

Andrzej BURSZTYŃSKI¹

ROLA I ZADANIA JEDNOSTEK RSOM W STRATEGICZNYM TRANSPORCIE MORSKIM

W strategicznym transporcie morskim przewóz środków zaopatrzenia realizowany jest pomiędzy morskim portem załadunku i morskim portem wyladunku. Morski port wyladunku jest usytuowany w rejonie prowadzonej operacji, w porcie morskim lub na przystosowanym do rozładunku odcinku niezbrojonego brzegu.

Głównym zadaniem jednostki RSOM (ang. Reception, Staging and Onward Movement) jest umożliwienie i przeprowadzenie bezpiecznego rozładunku transportowanego drogą morską sprzętu i zaopatrzenia, zorganizowanie rejonu koncentracji oraz dalsze przesłanie wyposażenia do miejsca docelowego przeznaczenia.

ROLE AND TASKS OF RSOM UNITS IN THE STRATEGIC MARITIME TRANSPORT

In the strategic maritime transport transportation of supplies is carried out between the seaport of embarkation and seaport of debarcation.

Seaport of debarcation is located in the operational area in a well equipped sea port, in small harbour or in a bare stretch of coast adapted to unloading.

The main task of the unit RSOM (Reception, Staging and Onward Movement) is to enable and realize the safe unloading supplies transported by ship, to organize the area of concentration and further sending equipment to the place of final destination.

1. WSTĘP

W obecnej sytuacji politycznej nie przewiduje się nagłego wybuchu globalnego konfliktu zbrojnego. Natomiast podstawowych zagrożeń dla światowej stabilizacji upatruje się w lokalnych konfliktach, terroryzmie międzynarodowym, zorganizowanej przestępczości, zaburzeniach w dostawach istotnych środków produkcji, olbrzymich falach uchodźców z rejonów o niestabilnej sytuacji politycznej a nawet w klęskach żywiołowych o dużej skali.

¹ Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich, 81-103 Gdynia, ul. inż. J. Śmidowicza 69. Tel. 58 626 26 75, E-mail: a.bursztynski@amw.gdynia.pl

Zgodnie z tymi założeniami oprócz gotowości państw NATO do kolektywnej obrony swoich terytoriów zgodnie z artykułem 5 Traktatu Waszyngtońskiego konieczne było przygotowanie sił sojuszu do prowadzenia operacji typu ekspedycyjnego na obszarach leżących poza granicami państw członkowskich. W tym zakresie dokonano zwiększenia wysiłku w obszarze mobilności i zdolności wojsk do przerzutu w rejonach konfliktów, często znacznie oddalonych od terytoriów państw NATO.[3]

Faktem stała się też transformacja armii ciężkich, wyposażonych w dużą liczbę ciężkich jednostek pancernych i zmechanizowanych, przystosowanych przede wszystkim do obrony własnego terytorium w kierunku lżejszych, mobilnych, przystosowanych do operacji wsparcia pokoju typu *peace keeping* lub *peace enforcing* prowadzonych w odległych rejonach świata, często pozbawionych odpowiedniego zabezpieczenia logistycznego.

2. ROLA I PODSTAWOWE ZADANIA JEDNOSTEK RSOM

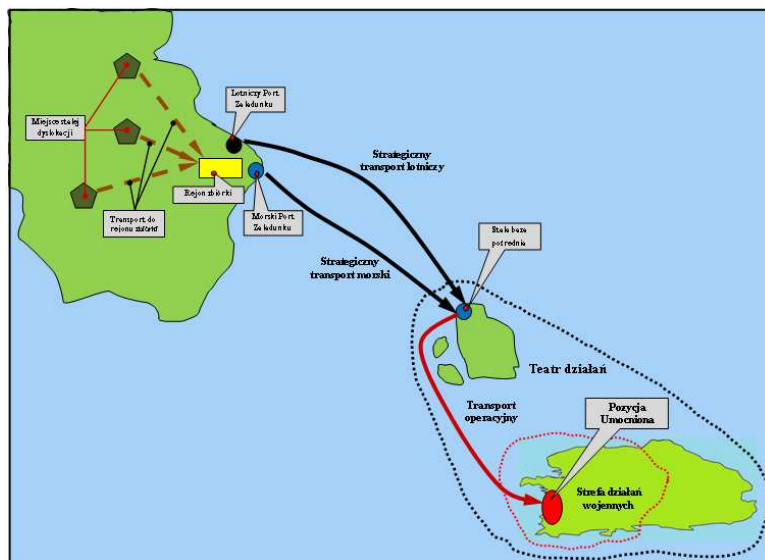
Rejony świata rozważane przez planistów NATO jako potencjalne miejsca konfliktu, oddalone od państw sojuszników 5000 – 7000 km w linii prostej.

