

Andrzej Bursztyński¹, Teresa Usewicz²

Spółka Statkowa jako jedna z możliwości zabezpieczenia transportu strategicznego

Wstęp

Prowadzenie przez siły Sojuszu Północnoatlantyckiego operacji pokojowych poza traktatowym obszarem sojuszu oraz przygotowanie do przekazania Unii Europejskiej operacyjnej odpowiedzialności za wszystkie prowadzone przez nią od 2001 roku misje wpłynęła na zmianę charakteru realizowanych wspólnie zadań.

Współczesne działania mające na celu wsparcie oraz wymuszanie pokoju prowadzone są na obszarach znacznie oddalonych od granic państw delegujących swoje siły do takich operacji. Powoduje konieczność przerzutu, w stosunkowo krótkim czasie znacznej liczby żołnierzy i sprzętu wojskowego w rejony świata oddalone od własnych terytoriów nawet o 5000 – 7000 km w linii prostej. Transport wojskowy jest nieodłącznym elementem każdej operacji prowadzonej przez siły zbrojne, a zapewnienie zdolności transportowych stanowi element decydujący o powodzeniu danej misji. Znaczenie i rolę transportu we współczesnych siłach zbrojnych podkreśla się zwłaszcza w kontekście sił delegowanych na potrzeby NATO i UE, czyli sił o charakterze ekspedycyjnym, stanowiących odpowiedź na pojawiające się różnorodne zagrożenia. Świadomość tej konieczności prowadzi do przemian w armiach wielu państw, które tworzą w ramach struktur swoich sił zbrojnych komponenty lekkie, przeznaczone do przerzutu w rejon działań drogą powietrzną i morską. Polska będąc aktywnym członkiem UE i NATO jest zobowiązana do uczestnictwa w procesie zapewnienia bezpieczeństwa międzynarodowego, w tym uczestnictwa w operacjach reagowania kryzysowego.

Artykuł porusza problem zapewnienia transportu strategicznego w kontekście aktualnych wymogów operacyjnych. Wysokie koszty związane z przemieszczaniem sił w odległe rejony operacyjnego zainteresowania, jak również brak autonomicznych zdolności w tym zakresie większości krajów europejskich, w tym również Polski, powoduje konieczność poszukiwania nowych rozwiązań.

W celu podniesienia zdolności przerzutu swoich sił Polska przystąpiła do dwóch wielonarodowych programów dotyczących sposobów pozyskania środków transportu morskiego: (*ang.* Movement Coordination Centre Europe – MCCE), powstałego z połączenia Centrum Koordynacji Transportu Morskiego (*ang.* Sealift Coordination Centre - SCC) i Europejskiego Centrum Transportu Lotniczego (*ang.* European Airlift Centre - EAC) oraz Ateńskiego Wielonarodowego Centrum Koordynacji Transportu Morskiego (*ang.* Athens Multinational Strategic Lift Coordination Center - AMSCC). Opracowywane są również nowoczesne projekty okrętów transportowych takich jak Uniwersalny Transportowiec Logistyczny (UTL) oraz wielozadaniowy okręt wsparcia operacji sił zbrojnych (WOWOSZ). W 2008 r. pojawiła się też koncepcja Spółki Statkowej, jako jednego z wariantów zabezpieczających potrzeby transportowe polskich Sił Zbrojnych. Artykuł przedstawia możliwości wykorzystania wielonarodowych rozwiązań zapewnienia środków transportu morskiego dla Sił Zbrojnych RP oraz koncepcję utworzenie przez Rząd RP Spółki Statkowej, działającej na zasadach rynkowych i zobowiązanej do realizacji transportu strategicznego na rzecz SZ RP w dowolnym czasie i miejscu.

W 2008 r. pojawiła się też koncepcja Spółki Statkowej, jako jednego z wariantów zabezpieczających potrzeby transportowe polskich Sił Zbrojnych. Artykuł przedstawia możliwości wykorzystania wielonarodowych rozwiązań zapewnienia środków transportu morskiego dla Sił Zbrojnych RP oraz koncepcję utworzenie przez Rząd RP Spółki Statkowej, działającej na zasadach rynkowych i zobowiązanej do realizacji transportu strategicznego na rzecz SZ RP w dowolnym czasie i miejscu.

Uwarunkowania i zdolności transportu strategicznego sił NATO i UE

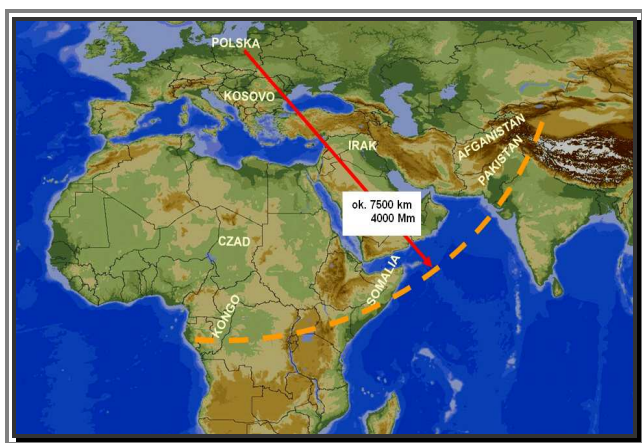
W odpowiedzi na nowe zagrożenia, 4 lutego 2003r na szczycie w La Touquet pojawiła się koncepcja małych grup odpowiedzi, jako Europejskich Grup Bojowych.

