

Arkadiusz GUZEWICZ¹
Tomasz SMAL²

ORGANIZACJA PRZEMIESZCZENIA STRATEGICZNEGO WOJSK NA PRZYKŁADZIE PKW IRAK

W artykule przeanalizowano proces przemieszczenia strategicznego wojsk na przykładzie Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Republice Iraku, na który składa się planowanie i przygotowanie przemieszczenia, realizacja przemieszczenia transportem morskim i lotniczym oraz organizacja mostów transportowych i procesu RSOM³. Na podstawie przeprowadzonych analiz sformułowano wnioski i zalecenia dotyczące organizacji przemieszczenia wojsk na odległe teatry działań.

ORGANIZATION OF MILITARY TROOPS' STRATEGIC MOVEMENT ON EXAMPLE OF POLISH CONTINGENT IN REPUBLIC OF IRAQ

In the paper the process of strategic movement of military troops was analyzed on the example of the Polish Contingent in the Republic of Iraq. The mentioned process included following stages: planning and preparing the movement, execution of movement by air and sea transport, organization of air and sealift and process of RSOM. On the basis of conducted analysis the conclusions and recommendation were formulated.

1. WSTĘP

Propozycja amerykańska zapraszająca Polskę do uczestnictwa w misji, a przede wszystkim dowodzenia wielonarodową dywizją i zarządzania jedną z czterech stref stabilizacyjnych w Iraku stanowiła olbrzymie wyzwanie dla naszego państwa i wielu jego struktur, a przede wszystkim sił zbrojnych. Podejmując tak ogromne wyzwanie, strona polska podjęła duże ryzyko, gdyż o przyszłej roli naszej dywizji wiadomo było niewiele: działania wojenne w rejonie misji jeszcze trwały, nieznana była lokalizacja przyszłej strefy działań, nie posiadaliśmy dywizji w kraju, która mogłaby samodzielnie wykonać to zadanie. Ponadto wielką niewiadomą było to, z siłami jakich państw będziemy współtworzyć dywizję i wspólnie prowadzić działania stabilizacyjne.

Jednym z większych wyzwań, które stanęły przed naszymi siłami zbrojnymi było

¹ 17 Brygada Zmechanizowana, 66-301 Międzyrzecz, ul. Wojska Polskiego 17

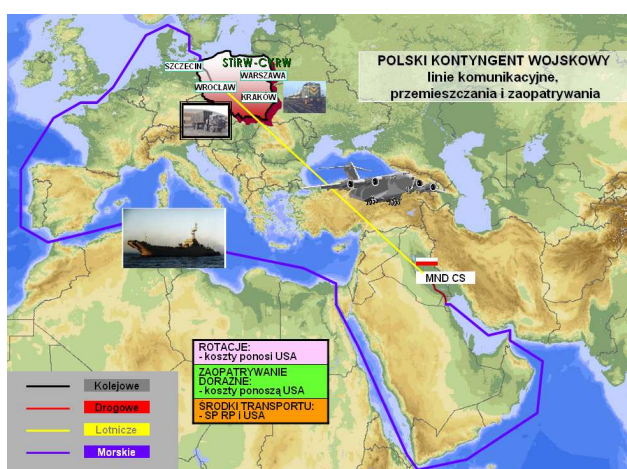
² Wyższa Szkoła Oficerska, Instytut Dowodzenia, 51-150 Wrocław, ul. Czajkowskiego 109, tel. +48 71 7658 108, fax: +48 71 7658 291, e-mail: toasma@wp.pl

³ Reception, Staging and Onward Movement (przyjęcie sił i ładunków w portach wylądunku, ześrodkowanie oraz dalszy ruch do rejonu operacyjnego przeznaczenia)

zaplanowanie, zorganizowanie i realizacja przemieszczenia wojsk do rejonu operacji. Ilość zaangażowanych sił w realizację założonych celów misji wymagała szerokiej kooperacji pomiędzy poszczególnymi państwami oraz wojskowymi i cywilnymi agencjami świadczącymi usługi transportowe.

2. PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRZEMIESZCZENIA

Głównym wyzwaniem dla osób odpowiedzialnych za przemieszczenie wojsk była duża odległość dzieląca jednostki wojskowe od ich planowanego miejsca pełnienia służby w ramach PKW (rys. 1).



Rys. 1. Trasa przetrzutu wojsk do rejonu odpowiedzialności

Źródło: materiały z STiRW-CKRW

Wypracowanie planu przemieszczenia wojsk wspomagane było poprzez wnioski płynące z działalności grupy inicjatywnej, a w późniejszym terminie przygotowawczej, wysyłanych w rejon operacji. Rekonesans w strefie odpowiedzialności został przeprowadzony w dniach 14-19 czerwca 2003 i stanowił podstawę do przeprowadzenia kolejnego rekonesansu w dniach 21-28 czerwca tegoż roku, w którym uczestniczyli przedstawiciele wojsk wydzielających siły na korzyść tworzonego Wielonarodowego Związku Taktycznego (Ukraina, Hiszpania, Bułgaria, Łotwa, Słowacja, Węgry)⁴. W skład grupy inicjatywnej sił Polskiego Kontyngentu Wojskowego wchodziło 26 żołnierzy różnych specjalności (ogólnowojskowej, logistycznej, łączności, wywiadu) oraz wybranych oficerów ze sztabów jednostek wyznaczonych do pełnienia służby w Iraku. W celu zapewnienia terminowego wykonania zadań stojących przed grupą inicjatywną, do dyspozycji dowódcy grupy został przydzielony 75 osobowy kontyngent z Jordanii⁵. Skierowanie w rejon misji Grupy Przygotowawczej umożliwiło właściwe przygotowanie