Na poziomie strategicznym i operacyjnym transport morski jest ważnym elementem systemu transportowego, na którym spoczywa główny wysiłek związany z przerzutem wojsk. Jest stosowany do masowego przewozu wojsk, natomiast w przypadku transportu osób przewiduje się głównie przewóz kierowców i operatorów sprzętu transportowanego oraz w szczególnych sytuacjach żołnierzy z ekwipunkiem. [2]

Przyjmuje się, że w zasadzie cały sprzęt ciężki oraz zdecydowana większość pozostałego sprzętu i zaopatrzenia zostanie wysłana drogą morską, pozostawiając lotnictwu transportowemu przerzut czołówek wojsk, personelu oraz elementów kluczowych dla powodzenia pierwszej fazy operacji. Główną zaletą transportu morskiego jest zdolność do przemieszczenia dużej masy ładunku na duże odległości oraz wielozadaniowość. Dodatkowo koszt transportu wojsk i sprzętu drogą morską jest około 20 krotnie niższy od transportu powietrznego.[1] Wadą natomiast jest długi czas realizacji, na który składa się załadunek, przewóz do portu przeznaczenia i rozładunek.

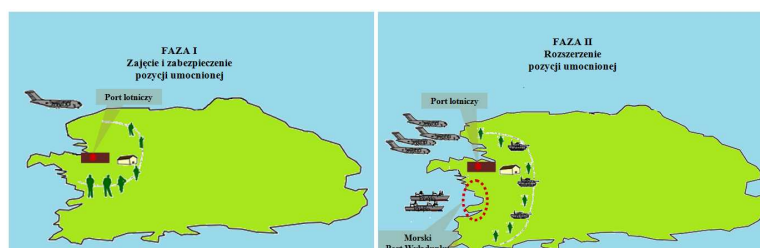
Jednym z pierwszych problemów do rozwiązania przez siły ekspedycyjne jest rozładunek transportów w portach morskich i lotniczych, przeformowanie oraz dalsze przemieszczenie sprzętu i zaopatrzenie do rejonu działań.

Konieczność prowadzenia operacji w tak odległych rejonach świata powodować może bardzo ograniczone wsparcie logistyczne realizowane w ramach wsparcia państwa-gospodarza (ang. *Host Nation Support*) lub całkowity jego brak. Dodatkowo rejony rozwijania sił ekspedycyjnych najczęściej nie dysponują rozwiniętą infrastrukturą transportową podobną do większości krajów Europy lub istniejąca w tych rejonach infrastruktura jest w bardzo poważnym stopniu zniszczona.



Rys. 1. Strategiczny i operacyjny transport wojsk do rejonu działań.

Sytuacja taka stawia bardzo wysokie wymagania dla logistyki sił ekspedycyjnych. Muszą one być, między innymi, zdolne do przemieszczenia licznych jednostek ekspedycyjnych wraz z ich zapasami, rozładunku, przeformowania, rotacji oraz ciągłego zaopatrywania biorących udział w operacji wojsk. W tym zakresie podstawowe zadanie spoczywa na jednostkach Przyjęcia, Przeformowania i Dalszego Ruchu (ang. *Reception, Staging and Onward Movement - RSOM*). Jednostki te muszą znaleźć się jako jedne z pierwszych w rejonie operacji, a więc muszą to być jednostki o wysokim stopniu gotowości.