Wprowadzenie w życie tej deklaracji wymagało udoskonalania europejskich zdolności planowania i rozmieszczania sił morskich, lądowych i powietrznych - siły te miały być gotowe do przemiesz-

¹ kmr por. dr Andrzej Bursztyński, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

² mgr Teresa Usewicz, Dowództwo Marynarki wojennej.

czenia zaledwie w ciągu 5 – 10 dni. Osiągnięcie takich zdolności było uważane za europejski priorytet, a istota komponentów sił szybkiego reagowania została opisana w Europejskim Celu 2010, z którego jasno wynika, iż wojskową wiarygodność grup bojowych stanowi przede wszystkim zdolność do ich przetrwania. Planowany rejon działania grup bojowych może znajdować się w promieniu 6000 km od Brukseli. Podobnie przedstawia się operacyjny obszar zainteresowań NATO, dlatego też wymogi operacyjne w zakresie transportu strategicznego stanowią ogromne wzywanie. Na rysunku 1 przedstawiony został przewidywany zasięg operacji o charakterze ekspedycyjnym, prowadzonych przez siły NATO i UE.



Rys. 1. Przewidywany zasięg operacji NATO i UE

Z rysunku 1 wynika, iż przewidywany teatr działań sił w ramach NATO i Unii Europejskiej jest dość rozległy, a główne działania przyjmować będą postać operacji o charakterze ekspedycyjnym.

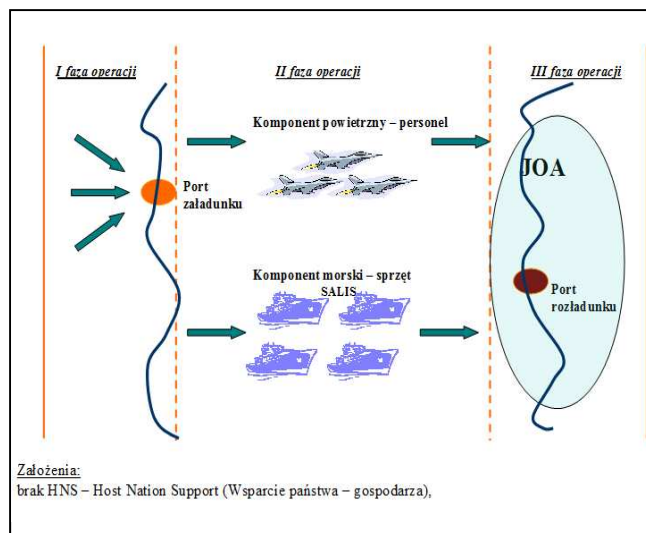
Stąd też niezwykle ważna wydaje się zdolność do natychmiastowego przetrwania do rejonu działań zarówno ukompletowanych jednostek, gotowych do użycia bezpośrednio po wysadzeniu na ląd jak i dużych ilości sprzętu i środków bojowych i materiałowych.

Transport wojskowy charakteryzuje się masowym przewozem ładunków, nierytmicznością uzależnioną od potrzeb operacyjnych, koniecznością zachowania szczególnych warunków ostrożności oraz koniecznością przygotowania środków transportowych do przewozu ciężkiej techniki wojskowej i ładunków niebezpiecznych.

Wybór środka transportu, przewidzianego do realizacji przewozów wojskowych, należy do najważniejszych decyzji strategicznych. Decyzja ta uzależniona jest przede wszystkim od sytuacji operacyjnej, liczby przewidzianego do transportu personelu i sprzętu oraz ilości zapasów. Uwzględnia się również geograficzną lokalizację miejsca przeznaczenia, odległość, czasu przetrwania, możliwości wy-

korzystania punktowych i liniowych elementów infrastruktury komunikacyjnej oraz koszt. Podczas planowania transportu wojskowego należy przede wszystkim dążyć do osiągnięcia dwóch funkcjonalnych celów: zapewnienia terminowej realizacji zadania oraz zminimalizowania kosztów przy akceptowalnym poziomie nakładów.

Na rysunku 2 przedstawione zostały fazy przemieszczania sił do rejonu operacji.



Rys. 2. Fazy przemieszczania sił do rejonu operacji

Ekspedycyjny charakter sił podkreśla znacznie strategicznego transportu powietrznego, jak również morskiego (stanowiących możliwości zabezpieczenia logistycznego dla wszystkich rodzajów sił zbrojnych). „W celu przemieszczenia wojsk w rejon operacji organizuje się dwie zasadnicze drogi transportu, przy czym sprzęt przetrwany jest drogą morską, a personel środkami transportu powietrznego. Obydwa rodzaje transportu powinny zostać tak skoordynowane, aby personel pojawił się w portach rozładunku przed przybyciem sprzętu transportem morskim. (...) Przemieszczenie drogą morską obejmuje marsz z miejsc stałej dyslokacji, do portów załadunku (ang. sea port of embarkation - SPOE (...), a następnie przemieszczenie się do portów rozładunku (ang. sea port of disembarkation - SPOD). Z kolei transport drogą powietrzną obejmuje transport personelu i sprzętu do lotniczych portów załadunku (ang. Air Port of Embarkation - APOE) - oraz przemieszczenie personelu i sprzętu drogą powietrzną do portów wyładunku (ang. Air Port of Disembarkation - APOD) (...)”³.

Transport lotniczy ma niewątpliwie zalety, posiada jednak również niezaprzeczalne wady. Z jednej strony zapewnia szybki przetrwanie wojsk, zapew-

³ M. Wiatr, *Operacje Połączone*, wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2006r., s. 110

niając jednocześnie możliwość desantowania z powietrza, z drugiej jednak strony samoloty transportowe charakteryzują się relatywnie niewielką ładownością i są silnie uzależnione od infrastruktury lotniskowej. Ponadto niewątpliwie istotną kwestią jest aspekt ekonomiczny transportu lotniczego, w porównaniu z transportem drogą morską jest on niezwykle kosztowny. W Tabeli 1 przedstawione zostało przykładowe zestawienie czasu i kosztów transportu morskiego i lotniczego.

Główną zaletą transportu morskiego jest wielozadaniowość oraz zdolność do przemieszczenia dużej masy ładunku na duże odległości. Niezwykle istotną zaletą jest też stosunkowo niski koszt transportu wojsk i sprzętu drogą morską. Ocenia się, że jest on około 20 krotnie niższy od kosztu transportu powietrznego⁴.