⁴ T. Mathea, *Pierwsza zmiana – początek drogi. Dobór, typowanie, przygotowanie jednostek i żołnierzy*, Materiały z konferencji naukowej „Operacja Iracka Wolność”, AON, Warszawa 2003

⁵ A. Tyszkiewicz, *Doświadczenia i wnioski z przygotowania i udziału pierwszej zmiany dywizji międzynarodowej w misji stabilizacyjnej w Iraku*, Przegląd Wojsk Lądowych 2004, dodatek nr 8, s. 18-19

zasad funkcjonowania dywizji, wymianę doświadczeń z luzowanymi pododdziałami Piechoty Morskiej (USA), zajmującymi przydzielony rejon odpowiedzialności, pozwoliło również na lepsze zrozumienie sytuacji operacyjno – taktycznej w rejonie operacji, co ułatwiło tworzenie stałych procedur oraz zbieranie informacji na potrzeby lepszego przygotowania pododdziałów sił głównych.

Równolegle do prowadzonych przez grupę inicjatywną oraz przygotowawczą działań w rejonie odpowiedzialności, w kraju prowadzone były ostatnie prace nad planem przemieszczenia, który wzbogacany został przez wnioski oraz informacje płynące z zagranicy. Końcowym etapem planowania było wypracowanie Wielonarodowego Planu Przemieszczenia. W tym samym czasie ruszyły przygotowania do przemieszczenia wysyłanych jednostek. W pierwszym etapie tych prac Wojskowe Komendy Transportu, przy pomocy specjalistów Armii Amerykańskiej, opracowywały szczegółowe plany załadunku żołnierzy i mienia wojskowego na wyznaczone środki transportu, określały zasady funkcjonowania punktu informacyjnego na wyznaczonym lotnisku⁶ oraz przygotowywały niezbędne dokumenty przewozowe i celne.

Kolejnym etapem na drodze do realizacji przerzutu sił głównych było ich zgrupowanie w wyznaczonym rejonie wyczekiwania. Dla zapewnienia sprawnego załadunku oraz przerzutu sił wykonano takie zadania, jak⁷:

- gromadzenie w jednostkach wojskowych przewożonego sprzętu i materiałów w wyznaczonych miejscach objętych specjalnym nadzorem;
- szkolenie z zakresu warunków bezpieczeństwa podczas przejazdu do miejsc załadunku jak i zachowania w środkach transportu w dalszym etapie przerzutu;
- opracowanie planu przemieszczania PKW do rejonów załadowania;
- określenie bezpiecznych tras oraz terminów przejazdów kolumn wojskowych pojazdów mechanicznych w miejsca ich załadunku na środki transportu;
- zgromadzenie w wyznaczonych miejscach kontenerów ze sprzętem i materiałami niebezpiecznymi;
- kontrola wymaganych dokumentów i ich odpowiednio wczesne zdanie do właściwych organów;
- uzgodnienie z przedstawicielami Żandarmerii Wojskowej zabezpieczenia przemieszczanych jednostek do rejonu wyczekiwania;
- wydzielenie kadry do zabezpieczenia funkcjonowania punktu informacyjnego;
- podział stanu osobowego na poszczególne środki transportu.

Po wykonaniu tych czynności proces transportu przechodził do kolejnej fazy, czyli realizacji przerzutu sił głównych w rejon operacji.

Zgodnie z doktrynami obowiązującymi w Sojuszu Północnoatlantyckim w przetrucie wojsk na duże odległości zastosowano zasadę przemieszczania żołnierzy transportem lotniczym, natomiast sprzętu, wyposażenia oraz zapasów – transportem morskim⁸.

Podczas prac planistycznych uzgodniono harmonogram działań mających na celu finalizację planu przerzutu sił. Fazy przegrupowania kolejnych elementów i ich terminy, podczas przemieszczenia I zmiany PKW Irak, przedstawione zostały na rysunku nr 2.⁹

⁶ W przypadku realizacji przerzutu sił PKW w rejon misji stabilizacyjnej w Iraku punkt informacyjny organizowany przez Wrocławską Komendę Transportu, znajdował się na lotnisku we Wrocławiu

⁷ A. Tyszkiewicz, *Operacje stabilizacyjne*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005, s.181

⁸ MC 336/2 NATO *Principles, Policies and Concept for Movement and Transportation (M&T)*



Rys. 6.2. Terminarz realizowania przerzutów PKW Irak

Źródło: Mathea T., *Pierwsza zmiana – początek drogi. Dobór, typowanie, przygotowanie jednostek i żołnierzy, Materiały z konferencji naukowej „Operacja Iracka Wolność”, AON, Warszawa 2003*

3. REALIZACJA PRZEMIESZCZENIA TRANSPORTEM MORSKIM

Planowany załadunek wojsk na środki transportu morskiego poprzedziła 2-3 dniowa koncentracja wojsk, uzbrojenia i sprzętu wojskowego (UiSW) oraz środków zaopatrzenia w przydzielonych rejonach wyczekiwania, które w większości przypadków były wyznaczane w obrębie portowych placów składowych lub w obiektach koszarowych pobliskich jednostek wojskowych. Tam dokonano ostatecznego sprawdzenia poprawności przygotowania do załadunku oraz wykonania zbiorczej dokumentacji przewozowej na każdy środek transportu¹⁰.