Rys. 2. Fazy operacji i przygotowanie morskiego portu wyładunku.
Bibliografia [6]

Zadania realizowane przez jednostki RSOM na rzecz własnych sił oraz sił sojuszniczych w zakresie przeładunków na i z morskich środków transportowych, realizowane mogą być zarówno w morskich portach załadunku (ang. *Seaport of Embarkation - SPOE*) oraz w morskich portach wyładunku (ang. *Seaport of Debarkation -*

SPOD). W morskich portach załadunku realizowany jest załadunek sił własnych i sojuszniczych na morskie środki transportowe, zarówno we własnych Bazach Morskich, w przystosowanych do tego celu portach i przystaniach, na redach zniszczonych portów lub portów, do których jednostki transportowe nie mogą zawinąć lub z nieuzbrojonego brzegu. Najważniejszym jednak zadaniem jednostek RSOM jest zabezpieczenie końcowego etapu fazy przemieszczenia wojsk podczas operacji, w którym wojska wraz z wyposażeniem przyjmowane są z jednostek transportowych w morskich portach wyładunku, zgromadzone i przeformowywane w rejonach ześrodkowania (ang. *Marshaling Area – MA*) a następnie przemieszczone do rejonu operacji. W zależności od możliwości występujących w rejonie działań w morskich portach wyładunku realizowany jest wyładunek przyjmowanych sił własnych i sojuszniczych na teatrze działań w portach i przystaniach morskich, na redach portów oraz na nieuzbrojony brzeg. [6]

W ramach realizacji swoich podstawowych zadań jednostka RSOM powinna być w stanie: [7]

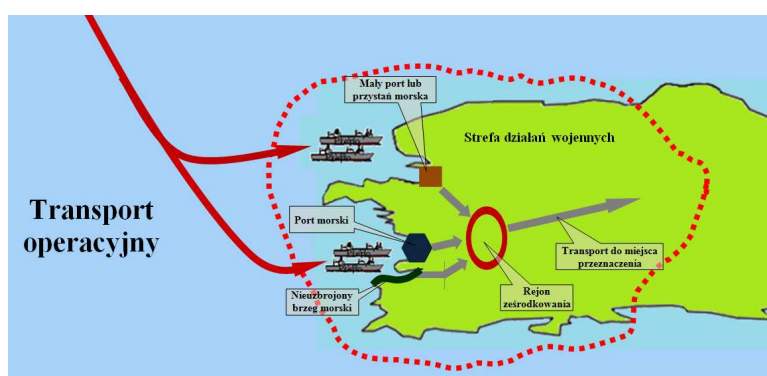
- prowadzić rozpoznanie (nawet podwodne), portów i plaż oraz infrastruktury komunikacyjnej w rejonach Morskich Portów Załadunku i Wyładunku;
- realizować załadunek i rozładunek jednostek pływających w portach;
- realizować przemieszczanie ładunków w relacjach jednostka pływająca nieuzbrojony brzeg i odwrotnie;
- prowadzić prace remontowania urządzeń przeładunkowych w portach;
- organizować i utrzymywać Morskie Porty Wyładunku w rejonie działań;
- przyjmować siły własne i sojusznicze oraz utrzymywać zaopatrzenie tych sił wykorzystując Morskie Porty Wyładunku, zlokalizowane w dobrze wyposażonych portach, portach nieprzystosowanych do działań wojskowych, jak również w oparciu o jednostkę logistyczną rozwiniętą na nieuzbrojonym brzegu;
- realizować zadania z zakresu dowodzenia i kontroli operacji przeładunkowych.

3. WARIANTY ROZWIJANIA MORSKIEGO PORTU WYŁADUNKU

Podczas planowania i organizowania punktów przeładunkowych w rejonach morskich portów wyładunku należy uwzględnić kilka wymogów, z których najważniejsze znaczenie mają: [7]

- możliwość wykorzystania istniejących portów, przystani oraz dogodnych miejsc na nieprzygotowanym brzegu;
- możliwość wykorzystania istniejących sieci komunikacyjnych, placów składowych i baz (punktów) remontowych;
- zapewnienie maskowania wszystkich elementów punktu przeładunkowego.
- możliwość rozśrodkowania i manewrowania zarówno morskich jak i lądowych środków transportu;
- bliskość wyznaczonego punktu przeładunkowego w stosunku do red przeładunkowych, wyczekiwania, kotwicowisk oraz wyznaczonych torów wodnych.