Tabela 1. Porównanie czasu i kosztów przemieszczenia ładunku tj. 150 jedn. sprzętowych i ok. 200 kontenerów na odległość 7500 Mm

Rodzaj transportu	Czas	Koszt w zł	Ilość lotów, rejsów
Statek CON-Ro	15 dni	5 500 000	1
AN-124	90 dni	50 000 000	45
C-17	220 dni	111 000 000	110

Źródło: Opracowanie własne na podst. materiałów OPTiHNS DMW.

Niemniej jednak należy zauważyć, że posiadane przez poszczególne państwa członkowskie NATO i UE autonomiczne zdolności czy to w zakresie morskiego transportu strategicznego, czy też powietrznego transportu strategicznego, nie pokrywają w pełni wymagań związanych z zabezpieczeniem transportowym dużych operacji wojskowych⁵, stąd też istnieje konieczność współpracy w ramach wielonarodowych programów i inicjatyw w tym zakresie (np. Strategic Airlift Interim Solution - SALIS, Strategic Airlift Capability - SAC, Movement Coordination Centre Europe - MCCE).

Transport morski wojsk rozumiany jest jako przewóz żołnierzy oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego okrętami wojennymi lub statkami handlowymi pomiędzy portami załadunku i wyładunku. Stosowany jest do masowego przewozu wojsk, szczególnie ciężkiej techniki wojskowej oraz środków zaopatrzenia w ilościach masowych. Przewóz osób obejmuje zwykle konwoje lub operatorów i kierowców transportowanego drogą mor-

ską sprzętu, a w szczególnych sytuacjach żołnierzy z ekwipunkiem.

Specyfika transportu morskiego wymusza konieczność wcześniejszego awizowania chęci wykorzystania przez kontrahenta wojskowego potencjału przewoźnika morskiego realizującego przewozy w żegludze liniowej. Podyktowane jest to koniecznością dokonania przez przewoźnika korekt w załadunku pozostałych statków na eksploatowanej linii żeglugowej. Pomimo, że przewoźnika planuje użycie posiadanego taboru pływającego do utrzymania obsługiwanej linii w cyklu półrocznym, wystarczające jest złożenie zamówienia na wojskowe przewozy morskie z 3-6 tygodniowym wyprzedzeniem. W przypadku wymuszonego sytuacją operacyjną skrócenia czasu od zgłoszenia do podstawienia jednostki zamawiający liczyć się musi z dodatkowymi kosztami wynikającymi z opłat za zerwanie przez przewoźnika kontraktu liniowego.

Liczba dostępnych wojskowych środków transportowych będzie zawsze ograniczona i będzie umożliwiała przede wszystkim szybkie strategiczne przegrupowania kluczowych elementów sił oraz zabezpieczała będzie operacyjną i taktyczną mobilność wojsk.

Tabela 2 przedstawia zestawienie jednostek różnych typów przeznaczonych do strategicznego i operacyjnego transportu wojsk drogą morską eksploatowanych przez marynarki wojenne państw NATO i UE.

Spośród wszystkich eksploatowanych w marynarkach wojennych państw NATO i Unii Europejskiej jednostek, do transportu strategicznego w pełni nadają się jedynie okręty klasy *LHD*, *LPD*, *LHA*, oraz *LSI*. Pozostałe mogą być wykorzystywane przede wszystkim do przerzutu sił na teatrze działań.

Nieporównywalnymi możliwościami w zakresie transportu strategicznego dysponują siły zbrojne USA. W strukturach Marynarki Wojennej USA funkcjonuje Dowództwo Morskiego Transportu Strategicznego (ang. *Military Sealift Command - MSC*), które jest komórką organizacyjną realizującą zadania związane z organizacją i nadzorowaniem morskiego transportu strategicznego.

MSC dysponuje jednostkami różnych typów określanymi jako pomocnicze okręty wsparcia, które są własnością Rządu Stanów Zjednoczonych (*United States Naval Ship - USNS*) lub są to czarterowane statki handlowe. Jednostki te są obsadzone przez cywilne załogi.

⁴ Zob.: M. Benec, T. Smal, *Wojskowy transport strategiczny jako wyzwanie dla Sił Zbrojnych RP*, Zeszyty Naukowe WOSWL, 1(143)2007, s. 22

⁵ Na podst. Biernikowicz W., Milewski R., Smal T., *Transport Wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Łądowych, Wrocław 2010

Tabela 2. Zestawienie klas i liczby okrętów państw NATO i Unii Europejskiej przeznaczonych do transportu strategicznego i operacyjnego wojsk

Klasa Państwo	LHD	LPD	LHA	LSD	LCAC	TLS	LCM	LCT	LCU	LC CTMS	LCVP	HSV
Bułgaria	-	-	-	-	-	-	2	-	6	6	-	-
Dania	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chorwacja	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-	-	-
Francja	3	2	-	-	-	4	4	4	-	21	-	-
Grecja	-	-	-	-	4	4	-	-	-	1	-	-
Hiszpania	1	2	-	-	-	1	-	-	-	40	-	-
Holandia	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-
Polska	-	-	-	-	-	5	-	-	3	-	-	-
Portugalia	-	1*	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Turcja	-	-	-	-	-	5+2*	16	25+8*	-	-	-	-
Stany Zjednoczone	8	14+1*	2+1*	12	79	-	-	-	31	-	-	5*
Wielka Brytania	1	2	-	4	4	-	-	-	10+5**	-	25	-
Włochy	-	3	-	-	-	-	9	-	-	-	17	-

Źródło: *Jane's Fighting Ships' 2011-2012*, S. Saunders RN, Jane's Information Group.

* w trakcie budowy

** eksploatowane przez *Royal Logistics Corps*

LPD - *Landing Platform Dock*;

LHD - *Landing Helicopter Dock*;

LHA - *amphibious assault ships*;

LSD - *Landing Ship Dock*;

LCAC - *Landing Craft Air Cushioned*;

TLS - *Tank Landing Ship*;

LCT - *Landing Craft Tank*;

LCM - *Landing Craft Mechanized*;

LCU - *Landing Craft Utility*,

HSV - *High Speed Vessel*;

LCVP - *Landing Craft Vehicle, Personnel*.