W czasie załadunku sił PKW wysyłanych w rejon misji stabilizacyjnej w Iraku na cztery statki wycarterowane przez stronę amerykańską, która finansowała przerzut naszych wojsk, załadowano łącznie¹¹:

- 622 różnego rodzaju samochodów w tym: 128 samochodów typu Tarpan Honker, 110 pojazdów typu Star 944, Star 266, Jelcz 622;
- 120 różnorodnych przyczep oraz naczep;
- 14 opancerzonych pojazdów typu Żbik -2;
- 10 śmigłowców w tym: 6 sztuk PZWL – 3 WA Sokół (rys. 3) i 4 sztuki Mi-8;
- 783 sztuk kontenerów, w tym 584 kontenery transportowe oraz 199 kontenerów specjalistycznych. Uwzględniając 84 kontenery mieszkalne, na statki zostało załadowane 720 kontenerowych jednostek ładunkowych zawierających różnego rodzaju sprzęt.

⁹ T. Mathea, *Pierwsza zmiana – początek drogi...* Op. cit.

¹⁰ A. Pindor, *Zasady powietrznego i morskiego transportu ładunków wojskowych*, Przegląd Logistyczny 2008, nr 2

¹¹ K. Kubiak, *Porty morskie w aspekcie przeładunków wojskowych*, AON, Warszawa 2005, s. 9



Rys. 3. Wprowadzenie śmigłowca PZWL – 3 WA Sokół na statek
Źródło: materiały WKTr w Szczecinie

Jako pierwsze do portu zostały przemieszczone kontenery z jednostek dyslokowanych poza granicami garnizonu Szczecin. W tym celu użyto transportu samochodowego oraz kolejowego. Łącznie do zrealizowania tego zadania użyto 58 wagonów kolejowych oraz 10 kolumn samochodowych, obejmujących łącznie 160 pojazdów. W dniach 14 i 15 lipca 2003 roku do portu Szczecin przemieszczono UiSW stanowiący pojazdy i przyczepy transportowe. 11 lipca do portu przybyły śmigłowce, które po wylądowaniu przygotowano do załadunku na statek. Poważnym problemem okazało się przewiezienie przez całe miasto poważnych ilości materiałów niebezpiecznych, w tym także amunicji. Dlatego też organizatorzy przewozu musieli zadbać o to by trasa przejazdu była strzeżona przez Żandarmerię Wojskową, co często jednoznacznie było z zamykaniem całych ulic, powodując tym samym poważne utrudnienia dla ludności cywilnej¹².

Plan przerzutu przewidywał następującą kolejność załadunku poszczególnych statków:

1. Ro-Ro *MV Lince* został załadowany w dniach 15-16 lipca, a na jego pokładzie znalazło się 377 jednostek sprzętu w tym 10 śmigłowców (rys. 4).
2. Ro-Ro *Baltic*, załadowany w dniach 17-18 lipca, a na jego pokładzie znalazło się 179 jednostek sprzętu.
3. Kontenerowiec *Blue Oxygen*, załadowany w dniach 19-21 lipca, a na jego pokładzie znalazło się 720 jednostek kontenerowych¹³.
4. Con – Ro *Strong American*, a na jego pokład załadowano 159 jednostek sprzętu.

¹² K. Wilewski, *Największy konwój*, Przegląd Wojsk Lądowych 2003, nr 14

¹³ W. Krusiński, *Zabezpieczenie transportowe*, Przegląd Wojsk Lądowych 2003, nr 8



Rys. 4. MV Lince, czekający na załadunek w porcie Szczecin

Źródło: <http://www.msc.navy.mil/sealift/2003/August/graphics/Ramp.jpg&imgrefurl>, (02.06.2009)

Do załadunku całości sprzętu wykorzystano rampy umożliwiające przejazd i toczenie ładunków oraz żurawie do przeładunku kontenerów (rys. 5 i 6). Na każdy statek przydzielony został oficer Marynarki Wojennej odpowiedzialny między innymi za zorganizowanie współpracy między kapitanem, a dowódcami transportowanych pododdziałów¹⁴. Wymienione jednostki w pełni zaspokoili potrzeby transportowe związane z przetrzaniem sprzętu i wyposażenia PKW Irak w rejon Zatoki Perskiej.

Organami odpowiedzialnymi za zabezpieczenie wyładunku UiSW oraz przyjęcie uzupełnianych środków zaopatrzenia w portach wyładowania i ich dalsze przemieszczenie do rejonów operacyjnego przeznaczenia, byli oficerowie ze sztabu PKW.

Przemieszczenie kontyngentu, związane z zakończeniem jego funkcjonowania w Republice Iraku, zakończono w szczecińskim porcie morskim, do którego wypłynęły dwa statki ze sprzętem i kontenerami. Statki wypłynęły pod koniec października 2008 r. z kuwejckiego portu Ash Shuaybah.

Na pierwszym statku m/v SPICA załadowane były 54 kontenery, natomiast na drugim statku m/v Chapman zasadniczy sprzęt PKW. Ponad 200 metrowy pokład m/v Chapman pomieścił między innymi 384 kontenery, 8 śmigłowców, 170 pojazdów oraz pozostały sprzęt logistyczny.

