. zatwierdzony przez Ministra Obrony Narodowej (nr pisma 8492/BMON/19)*, s 4.
- [18] NATO, (2012). *Logistic Handbook*, Brussels.
- [19] *Norwegian Armed Forces, Facts and information about Exercise Trident Juncture 2018 (TRJE18), fact sheet*, 3.
- [20] PAWLISIAK, M., (2016). *Systemy Logistyczne Determinantem Bezpieczeństwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*. Warszawa: Wojskowa Akademia Techniczna.
- [21] PAWŁUSZKO, W., (2018). *Plan działania na rzecz mobilności wojskowej – jak Unia Europejska chce otworzyć granice dla czołgów*, 13 kwietnia 2018. Dostępne pod adresem: <https://www.defence24.pl/legislacja/planu-dzialania-na-rzecz-mobilnosci-wojskowej-jak-unia-europejska-chce-otworzyc-granice-dla-czolgow-analiza>
- [22] *Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej ds. HNS, Narodowy Plan na Rzecz Mobilności Wojskowej (NPnRMW) z dnia 20.12.2019 r.*
- [23] *Protokół dotyczący statusu międzynarodowych dowództw wojskowych ustanowionych na podstawie Traktatu Północnoatlantyckiego sporządzony w Paryżu dnia 28 sierpnia 1952 (Dz. U z 2000 r. nr 64 poz. 746)*.
- [24] *Protokół Ustaleń Rady Ministrów Nr 28/2001-10-23*, Warszawa 2001.
- [25] PUSZKIEWICZ, W., PIĄTKOWSKI, P., (2018). *Podstawowe zasady transportu i ruchu wojsk własnych i sojusznicznych*, *Logistyka*, „Autobusy” 6/2018, s.1106-1113.
- [26] *Siły Sojusznicze w Polsce*, www.mon.gov.pl.
- [27] *Sprawozdanie Pełnomocnika Ministra ON ds. HNS za 2019 r., nr wych. 1665/20/P4 SGWP z 27.04.2020 r.*
- [28] SZYMONIK, A., (2012). *Host Nation Support (HNS). Zarządzanie logistyczne poza granicami kraju*, Warszawa. Dostępne pod adresem: gen-prof.pl/hus.pdf

-
- [29] Umowa między Państwami – Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotycząca statusu ich sił zbrojnych, sporządzona w Londynie dnia 19 czerwca 1951 (Dz. U z 2000 r., nr 21 poz. 257).
 - [30] US Army Europe, DEFENDER-Europe 20 Fact Sheet. Dostępne pod adresem: <https://www.eur.army.mil/DefenderEurope>
 - [31] Uwarunkowania, założenia i procedury realizacji zadań wsparcia przez państwo – gospodarza DD/4.5.1(A), Warszawa (2008).
 - [32] Wojskowe Oddziały Gospodarcze - podstawy funkcjonowania. Dostępne pod adresem: www.sgwp.wp.mil.pl