W tabeli 3 przedstawione zostało zestawienie typów i liczby eksploatowanych przez MSC jednostek transportowych.

Tabela 3. Zestawienie typów i liczby jednostek US Navy eksploatowanych przez Dowództwo Morskiego Transportu Strategicznego

Klasa	Liczba
Cargo ship	2
Ro-Ro	27
Container ship	4
Ro-Ro container ship	2
Ro-Ro container cargo ship	2
Vehicle cargo ship	25
High speed vessel	2
Fast sealift ship	8
Mobile landing platform	0+1*+2**

Źródło: *Jane's Fighting Ships' 2011-2012*, S. Saunders RN, Jane's Information Group, s. 951-958.

* w trakcie budowy

** w planach

Mobile landing platform jest typem pomocniczego okrętu wspierającego operacje desantowe.

Zgodnie z planami okręty tego typu mają rozwijać prędkość do 15 węzłów i dysponować maksymalnym zasięgiem do 9500 mil morskich. W sierpniu 2010 roku koncern *National Steel and Shipbuilding Company* z San Diego wygrał przetarg na budowę pierwszego okrętu tej klasy.

Wstępnie każda jednostka miała kosztować ok. 1,5 mld USD, jednak po cięciach planowanych na 2011 rok wydatków obronnych zmieniono projekt, rezygnując z części funkcji (miedzy innymi z załadunku/rozładunku metodą *float-on/float-off*) i ostatecznie oszacowano koszt budowy na 500 mln USD. Budowa rozpoczęła się w lipcu 2011 roku. Rozpoczęcie budowy kolejnych dwóch okrętów planowane jest na lata 2013 i 2015. Pierwszy z okrętów ma wejść do służby w 2015, a trzeci w 2018 roku.

Cywilne środki transportowe, występujące na rynku przewozów morskich w zdecydowanie większej liczbie mogą natomiast być niedostępne dla wojska, lub niezdolne do sprostania wymaganiom wojskowych przewozów morskich. Podejmując decyzję o wykorzystaniu cywilnych środków transportowych należy rozważyć sytuację militarną, polityczną i prawną włącznie z poziomem ryzyka związanego z użyciem środków cywilnych. Uwzględnić również należy krajowe i międzynarodowe uwarunkowania rynku komercyjnego a także uwarunkowania ekonomiczne i polityczne, które mogą powodować ograniczoną dostępność środków transportu. Niezbędne jest też uwzględnienie krajowych uregulowań, priorytetów i ustawodawstwa, włącznie ze specyficznymi krokami legislacyjnymi dla zabezpieczenia przemieszczania wojsk.

Biorąc pod uwagę możliwość wystąpienia problemów z pozyskaniem we właściwym czasie niezbędnej liczby jednostek pływających, zapewniających wymagane sytuacją operacyjną zdolności

transportowe państwa członkowskie NATO i UE utworzyły wielonarodowe programy dotyczących sposobów pozyskania środków transportu morskiego.

Idea współpracy cywilno – wojskowej w zakresie zapewnienia środków transportu morskiego jest znana i z powodzeniem stosowana w państwach członkowskich NATO i UE.

Przykładem takiego projektu może być kierowany początkowo przez Danię, a obecnie przez Danię i Niemcy projekt ARKA⁶. Na szczycie NATO w Pradze w 2002 Dania razem z innymi państwami członkowskimi podpisała deklarację w sprawie zapewnienia państwom członkowskim sojuszu dostępu do transportu morskiego. Rozważano sześć modeli rozwiązania dostępu do środków transportu morskiego: zakup nowych lub używanych jednostek pływających, wycarterowanie na stałe lub na pewien okres, wycarterowanie na określony rejs lub zawarcie kontraktu na uzyskanie dostępu do określonego tonażu. Ostatecznie do realizacji projektu ARKA wybrany został model, w ramach którego duńskie i niemieckie siły zbrojne dzierżawią trzy jednostki transportowe typu ro-ro o łącznej nośności 60 000 ton. Obecnie projekt ARKA jest zarządzany przez wspólną niemiecko-duńską komisję. Jednostki pływające wycarterowane w ramach projektu ARKA są gotowe na sygnał do zabezpieczenia przemieszczenia Sił Reagowania NATO, a gdy nie są używane do celów wojskowych są wykorzystywane na rynku komercyjnym. Jednostki te do tej pory przewiozły sprzęt wojskowy 11 państw NATO.

W celu podniesienia zdolności przerzutu swoich sił Polska przystąpiła do dwóch wielonarodowych programów dotyczących sposobów pozyskania środków transportu morskiego: Europejskiego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (MCCE)⁷ oraz Ateńskiego Wielonarodowego Centrum Koordynacji Transportu Morskiego (AMSCC). Z założenia MCCE nie posiada własnych środków transportu, ale poprzez gromadzenie danych odnośnie zapotrzebowania i nadwyżek transportowych poszczególnych krajów poprawia skuteczność i zapewnia optymalne wykorzystanie istniejącego potencjału. Państwa uczestniczące w programach wnoszą roczną składka na utrzymanie centrum koordynacji oraz ponoszą każdorazowo koszty transportu płatne przez kraj wykorzystujący jednostkę transportu pływają-

cego. Ofertę Ateńskiego Międzynarodowego Centrum Koordynacji Transportu Morskiego przedstawiona została członkom NATO przez Grecję w połowie 2004 roku. Działalność centrum opiera się na kontraktowaniu statków, które zostały zgłoszone przez wyrażających chęć współpracy armatorów. W większości są to armatorzy greccy, którzy podpisali list intencyjny, zobowiązujący ich do odpowiedzi na zapotrzebowanie Centrum na środki transportowe. Oferta AMSCC umożliwia wykorzystanie zdolności czarterowych floty handlowej Grecji, co stanowi obecnie możliwość wycarterowania 135 jednostek pływających w czasie 10 do 30 dni od daty złożenia zamówienia. Koszty czarteru zostają naliczane od momentu, gdy statek rozpoczyna swą misję.