Odpowiednio wyposażone i przygotowane porty i przystanie morskie stanowią najdogodniejsze miejsca przeładunku wojska, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków bojowych i materiałowych. Przyjąć jednak należy, że w trakcie prowadzonych działań porty podstawowe mogą zostać zniszczone lub uszkodzone w stopniu uniemożliwiającym ich wykorzystanie. Z tego powodu szczególnego znaczenia nabiera możliwość wykorzystania małych portów i przystani, a także dokonywania przeładunków na nieuzbrojonym, przygotowanym pod względem inżynieryjnym i nawigacyjno – hydrograficznym odcinku wybrzeża morskiego, gdzie organizowane będą punkty przeładunkowe.



Rys. 3. Warianty rozwijania morskiego portu wyladunku dla przyjęcia morskiego transportu strategicznego.

Największe znaczenie w systemie wojskowych przewozów morskich mają morskie porty handlowe zaliczane do grupy portów podstawowych. Spełniają one większość warunków jakim winien odpowiadać port, w którym zorganizować można określoną ilość punktów przeładunkowych do celu wojskowego transportu morskiego. W działaniach jednostek RSOM w portach morskich na pierwszy plan wysuwają się szeroko pojęte przedsięwzięcia związane z przeciwdziałaniem zagrożeniu minowemu. Jednostki te również mają za zadanie utrzymanie zdolności przeładunkowej portów poprzez odbudowę zniszczonej infrastruktury portowej oraz usprawnienie uszkodzonych urządzeń przeładunkowych.

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

W przypadku zniszczenia infrastruktury portowej lub braku wymaganych zdolności małych portów i przystani jednostki RSOM mają obowiązek zabezpieczyć możliwość przeładunków z zastępczych (tymczasowych) nabrzeży przeładunkowych

Budowa i utrzymanie zastępczych (tymczasowych) nabrzeży przeładunkowych i linii cumowniczych w basenach portów, polega na budowie pomostów załadunkowych, służących do dogodnego realizowania zadań przeładunkowych. Zadania te, będą realizowane

w szczególnych warunkach, przy wykorzystaniu pomostów pływających gdy wykorzystanie istniejących stałych nabrzeży w portach jest niemożliwe (uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu).

Zastępcze (tymczasowe) pływające nabrzeża przeładunkowo-cumownicze urząda się w miejscach, do których mogą podejść jednostki pływające, możliwy jest bezpieczny manewr pomostem oraz dogodny zjazd i wjazd pojazdów samochodowych, specjalnych oraz sprzętu mechanizacji prac przeładunkowych.

W szczególnych przypadkach realizowane są przeładunki na redach małych portów i przystani. Zabezpieczenie przeładunków na redach portów, polega na realizacji rozładunku jednostek transportu morskiego, przy wykorzystaniu parku pontonowego morskiego, na redach portów i przystani morskich, do których jednostka transportowa nie może zawinąć. W takim przypadku niezbędne jest określenie na brzegu rejonu wyładowania i pozycji jednostki transportowej na redzie oraz zapewnienie zabezpieczenia ratowniczego na morzu i brzegu.

Zorganizowane w celu sprawnego realizowania przeładunków stanowisko wyładowcze, to przygotowane pod względem inżynierskim miejsce w porcie lub przystani morskiej i wyznaczone do jego utrzymania pododdziały. Stanowisko wyładowcze powinno umożliwiać sprawne wyładowanie niepływającej techniki wojskowej oraz środków materiałowych z jednostki pływającej na prom lub pomost pływający będący środkiem ich transportu na brzeg. Podczas realizacji tego zadania istnieje konieczność inżynierskiego rozpoznania basenów i kanałów portowych oraz torów wodnych na redzie jak również bardzo często konieczność usuwania podwodnych przeszkód.

W sytuacji, gdy konieczne jest organizowanie punktów przeładunkowych poza portami i przystaniami morskimi, głównymi czynnikami, od których zależeć będzie ich lokalizacja, będą:

- dogodne warunki hydrologiczno–meteorologiczne w danym rejonie;
- właściwe, pod względem możliwości wykorzystania ukształtowanie brzegu, jego struktura, nawierzchnia, dogodne warunki dróg dojazdowych, zalesienie itp.