Celem zapewnienia bezpieczeństwa w poruszaniu się pojazdów na terenie portu wyładowania wyznaczono Portową Grupę Kontroli Ruchu wspieraną przez żołnierzy z 1 kompanii regulacji ruchu z Bydgoszczy. Natomiast transportem rozładowanych kontenerów oraz sprzętu PKW Irak w głąb kraju zajęli się logistycy z 10 Brygady Logistycznej z Opola. Po dokonaniu analizy stanu technicznego, sprzęt został poddany gruntownym remontom, aby mógł być nadal eksploatowany w kraju lub na innych misjach.

¹⁴ Kubiak K., *Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych*, MON, Warszawa 2003, s. 20



Rys. 5. Załadunek śmigłowca Mi-24 na pokład statku Ro-Ro Baltic po rampie załadunkowej
Źródło: Przegląd Sił Zbrojnych nr 1/2007



Rys. 6. Załadunek śmigłowca Mi-24 na pokład statku Blue Oxygen, za pomocą żurawia
Źródło: <http://www.mmszczecin.pl/rep/newsph/21189/39079.3.jpg>, (02.06.2009)

4. REALIZACJA PRZEMIESZCZENIA TRANSPORTEM LOTNICZYM

Transport lotniczy, który miał na celu szybką realizację przemieszczenia ludzi, sprzętu i zaopatrzenia do rejonu przeznaczenia lub ich ewakuację. Planowanie przewozów powietrznych transportem lotniczym oznaczało projektowanie przerzutu wydzielonych komponentów sił wraz z niezbędnym sprzętem i wyposażeniem drogą powietrzną z lotnisk załadunku na lotniska wyładunku¹⁵.

Do zabezpieczenia przemieszczenia ludzi wraz z ich wyposażeniem indywidualnym w rejon operacji w Iraku wykorzystano cywilne samoloty pasażerskie, które zostały wycarterowane od firm lotniczych. Opłatę za czarter samolotów pokryły Stany

¹⁵ T. Zieliński, System transportu powietrznego jako element zabezpieczenia udziału wydzielonych kontyngentów sił zbrojnych RP w operacjach reagowania kryzysowego poza obszarem kraju, Zeszyty Naukowe AON 2007, nr 1

Zjednoczone na podstawie stosownych porozumień zawartych w fazie planowania przemieszczenia. Ponadto zaplanowano dodatkowo limit godzin lotu dla rodzimych jednostek transportu powietrznego, tj. samolotów typu CASA C-295 M w ilości 600 godzin (tab. 1).

*Tab. 1. Limity godzin przyznanych dla potrzeb przemieszczenia PKW Irak
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych STiRW-CKRW*

PKW	ŚRODEK TRANSPORTU		LIMIT
IRAK	POWIETRZNY	CASA C-295 M	600 godzin
		C-17 SZ USA	wg potrzeb
		Samoloty pasażerskie (USA)	wg potrzeb
	MORSKI	Statki transportowe SZ USA	wg potrzeb

W celu zabezpieczenia potrzeb naszego kontyngentu w zakresie transportu lotniczego, Siły Zbrojne USA wydzieliły samoloty typu C-17 Globemaster, których wykorzystanie było dostosowane do bieżących potrzeb naszych wojsk.

Przewóz żołnierzy, sprzętu i uzbrojenia odbywał się samolotami czarterowanymi według ściśle określonych zasad¹⁶:

1. Rozładowana broń mogła być transportowana w przedziale pasażerskim tylko wtedy, kiedy zajęty jest on przez żołnierzy lub personel wojskowy, przy czym zamek broni powinien być wyjęty i umieszczony w kieszeni munduru lub odpowiednio chronionej torbie.
2. Broń indywidualna transportowana w przedziale towarowym musi być rozładowana i zamknięta w kontenerach.
3. Broń zespołowa musi być transportowana w przedziale towarowym.
4. Uzbrojeni kurierzy muszą zawiadomić załogę samolotu o posiadanej broni i w razie potrzeby zdać ją wraz z amunicją wyznaczonej osobie z załogi samolotu.

W wysyłającej jednostce wojskowej przygotowanie stanu osobowego do przewozu transportem lotniczym obejmowało:

1. Podział zabieranego przez żołnierzy i personel cywilny wyposażenia indywidualnego na bagaż podręczny i główny.
2. Pakowanie bagażu podręcznego i głównego, zgodnie z otrzymanymi ustaleniami¹⁷.
3. Sprawdzenie właściwego zapakowania, oznakowania oraz dopuszczalnej wagi bagażu podręcznego i głównego.
4. Sprawdzenie bagażu pod względem zawartości materiałów zabronionych.
5. Wyposażenie żołnierzy i personelu cywilnego w wymagane dokumenty przewozowe.
6. Przeprowadzenie szkolenia w zakresie warunków bezpieczeństwa przewozu transportem lotniczym¹⁸.