W tym względzie ciekawe rozwiązanie zostało zastosowane w Królewskiej Marynarce Wojennej. W ramach Prywatnej Inicjatywy Finansowej⁸ (ang. *Private Finance Initiative - PFI*), w latach 2002-2003 zakupionych zostało sześć bliźniaczych statków Ro-Ro klasy POINT (*MV Hurt Point, MV Hartland Point, MV Eddystone, MV Anvil Point, MV Longstone i MV Beachy Head*) przeznaczonych do zwiększenia zdolności strategicznego transportu wojsk i techniki wojskowej. Każda z jednostek o długości 193m, szerokości 26, zanurzeniu 7,4m i wyporności pełnej 20 tys. ton dysponuje liniami załadowczymi o łącznej długości 2650m i jest zdolna do transportu do 130 APC (ang. *Armored Personnel Carrier*) oraz do 60 samochodów ciężarowych z amunicją.

W ramach PFI Ministerstwo Obrony Wielkiej Brytanii podpisało z konsorcjum Foreland Shipping (wcześniej *AWSR Shipping*) długoterminową (22 lata) umowę czarterową. Konsorcjum jest właścicielem jednostek, obsługuje je i zapewnia utrzymanie wymaganego stanu technicznego oraz obsadza załogami. W sytuacjach kryzysowych jednostki te są w bardzo krótkim czasie udostępniane na potrzeby Ministerstwa Obrony, a gdy nie realizują zadań na rzecz sił zbrojnych są eksploatowane w żegludze handlowej w ramach długoterminowych kontraktów na Atlantyku, Morzu Śródziemnym, Morzu Północnym, Bałtyku i na Oceanie Indyjskim.

Wszystkie jednostki pływają pod brytyjską banderą i są obsadzone załogami składającymi się z oficerów i marynarzy, którzy stanowią rezerwę Royal Navy i w razie potrzeby mogą zostać powoła-

⁶ Nazwa projektu pojawiła się, gdy ówczesny Sekretarz Generalny NATO Lord George Robertson zażartował: „... nie ma nagrody za trafną, deszczową prognozę pogody. Jest tylko cena jaką trzeba zapłacić za zbudowanie ARKI”, Zob.: Morten Bèrard-Andersen, *Strategic Sealift in Europe and the Future of RO-RO Market 2005/2006*.

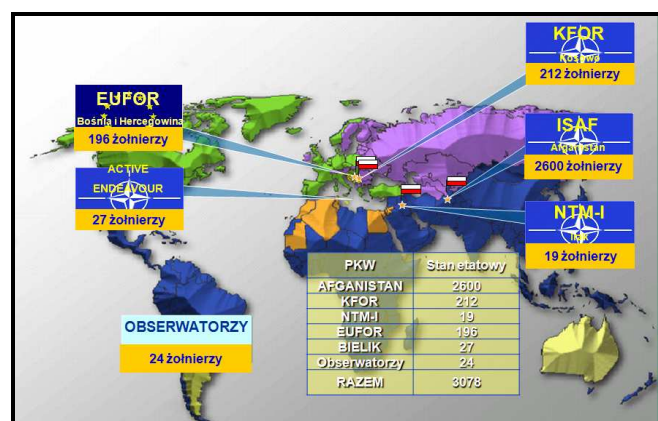
⁷ Porozumienie techniczne o powołaniu MCCE podpisało 1 lipca 2007 r. 15 państw, w tym: Węgry, Łotwa, Turcja, Szwecja, Słowenia, Kanada, Belgia, Niemcy, Dania, Francja, Holandia, Dania, Wielka Brytania, Norwegia, Włochy. Obecnie w MCCE uczestniczą 22 kraje, w tym również Stany Zjednoczone. Polska jest członkiem Centrum od 1 sierpnia 2008 r.

⁸ Prywatna Inicjatywa Finansowa stanowi formę tworzenia partnerstwa publiczno-prywatnego (określanego jako PPP lub P3 lub P³), w ramach którego prywatne lub publiczne przedsięwzięcie jest finansowane i obsługiwane w ramach partnerskiej współpracy rządu i jednego lub więcej podmiotów sektora prywatnego. Różne warianty PFI zostały już wdrożone w wielu krajach jako część szerokiego neoliberalnego programu prywatyzacji i finansalizacji wynikającego z rosnącego zapotrzebowania na odpowiedzialne i skuteczne finansowanie wydatków publicznych (zob. A. Kappeler, M. Nemom, *Public-private partnerships in europe - before and during the recent financial crisis*, Economic and Financial Report 2010/04, July 2010). Przypis autorów.

ni do służby. Podczas wykonywania zadań na rzecz sił zbrojnych załogi podlegają Ustawie o Siłach Zbrojnych (*Armed Forces Act 2006*), co pozwala uznać członków załóg za kombatanatów i przyznawać im prawa w ramach Konwencji Genewskiej.

Uwarunkowania i zdolności transportowe Marynarki Wojennej RP

Poza dotychczasowym zaangażowaniem Sił Zbrojnych RP w misje i operacje, które przedstawione zostały na rysunku 3, decyzją polskiego rządu nasz kraj stał się aktywnym uczestnikiem procesu realizacji koncepcji Europejskich Grup Bojowych.



Rys. 3. Operacyjne zaangażowanie SZ RP, stan na 2010 r.

Źródło: Materiały Sztabu Generalnego WP

Zwiększony w ciągu kilku ostatnich lat udział Sił Zbrojnych RP w przedsięwzięciach sojuszniczych spowodował wzrost zapotrzebowania na środki transportu morskiego w celu przemieszczania i zaopatrywania Polskich Kontyngentów Wojskowych wydzielonych do misji i operacji pokojowych prowadzonych poza granicami kraju.