Punkty przeładunkowe zlokalizowane w rejonach spełniających wyżej wymienione wymagania, przygotowywane są następnie pod kątem inżyniersko–technicznym i organizacyjnym. W zależności od postawionego zadania, pory roku a co za tym idzie warunków hydrometeorologicznych, charakteru działań przeciwnika, możliwości oraz czasu przeznaczonego na przygotowanie punktu przeładunkowego do realizacji przedsięwzięć przeładunkowych, zakres tych prac obejmować może:

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

Wyładunek na nieuzbrojony brzeg mogą być realizowane w dwóch wariantach. W wariantcie pierwszym przeładunki przy brzegu organizuje się wtedy, gdy warunki pozwalają na podejście jednostki do pomostu a połączenie następuje w wyniku manewru pomostu do okrętu. Wariant drugi przewiduje przeładunki na morzu w strefie przybrzeżnej. Wariant ten jest realizowany gdy stan dna morskiego nie pozwala na podejście jednostki transportowej w oś pomostu. Jednostka transportowa kotwiczy w odległości od kilku do kilkuset i więcej metrów od brzegu.

Stanowisko wyładownicze zorganizowane na nieuzbrojonym brzegu jest to rejon wybrzeża wraz z przyległym akwenem. Na lądzie obejmuje on dojazd do plaży i wzmocnione odcinki plaży. Przygotowanie stanowiska wyładowniczego poprzedza się rozpoznaniem inżynieryjnymi, które powinno:

- wykryć przeszkody (zapory) w wodzie, a następnie wyznaczyć oś stanowiska i określić granice manewrowania promem lub pomostem pływającym;
- ustalić drogi dojazdu samochodów do stanowiska,
- określenie zakresu prac niezbędnych do urządzenia i utrzymania stanowiska.

Ponadto w celu stworzenia pododdziałom sprzyjających warunków wykonania zadań w ramach przygotowania a następnie utrzymania stanowiska realizuje się zasadnicze przedsięwzięcia obrony i ochrony (ubezpieczenia, maskowania oraz ochrony ludzi i sprzętu przed środkami rażenia przeciwnika).

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

4. SKŁAD I WYPOSAŻENIE JEDNOSTEK RSOM

W skład jednostki RSOM wchodzić powinni żołnierze różnych specjalności realizujący zadania z zakresu przeładunków, transportu sprzętu i materiałów, obsługi ciężkiego sprzętu, obsługi i napraw portowych urządzeń przeładunkowych. Niezbędne są również pododdziały zapewniające bezpieczeństwo funkcjonowania SPOD, w tym również pododdziały saperów i pletwonurków minerów. Zgodnie ze standardami NATO jednostka RSOM powinna być samowystarczalna logistycznie, co wiąże się z koniecznością zapewnienia właściwych warunków bytowych własnemu personelowi, jak i etatowej obsłudze przyjmowanego sprzętu i uzbrojenia.

Mobilne jednostki przeznaczone do obsługi i transportu ładunków muszą być gotowe do stosowania odpowiedniego sprzętu obsługi ładunku do przewozu, ładowania i rozładowywania palet, kontenerów i innych materiałów spełniających standardy NATO, włączając w to ładunki niebezpieczne, z jednego rodzaju transportu na inny, zgodnie dokumentami standaryzacyjnymi NATO STANAG 2827, 2828, 2829 i 2830. O możliwości sprawnego wykorzystania mobilnych jednostek RSOM decyduje ich wyposażenie w specjalistyczny sprzęt przeładunkowy.

Pododdziały RSOM powinny być wyposażone w specjalistyczny sprzęt transportowy oraz przeładunkowy umożliwiający realizację zadań rozbudowy i utrzymania Morskich Portów Wyładunku w portach jak również na nieuzbrojonym brzegu. Do podstawowego wyposażenia należą: [5,6]