¹⁶ B. Zadora, *Z Polski do Iraku z polskimi żołnierzami*, Polska Zbrojna 2004, nr 5

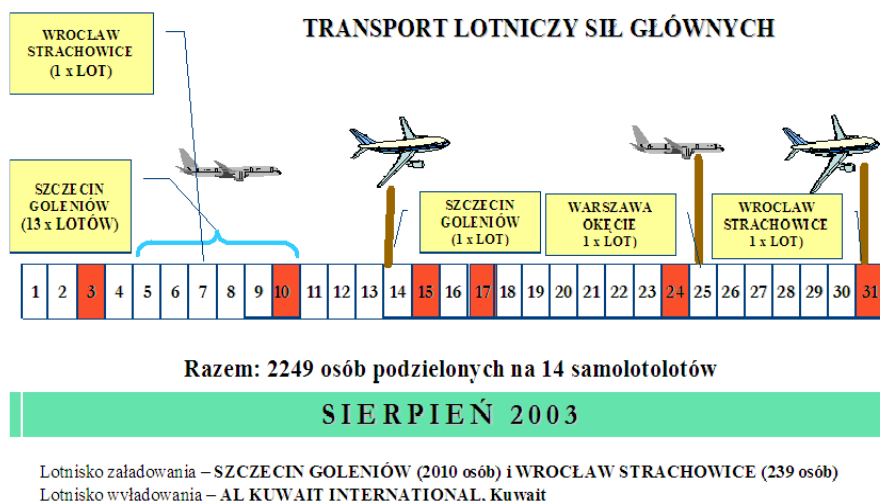
¹⁷ Z racji tego, że do transportu stanów osobowych wykorzystywane są samoloty cywilne, przepisy zezwalają na bagaż o wadze 30-35 kg. W związku ze specyfiką misji waga bagażu mogła zostać zwiększona do 70 kg dla bagażu głównego oraz z 3 do 7 kg dla bagażu osobistego. Źródło: K. Kuchta, *Doświadczenia organów transportu SOW z przetrzutu II zmiany PKW do Iraku*, Przegląd Wojsk Lądowych 2004, nr 5

Przygotowanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego obejmowało:

1. Demontaż uzbrojenia pokładowego z zewnętrznych części pojazdów i załadunek do skrzyń, pojemników (kontenerów), zgodnie z zasadami przygotowania oraz formowania kontenerowych jednostek ładunkowych, (wszystkie jednostki ładunkowe muszą posiadać specyfikację).
2. Pakowanie i oznakowanie pojemników z materiałami niebezpiecznymi przeprowadza się zgodnie z przepisami o przewozie materiałów niebezpiecznych¹⁹.

Kolejną kwestią było także właściwe przygotowanie lotniska do załadunku i wyładunku transportu wojskowego (por. Załącznik R, do Instrukcji o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym DD/4.4.2).

Przy wyładunku bagażu głównego dowódca wylotu wyznaczał zespół wyładawczy, który w pierwszej kolejności opuszczał samolot i przystępował do wyładunku. Reszta stanu osobowego rozpoczynał opuszczać pokład pasażerski dopiero po zakończeniu wyładunku bagażu głównego. Po wyjściu stanu osobowego z samolotu, w strefie kontroli prowadzona była odprawa celna i graniczna, z udziałem właściwych organów w tym zakresie. Cały cykl transportu lotniczego sił głównych PKW Irak zobrazowano na rysunku nr 7.



Rys. 7. Harmonogram przelotu sił głównych PKW w rejon misji

Źródło: materiały z STiRW

5. MOSTY TRANSPORTOWE

Wykorzystanie transportu lotniczego oraz morskiego w ramach przemieszczenia PKW nie ograniczało się jedynie do przelotu sił głównych. Wykonujące zadania wojska musiały być stale zasilane zaopatrzeniem z kraju oraz rotowane przez kolejne zmiany. W tym celu został utworzony most powietrzny pomiędzy Polską a Irakiem, którego celem było

¹⁸ A. Smokowski, *Zadania transportowe 10 Brygady Logistycznej na rzecz PKW w Iraku*, Przegląd Wojsk Lądowych 2005, nr 7

¹⁹ A. Pindor, *Zasady powietrznego ...* Op. cit.

zasilenie kontyngentów wchodzących w skład MND CS w Iraku w ŚBiM oraz UiSW ze źródeł narodowych.

Dowóz zaopatrzenia realizowany był mostami powietrznymi raz w miesiącu głównie na trasie Wrocław – Tallil²⁰ – Wrocław. Natomiast przewóz sprzętu wojskowego oraz kontenerów z wyposażeniem realizowany był transportem morskim na trasie Szczecin – Ash Shuaybah – Szczecin, z częstotliwością raz na sześć miesięcy²¹.

Planowaniem i organizowaniem systemu mostów transportowych zajmowało się Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW) oraz podległe jednostki. Do głównych zadań w tym zakresie należało²²:

1. Ustalanie terminów mostów transportowych ze stroną amerykańską poprzez Polski Zespół Operacyjno Łącznikowy w m. TAMPA oraz powiadamianie o ustalonych terminach instytucji zgłaszających potrzeby transportowe. Należy zaznaczyć, iż podana częstotliwość uruchomień mostów transportowych nie była wiążąca, ponieważ warunkiem koniecznym było osiągnięcie pułapu min. 30 ton ładunku w przypadku mostu powietrznego oraz min. 400 ton lub 400 LM w przypadku mostu morskigo.
2. Przyjmowanie i weryfikowanie pod względem merytorycznym zapotrzebowań na transport środków materiałowych, zgłaszanych przez instytucje i komórki organizacyjne MON oraz państwa wchodzące w skład MND CS.
3. Dokonywanie analizy zgłoszonych potrzeb pod względem możliwości ich transportu zgodnie z przepisami IATA²³, IMO²⁴ oraz procedurami US ARMY.
4. Powiadamianie instytucji zgłaszających ładunek o jego ujęciu (lub nie ujęciu - z podaniem przyczyny) na liście wylotu/rejsu oraz określenie miejsca i czasu dostarczenia ładunku lub stawiennictwa pasażerów.
5. Opracowywanie zbiorczych list pasażerów.
6. Współuczestnictwo w określaniu miejsca gromadzenia sprzętu/materiałów oraz stawiennictwa osób do transportu.
7. Monitorowanie przygotowania i sprawdzenia ładunku oraz jego załadowania na przydzielone środki transportu. Prace załadownicze nadzorowane były przez Sekcje Transportu i Ruchu Wojsk. Prace te odbywały się według wcześniej ustalonego harmonogramu, który definiował:
 - a) określenie rodzaju, ilości i wymiaru ładunku do transportu w zależności od typu przydzielonego środka;
 - b) przygotowanie i sprawdzenie dokumentacji zbiorczej ładunku;
 - c) określenie sposobu przygotowania materiałów niebezpiecznych do transportu zgodnie z odpowiednimi przepisami;
 - d) przygotowanie ładunku według priorytetów z zapotrzebowania zbiorczego;
 - e) sprawdzenie całości ładunku pod względem zgodności ze zgłoszoną specyfikacją, ze szczególnym uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych;
 - f) paletyzowanie i dokonanie właściwego oznakowanie ładunku;

²⁰ Baza lotnicza Tallil leży ok. 310 km na południowy wschód od Bagdadu i 20 km na południowy zachód od miasta An Nasiriyah (3275 km od portu lotniczego Wrocław-Strachowice). Jest w stanie obsługiwać co najmniej dwa dywizjony z obsługą jednostek, a teren lotniska wraz z bazą zajmuje 30 kilometrów kwadratowych.

²¹ A. Smokowski, *Zadania transportowe 10 Brygady* ...Op. cit.

²² J. Ambroziak, *Mosty morskie i powietrzne*, Przegląd Sił Zbrojnych 2007, nr 1

²³ IATA - (International Air Transport Association) - Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego

²⁴ IMO - (International Maritime Organisation) Międzynarodowa Organizacja Morska

- g) organizowanie odprawy graniczno-celnej ładunku i pasażerów;
 - h) organizację procesu załadunku na określone środki transportu.
8. Monitorowanie przelotów/rejsów samolotów/statków w fazie realizacji transportu.
 9. Nadzór nad pracami Grup Kontroli Ruchu w przypadku mostu powietrznego na lotnisku Wrocław – Strachowice, a w przypadku mostu morskiego w porcie Szczecin.

Instytucje/jednostki składające zapotrzebowanie, po otrzymaniu akceptacji przez Dowództwo Operacyjne, przesyłały zapotrzebowania na transport sprzętu, środków materiałowych i osób do STiRW-CKRW, w terminach:

- a) na 25 dni przed planowanym terminem organizowanego transportu lotniczego,
- b) na 50 dni przed planowanym terminem organizowanego transportu morskiego.

Do zakresu obowiązków jednostek składających zapotrzebowanie należało zorganizowanie właściwego dowozu sprzętu w rejon wyczekiwania na 5 dni roboczych przed określonym terminem wylotu/rejsu. Dowództwo PKW Irak odpowiedzialne było za odbiór przesłanych mostem powietrznym/morskim środków materiałowych z lotnisk/portów wylądowania oraz zorganizowanie konwojów do miejsca przeznaczenia.

Jak wcześniej wspomniano, jednostką realizującą zadania utrzymania mostu powietrznego została 3 Baza Lotnicza we Wrocławiu, zaproponowaną przez stronę amerykańską na miejsce załadunku dla całej dywizji i stworzenie mostu powietrznego na linii Wrocław – Bagdad – Wrocław. Za wyznaczeniem Wrocławia przemawiało wiele czynników, a przede wszystkim jego centralne położenie względem państw mających swoje kontyngenty w składzie MND CS. Nie bez znaczenia był również fakt, że leży on prawie w prostej linii pomiędzy bazą wojskową w Ramstein, skąd przylatują samoloty, a Bagdadem. We Wrocławiu funkcjonuje międzynarodowy cywilny port lotniczy, co może stanowić dodatkowe udogodnienie. Do Wrocławia z kolei blisko miała 10 Brygada Logistyczna z Opolą, która pełniła rolę oddziału gospodarczego dla PKW Irak.

W czasie trwania misji, drogą powietrzną przemieszczono 18844 osoby oraz 2528 ton ładunku, z tego samoloty C-295M z 13 eskadry lotnictwa transportowego w Krakowie, przerzuciły 1032 osoby oraz 161 ton ładunku²⁵. Zasadnicza część kontyngentu przemieszczona została jednak za pomocą wycarterowanych samolotów pasażerskich oraz transportowych (AN-124 Ruslan, C-17 oraz C-130). Należy dodać, że funkcjonowanie mostu powietrznego nie ograniczało się jedynie do transportu zaopatrzenia i sprzętu, ale obejmowało także transport żołnierzy tworzących kolejne zmiany kontyngentu.