Wymagania dla SZ w zakresie transportu morskiego są zdefiniowane w celach Sił Zbrojnych i obejmują m.in. statki typu RO-RO i kontenerowce o zasięgu ok. 7500 mil morskich utrzymane w określonych gotowościach do działań. Ponadto wymagania NATO dla Sił Zbrojnych RP wynikają z „Celu Robertsona” tj. 40 % sił lądowych zdolnych do przerzutu i udziału w operacjach poza terenem kraju i 8 % sił zaangażowanych lub w gotowości do szybkiego przerzutu w rejon działań, które przyjmuje się jako minimum dostępności sił.

W celu realizacji tych zadań rozpatrywanych jest kilka wariantów zabezpieczenia morskiego transportu strategicznego:

- Wariant I – czarter statków na wolnym rynku bezpośrednio od armatorów krajowych i zagranicznych;

- Wariant II – pośredni czarter statków w ramach udziału w organizacjach międzynarodowych transportu morskiego (projekt MCCE – Europejskie Centrum Koordynacji Transportu lub projekt AMSCC – Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego);
- Wariant III – utworzenie przez Rząd RP Spółki Statkowej, działającej na zasadach rynkowych i obowiązanej do realizacji transportu strategicznego na rzecz SZ RP w dowolnym czasie i miejscu.
- Wariant IV – posiadanie własnych uniwersalnych wielozadaniowych okrętów transportowo – logistycznych (zadania logistyczne, transportowe, platforma dowodzenia, szpital), wyposażonych również w wewnątrz kadłubowe doki do transportu/przerzutu małych barek/ kutrów.⁹

W obecnej sytuacji Marynarka Wojenne RP nie dysponuje możliwościami zapewnienia zdolności transportu strategicznego jednostek ekspedycyjnych SZ RP. Spośród okrętów eksploatowanych w MW RP jedynie jednostki proj. 767, które wchodzi w skład utworzonego w 1993 roku 2. Dywizjonu Okrętów Transportowo-Minowych charakteryzują się zdolnościami transportu techniki bojowej.

Do ich podstawowych zadań należy transport zarówno pływającej, jak i niepływającej techniki wojskowej oraz żołnierzy na akwenach Morza Bałtyckiego i Północnego pojazdów.

Wyładunek pojazdów pływających może być dokonywany na głębokiej wodzie, natomiast pojazdów niepływających po podejściu okrętu do lądu lub rufy innej jednostki tego typu. Konstrukcja ramp okrętu umożliwia stałe połączenie rampy dziobowej i rufowej kolejnej jednostki. Możliwości łączenia okrętów w szereg wykorzystywane są w przypadku ograniczonych możliwości podejścia do brzegu.

W ramach wykonywania zadań transportowych, na okręcie, na 9 stanowiskach parkingowych o maksymalnym obciążeniu jednostkowym do 45t można rozmieścić 9 pojazdów o szerokości ponad 2.5 m np. lekkie czołgi lub wozy bojowe lub 17 pojazdów o szerokości do 2.5 m takie jak transporterzy opancerzone czy samochody ciężarowe. Dodatkowo każdy okręt ma możliwość transportu żołnierzy desantu. Na skutek przeprowadzonych prac modernizacyjnych pomieszczeń przeznaczonych dla wojsk desantu, możliwości transportowe poszczególnych okrętów są zróżnicowane i wynoszą od 76 do 101 osób. Łącznie na okrętach projektu 767 można przetransportować 429 żołnierzy desantu oraz 45 lekkich czołgów lub transporterów opancerzonych

⁹ Na podst. materiałów pozyskanych z OPTiHNS DMW.

lub 85 pojazdów o szerokości do 2.5 m takich jak wozy bojowe czy samochody ciężarowe.

Pomimo, że przedstawione ilości sprzętu i żołnierzy odpowiadają w przybliżeniu składowi batalionu zmechanizowanego to okręty projektu 767 nie mogą być rozpatrywane jako jednostki do transportu strategicznego wojsk, gdyż jako jednostki płaskodenne nie są przystosowane do żeglugi oceanicznej. Najpoważniejszym jednak ograniczeniem jest mała autonomiczność jednostek wynosząca zaledwie 5 dób.

Zostały również opracowane projekty Uniwersalnego Transportowca Logistycznego (UTL) oraz wielozadaniowego okrętu wsparcia operacji sił zbrojnych (WOWOSZ).¹⁰

W założeniach jednostka zdolna do działania w różnych rejonach i we wszystkich warunkach pogodowych powinna charakteryzować się zdolnością do transportu żołnierzy, techniki wojskowej, w tym ciężkiego sprzętu i śmigłowców oraz zapasów środków materiałowych i bojowych w kontenerach.

Opracowane zostały dwa projekty jednostek transportowych¹¹:

- Uniwersalny Transportowiec Logistyczny o wyporności pełnej 9100t i nośności do 4100t mógłby transportować ok. 200 żołnierzy oraz śmigłowce, a w zależności od przyjętego wariantu do 60 kontenerów 20' lub 20 ciężkich pojazdów gąsienicowych, lub 30 pojazdów kołowych średniej ładowności.
- Wielozadaniowy okręt wsparcia operacji sił zbrojnych, typu Ro-Pax o wyporności pełnej 15000t i nośności do 7000t przeznaczony do transportu morzem wojskowej drobny skonteneryzowanej lub ładunków na pojazdach tocznych lub zamocowanych w ładowni śmigłowców lub samojedznej techniki morskiej oraz do 600 żołnierzy.