- maszyny inżynierskie, w tym elastyczne pokrycia drogowe przeznaczone do inżynierskiej rozbudowy nieuzbrojonego brzegu, dróg komunikacyjnych oraz rejonów ześrodkowania i placów magazynowych;
- podnośniki widłowe i transportery widłowe do transportu i układania sprzętu i materiałów przeznaczone do obsługi ładunków niebezpiecznych i umożliwiające transport z ładowni jednostek pływających spaletyzowanych zapasów środków materiałowych z amunicją włącznie;
- podnośniki i transportery widłowe oraz ciężkie terenowe, wielofunkcyjne podnośniki widłowe do transportu i wysokiego składowania kontenerów - przeznaczone do załadunku na jednostki pływające i wyładunku z nich zapasów środków materiałowych umieszczonych do standardowych 20 i 40 stopowych kontenerach oraz wysokiego składowania kontenerów;
- dźwigi – przeznaczone do załadunku i wyładunku materiałów spaletyzowanych oraz kontenerów w miejscach, gdzie niedostępna jest standardowa infrastruktura portowa;
- przewoźne systemy załadowczo-wyładowcze do przewozu kontenerów – przeznaczone do płaskiego transportu kontenerów w portach;
- pontony pływające z własnym napędem lub holownikami przeznaczone do rozładunku jednostek pływających na redach, które mogą być wykorzystywane w różnych konfiguracjach jako ponton, rampa załadowcza lub pływająca platforma;
- szybkie łodzie motorowe – przeznaczone do zadań związanych z dowodzeniem i kontrolowaniem operacji przeładunkowych.

Jednym z podstawowych zadań logistycznych, jakie muszą wypełniać jednostki RSOM jest udostępnianie jednostkom zaopatrywanym na żądanie sprzętu do przeładunku środków materiałowych (ang. *Material Handling Equipment - MHE*) do składowania i przeładunku na brzegu środków materiałowych wszystkich klas.

W różnych fazach operacji, w zależności od potrzeb wielonarodowych jednostek NATO możliwe jest korzystanie z usług specjalistycznych jednostek RSOM w ramach zabezpieczenia logistycznego świadczonego przez stronę trzecią (ang. *Third Part Logistic Support Service - TPLSS*). Sytuacja taka występuje gdy odczuwalne są niedobory we własnych środkach transportu lub występuje brak możliwości przechowywania i dostarczania jednostkom środków materiałowych. TPLSS występuje również gdy konieczne jest zapewnienie ciągłości działań, a poziom konfliktu i potencjalne zagrożenie zdecydowanie zmalało. Również ważnym powodem korzystania z usług TPLSS jest przypadek gdy czynnik ekonomiczny jest ważniejszy od czasu. [4]

5. WNIOSKI

Zgodnie z założeniami NATO formacje RSOM realizują swoje podstawowe zadania przyjęcia transportowanego drogą morską sprzętu i środków materiałowych w morskim porcie wyładunku SPOD. W zależności od warunków panujących w rejonie prowadzonej operacji SPOD organizowane mogą być w dobrze wyposażonych portach, w portach o zniszczonej infra- i suprastrukturze, w małych portach i przystaniach oraz na nieuzbrojonym brzegu. W dobrze wyposażonych portach podstawowym zadaniem jednostki RSOM będzie jedynie dokonanie rozładunku oraz zorganizowanie dalszego przesłania sprzętu do rejonów

przeznaczenia. W portach zniszczonych, nie dysponujących wymaganymi stałymi urządzeniami przeładunkowymi lub w małych portach i przystaniach morskich zadaniem jednostki RSOM jest odtworzenie lub podniesienie sprawności przeładunkowej poprzez przygotowanie nabrzeży z pomostów pływających i wykorzystywanie własnego sprzętu do mechanizacji prac przeładunkowych. Szczególnie trudnym zadaniem jest przygotowanie i utrzymanie SPOD na nieuzbrojonym brzegu. Przedsięwzięcie to wymaga specjalistycznego wyposażenia do przygotowania rejonów rozładunku i ześrodkowania sprzętu oraz środków transportowych umożliwiających rozładunek sprzętu z jednostek transportowych na morzu.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Benec M., Smal T., *Wojskowy transport strategiczny*, Zeszyty Naukowe WOSWL, 1(143) 2007,
- [2] *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, DD/4.1, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2008.
- [3] Kubiak K., *Transport wojsk i ładunków wojskowych drogą morską przy użyciu statków handlowych*, Wydawnictwo AON, Warszawa 2003.
- [4] *Modes of Multinational logistic support*, AJP-4.9, NATO Standardization Agency, 2005
- [5] *Określenie modelowego składu i wyposażenia oraz zasad działania mobilnej kompanii - morski oddział przeładunkowy*, AMW, Gdynia 2003
- [6] *Reception, staging, onward movement, and integration*, Headquarters, Department of the Army, Washington, DC, 17 March 1999
- [7] *Redeployment*, Headquarters, Department of the Army, Washington, DC, 17 September 1999