Wymiana kontyngentu była procesem powtarzanym średnio co pół roku, dlatego tak ważne było wypracowanie odpowiednich procedur, zapewniających możliwość ich powielania w przyszłości. Za opracowanie planów rotacji odpowiadał Wydział Transportu i Ruchu Wojsk (WTiRW) Oddziału G-4 sztabu dywizji. W celu realizacji tego zamierzenia WTiRW G-4 opracowywał warianty rotacji PKW i przedstawiał je dowódcy MND CS do wyboru. Po wyborze wariantu, oficerowie WTiRW przeprowadzali konsultacje z STiRW – CKRW, po których sporządzali plan rotacji PKW, zatwierdzony przez dowódcę MND CS.

Następne etapy pracy obejmowały:

- a) złożenie zapotrzebowań na środki transportowe (samoloty, śmigłowce, samochody ciężarowe, autobusy) w celu przemieszczenia żołnierzy i ich wyposażenia;
- b) złożenie zapotrzebowań na miejsca noclegowe i wyżywienie w bazach wojskowych;

²⁵ W. Kaleta, *Gorące łącza z palmami*, Polska Zbrojna 2007, nr 34

- c) rozmieszczenie grup zabezpieczenia wymiany PKW;
- d) podział żołnierzy PKW na poszczególne wyloty samolotów do kraju oraz wyznaczenie dowódców lotów;
- e) zorganizowanie odbioru i sprawdzenia bagażu głównego od żołnierzy PKW;
- f) zorganizowanie konwojów lądowych do przemieszczenia bagażu rotowanych żołnierzy;
- g) opracowanie dokumentów rozkazodawczych dla poszczególnych konwojów;
- h) sporządzenie wymaganych dokumentów.

6. PROCES RSOM

Ostatnią fazę procesu przemieszczenia w ramach zabezpieczenia logistycznego PKW stanowił proces RSOM²⁶, który rozpoczynał się z chwilą, gdy stan osobowy, sprzęt i środki materiałowe oraz środki zaopatrzenia docierały do portów rozładunku. Realizację RSOM koordynował właściwy sztab operacyjny. Sztab ten odgrywał rolę punktu kontaktowego dla wszystkich jednostek, organizacji i agencji zaangażowanych w ten proces.

Integralną częścią procesu RSOM było wykonywanie konwojów logistycznych, których zadaniem jest odbiór żołnierzy i środków materiałowych oraz ich rozwożenie do poszczególnych baz w rejon operacji. Zadaniem konwoju jest także odbiór transportów z żywnością bądź środkami MPS od cywilnych kontraktorów i ich ochrona, aż do obozu docelowego. W przypadku misji w Iraku do dowozu zaopatrzenia z Baz Logistycznych CEDAR II oraz SCANIA wykorzystywano najczęściej pojazdy KBR²⁷ (samochody ciężarowe tzw. flatbed z opancerzonymi kabinami kierowcy, rys. 8 i 9). Konwoje logistyczne w rejonie misji były organizowane w ramach rotacji kontyngentów narodowych (przewóz bagażu żołnierzy) oraz w celu przemieszczenia sprzętu wojskowego PKW na transport morski do kraju. Głównym utrudnieniem w planowaniu i organizacji konwojów logistycznych przez MND CS był brak organicznego pododdziału ochrony konwojów. Duże utrudnienie stwarzał także proces sporządzania potrzebnej dokumentacji oraz częste zmiany decyzji, co do miejsca przeznaczenia konwoju²⁸.

²⁶ RSOM - od angielskich nazw: Reception, Staging and Onward Movement, czyli przyjęcie sił w portach wyładunku, ześrodkowanie oraz dalszy ruch do rejonu operacyjnego przeznaczenia

²⁷ KBR (Kellog, Brown and Root) - amerykańska firma realizująca zadania zabezpieczenia logistycznego na rzecz armii amerykańskiej. KBR jest firmą o statusie PCM - Private Military Company, której działalność oparta jest na zasadach outsourcingu. Firma jest filią Halliburton Energy Services z siedzibą w Houston w Teksasie

²⁸ W. Poluchowicz, *Sprawozdanie z warsztatów roboczych nt.: „Wnioski i doświadczenia z misji i operacji pokojowych”*, Warszawa 2009.



Rys. 8. Zestaw niskopodwoziowy HET (Heavy Equipment Transporter)

Źródło: <http://www.oshkoshdefense.com/graphics/defense/het1070f4.jpg>, (02.06.2009)



Rys. 9. Opancerzony samochód ciężarowo-terenowy średniej ładowności

Źródło: <http://www.defendamerica.mil/images/photos/oct2006/articles/ai101906tj1.jpg>, (02.06.2009)

7. PODSUMOWANIE

Transport uzbrojenia i sprzętu wojskowego na potrzeby kontyngentu w Iraku był pierwszym na tak dużą skalę przedsięwzięciem w powojennej historii naszego wojska. Podstawowym problemem był brak doświadczenia oraz słaba znajomość procedur transportowych przez personel, który niejednokrotnie musiał uczyć się wszystkiego od podstaw. Ostatecznie przemieszczenie zakończyło się dużym sukcesem i pozwoliło zdobyć nowe doświadczenia, które wykorzystywane były w czasie kolejnych operacji z udziałem naszych wojsk. Wprowadzone masowo na potrzeby SZ RP w tym okresie kontenery ładunkowe, wykorzystywane następnie w intermodalnych łańcuchach dostaw, potwierdziły

swoją przydatność. Wypracowane procedury oraz zakupiony nowoczesny sprzęt przeładunkowy pozwoliły sprawnie realizować przemieszczenie z użyciem różnorodnych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego).