Rozważany był również projekt pozyskania dla Marynarki Wojennej RP wielozadaniowego okrętu-doku z ciągłym pokładem lotniczym, wyposażonego w nowoczesne systemy nawigacyjne, dowodzenia, łączności i obserwacji technicznej oraz systemy obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej. ORP Księżę Józef Poniatowski (tak miałby się nazywać okręt) pełnił by funkcję bazy wojsk amfibijnych i specjalnych, nosiciela śmigłowców morskich lub samolotów lotnictwa morskiego. Mógłby również wypełniać zadania ciężkiego okrętu logistycznego, ciężkiej jednostki ratowniczej oraz okrętu szpitalnego. Jednostką, która spełniała by te

wszystkie wymagania mógł by być okręt klasy MISTRAL. W tym przypadku zasadniczym problemem jest koszt pozyskania takiej jednostki.

Cywilne środki transportu morskiego mogą być pozyskiwane od armatorów polskich lub zagranicznych w oparciu o komercyjne umowy określające warunki i koszty ich użycia. Wykorzystanie cywilnych przewoźników i agencji portowych regulują przepisy prawa handlowego i umowy cywilno-prawne, określające szczegółowo prawa i obowiązki stron. Na potrzeby przewozów wojskowych mogą być stosowane „kontrakty uśpione”, umowy ramowe, umowy na czarter statku oraz umowy przewozu.

Kontrakty uśpione stanowią zawczasu przygotowane, wieloletnie umowy, w ramach których przewoźnik gwarantuje odpłatne utrzymywanie statków w określonej gotowości do użycia oraz wydzielenie w określonym czasie i uzgodnionej ilości jednostek pływających do przewozów wojskowych. Umowy ramowe zawierane są w celu dostarczenia przez przewoźnika odpowiedniej ilości i rodzaju jednostek pływających. W ramach tych umów przewoźnik nie ma obowiązku utrzymywania jednostek pływających w gotowości do użycia i nie otrzymuje z tego tytułu opłat. Umowy na czarter statku zawierane są w celu odpłatnego pozyskania do przewozów wojskowych konkretnego statku, na określony czas. Umowa czarterowa może przyjąć formy czarteru na podróż pojedynczą, okrężną lub podróż konsekwentną, czarter na czas podróży, krótkookresowego czarteru na czas lub krótkotrwałych kontraktów frachtowych. W ramach czarteru czarterujący ponosi dodatkowe koszty związane z załadunkiem jednostki pływającej, zakupem paliwa oraz rozładunkiem statku. Umowy przewozu zawierane są w celu wykonania odpłatnego przewozu ściśle określonej ilości i rodzaju ładunków na wskazanej trasie. W ramach tych umów do obowiązków przewoźnika należy dokonanie wszystkich całości przedsięwzięć związanych z załadunkiem jednostki pływającej, przewozem ładunku oraz rozładunkiem.

Specyfika transportu morskiego wymusza konieczność wcześniejszego awizowania chęci wykorzystania przez kontrahenta wojskowego potencjału przewoźnika morskiego realizującego przewozy w żegludze liniowej. Podyktowane jest to koniecznością dokonania przez przewoźnika korekt w załadunku pozostałych statków na eksploatowanej linii żeglugowej. Pomimo, że przewoźnika planuje użycie posiadanego taboru pływającego do utrzymania obsługiwanej linii w cyklu półrocznym, wystarczające jest złożenie zamówienia na wojskowe przewozy morskie z 3-6 tygodniowym wyprzedzeniem. W przypadku wymuszonego sytuacją operacyjną skrócenia czasu od zgłoszenia do podstawienia jednostki zamawiający liczyć się musi z do-

¹⁰ Zob.: M. Zieliński, *Propozycje modułowych rozwiązań funkcjonalnych dla Marynarki Wojennej RP*, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego, Gdynia 2009, s. 155-185.

¹¹ *Przegląd projektów okrętów logistycznych i desantowych budowanych w Stoczni Północnej S.A.*

datkowymi kosztami wynikającymi z opłat za zewnie przez przewoźnika kontraktu liniowego.

Model organizacyjny Spółki Statkowej

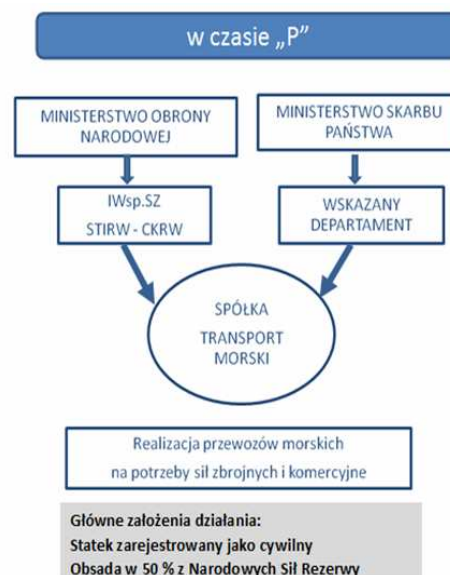
Zasadniczym przedmiotem rozważań w niniejszej publikacji jest Wariant III, czyli powołanie Spółki Statkowej. „Studium Wykonalności dla Spółki Statkowej Zapewniającej Strategiczny Transport Morski dla Potrzeb SZ RP” został opracowany w końcu 2008 roku i miał być przedstawiony przez Szefa Sztabu Generalnego SZ RP Ministrowi Obrony Narodowej na spotkaniu kierownictwa MON.

Spółka statkowa działałaby jako spółka akcyjna powołana na podstawie przepisów Kodeksu Spółek Handlowych. Właścicielem spółki statkowej byłoby Ministerstwo Skarbu Państwa reprezentowane przez Ministra Obrony Narodowej oraz Prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Zarządzana byłaby przez Radę Nadzorczą i Zarząd, który odpowiadałby za przejęciu statków ze stoczni, wprowadzenie ich do działalności operacyjnej oraz rejestracji statków. Ponadto prowadziłaby księgi rachunkowe, sprawy finansowe i planowanie budżetu.