Analiza przemieszczenia strategicznego PKW do rejonu operacji w Republice Iraku pozwala na sformułowanie następujących wniosków:

1. Charakterystyka rejonu operacji wskazuje, że ze względu na specyficzne uwarunkowania religijno-kulturowe, klimat i ukształtowanie terenu, terytorium Iraku było obszarem trudnym do realizowania operacji wojskowych, a tym samym zadań transportu i ruchu wojsk. Liczebność sił oraz sprzętu przemieszczanego w rejon operacji stanowiło natomiast niewątpliwie największe w historii wyzwanie dla logistyki SZ RP.
2. Uczestnictwo PKW w operacji stabilizacyjnej w Iraku stanowiło nie tylko swoisty sprawdzian dla podsystemu transportu i ruchu wojsk SZ RP, ale pozwoliło również na ocenę istniejących rozwiązań oraz wypracowanie wymaganych zmian w funkcjonowaniu systemu TiRW, jako elementu niezbędnego w przypadku realizowania zadań związanych z przemieszczaniem kontyngentów wojskowych na odległy teatr działań. Proces ten miał szczególne znaczenie w początkowym okresie przygotowywania i organizowania PKW Irak, gdzie napotkano na spore problemy wynikające z braku doświadczonej kadry, odpowiedniego sprzętu transportowego i stosownych procedur.
3. Działania podejmowane w kolejnych fazach przemieszczenia PKW w rejon misji oraz zadania transportowe realizowane bezpośrednio w rejonie operacji pokazały, iż determinantem sukcesu w działaniu podsystemu TiRW w zakresie przerzutów strategicznych jest właściwe zaplanowanie całej operacji związanej z transportem wojsk. Uruchomienie procesu planowania przyszłego przerzutu sił powinno zostać zapoczątkowane w jak najwcześniejszej fazie planowania całości operacji. Daje to możliwość lepszej koordynacji działań, a przez to ich sprawniejszego wykonywania.
4. SZ RP nie były w stanie samodzielnie zrealizować przemieszczenia własnych wojsk w rejon operacji w Iraku. Ze względu na brak doświadczonej kadry i środków transportowych, konieczna była pomoc ze strony sojuszników, zarówno w fazie planowania przemieszczenia, jak i podczas jego organizowania i realizacji. Aby zrealizować przemieszczenie niezbędne było wsparcie nie tylko merytoryczne, ale i finansowe.
5. Bardzo ważną kwestią jest włączanie w skład grup rekonesansowych specjalistów ds. transportu, którzy powinni określić:
 - możliwości wykorzystania lokalnej bazy na potrzeby podsystemu transportowego;
 - wpływ warunków panujących w rejonie misji na przyjętą koncepcję przeprowadzenia przegrupowania wojsk;
 - realne możliwości przeprowadzenia przegrupowania wojsk według przyjętych koncepcji, biorąc pod uwagę sytuację w rejonie operacji.

8. BIBLIOGRAFIA

- [1] Ambroziak J., Mosty morskie i powietrzne, Przegląd Sił Zbrojnych 2007, nr 1.
- [2] Kaleta W., Gorące łącza z palmami, Polska Zbrojna, nr 34/2007.
- [3] Krusiński W., Zabezpieczenie transportowe, Przegląd Wojsk Lądowych 2003, nr 8.

-
- [4] Kubiak K., Porty morskie w aspekcie przeładunków wojskowych, AON, Warszawa 2005.
- [5] Kubiak K., Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych, MON, Warszawa 2003.
- [6] Kuchta K., Doświadczenia organów transportu SOW z przerzutu II zmiany PKW do Iraku, Przegląd Wojsk Lądowych 2004, nr 5.
- [7] Mathea T., Pierwsza zmiana – początek drogi. Dobór, typowanie, przygotowanie jednostek i żołnierzy, Materiały z konferencji naukowej „Operacja Iracka Wolność”, AON, Warszawa 2003.
- [8] MC 336/2 NATO Principles, Policies and Concept for Movement and Transportation (M&T).
- [9] Pindor A., Zasady powietrznego i morskiego transportu ładunków wojskowych, Przegląd Logistyczny 2008, nr 2.
- [10] Poluchowicz W., Sprawozdanie z warsztatów roboczych nt.: „Wnioski i doświadczenia z misji i operacji pokojowych”, Warszawa 2009.
- [11] Smokowski A., Zadania transportowe 10 Brygady Logistycznej na rzecz PKW w Iraku, Przegląd Wojsk Lądowych 2005, nr 7.
- [12] szkiewicz A., Doświadczenia i wnioski z przygotowania i udziału pierwszej zmiany dywizji międzynarodowej w misji stabilizacyjnej w Iraku, Przegląd Wojsk Lądowych 2004, dodatek nr 8.
- [13] Tyszkiewicz A., Operacje stabilizacyjne, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005.
- [14] Wilewski K., Największy konwój, Przegląd Wojsk Lądowych 2003, nr 14.
- [15] Zadora B., Z Polski do Iraku z polskimi żołnierzami, Polska Zbrojna 2004, nr 5.
- [16] Zieliński T., System transportu powietrznego jako element zabezpieczenia udziału wydzielonych kontyngentów sił zbrojnych RP w operacjach reagowania kryzysowego poza obszarem kraju, Zeszyty Naukowe AON 2007, nr 1.