Spółka dzierżawiłaby statki dla „Operatora” na podstawie umowy managementowej, który odpowiedzialny byłby za:

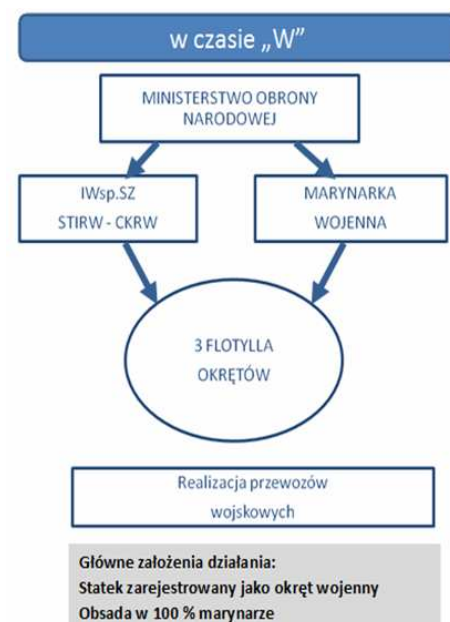
- przewozy na rzecz sił zbrojnych w czasie pokoju;
- przewozy na rzecz kontrahentów cywilnych na rynku komercyjnym;
- utrzymanie statków w gotowości eksploatacyjnej w tym:
 - obsadzenie statków odpowiednio wyszkolonymi załogami – na warunkach rynkowych (możliwość obsadzenia do 50 % załóg przez żołnierzy NSR),
 - zatrudnienie załogi statków,
 - wszechstronne zaopatrzenie statków w niezbędne materiały eksploatacyjne, smary, oleje, chemikalia, części zamienne oraz żywność, itp.,
 - przygotowanie i prowadzenie obsługi technicznej statków oraz remontów bieżących, klasowych oraz międzyokresowych,
 - prowadzenie spraw ubezpieczeń morskich, ubezpieczenia ładunków oraz dodatkowo statków na zawinięcia w rejon wojny.

Na rysunku 4 przedstawiony został model organizacyjny Spółki Statkowej podczas działalności w czasie pokoju „P” natomiast na rysunku 5 w podczas działań wojennych „W”.



Rys. 4. Model organizacyjny Spółki statkowej w czasie pokoju

Źródło opracowanie własne na podstawie materiałów OPTiHNS DMW



Rys. 4. Model organizacyjny Spółki statkowej w czasie działań wojennych

Źródło opracowanie własne na podstawie materiałów OPTiHNS DMW

Dla zapewnienia zdolności przerzutu transportem morskim 2 (dwóch) batalionowych grup bojowych od 2014 roku, proponowany był następujący harmonogram działania spółki:

- grudzień 2008 r. – przyjęcie na kierownictwie MON wariantu działania spółki;
- 2009 r. – opracowanie Wstępnych Założeń Taktyczno-Technicznych dla statków transportowych;
- 2010 r. – przeprowadzenie procedury przetargowej na wybór cywilnego partnera dla spółki statkowej;

- 2012 r. - zakup pierwszego statku transportowego;
- 2014 r. - zakup drugiego statku transportowego;
- 2014 - 2044 eksploatacja statków w spółce statkowej.

Model organizacyjny przewiduje **trzy opcje** tworzenia i funkcjonowania Spółki Statkowej.

Opcja 1 - Stały czarter statków od SZ RP.

W opcji tej SZ RP finansują 85-90% budowy lub zakupu nowych statków typu CON-Ro lub Ro-Ro. Pozostałe 10-15% finansuje Agencja Rozwoju Przemysłu. W założeniach, w czasie pokoju statki oddane mają być w czarter wybranemu armatorowi, który obsadzi jednostki swoimi załogami i będzie uprawiać żeglugę we własnym imieniu. Przekazanie statków następowałoby na podstawie stosownej umowy czarterowej obligującej czarterującego je armatora do:

- 1) odpłatnego, czasowego użytkowania statku, na zasadach stałego czarteru.
- 2) zwrotu statków we wskazanym porcie, odpowiednio w ciągu 15 i 30 dni od otrzymania wezwania lub realizacji wskazanych przewozów na rzecz Sił Zbrojnych RP, NATO lub UE.
- 3) akceptacji obowiązku obsadzenia części załogi statku przez żołnierzy Narodowych Sił Rezerwowych.

W opcji tej Siły Zbrojne nie ponosiłyby kosztów utrzymania i eksploatacji bieżącej statków. Natomiast mogłyby na podstawie odpowiednich zapisów w zawartej umowie czarterowej, po wcześniejszym powiadomieniu z wyprzedzeniem 15 lub 30 dni przejąć statki lub zlecić spółce realizację przewozów wynikających z potrzeb operacyjnych Sił Zbrojnych RP. Zyski wynikające z używania statku do żeglugi przez armatora (np. frachty za wykonane przewozy morskie) pobierane byłyby przez armatora, ale byłby on również zobowiązany do ponoszenia kosztów utrzymania jednostek, w tym do zlecenia i finansowania niezbędnych remontów zapewniających stałą zdolność i sprawność techniczną jednostek. Spółka Statkowa pobierałaby od armatora tenetę czarterową, która stanowiłaby przychód spółki. Po szacowanym na około 30 lat okresie eksploatacji, gwarantującym zamortyzowanie statków pozostała znacząca wartość złomowa po sprzedaży zasiliłaby budżet Spółki Statkowej.

Opcja 2 - Czarter – umowa bukingowa.

W opcji tej Spółka Statkowa zatrudniałaby załogi oraz oddawałaby w czarter jednostki obsadzone tymi załogami lub wykonywałaby przewozy na podstawie umów bukingowych. W tym wariantcie armatorem byłaby spółka, a czarter związany byłby z żeglugą trampingową, czyli prowadzoną w ode-

rwaniu od regularnych linii żeglugowych, na doraźne zlecenie dokonania morskiego przewozu ładunku po określonej przez frachtującego trasie. Działalność w tym zakresie oprócz można zarówno na umowach czarteru, jak i umowach bukingowych. Spółkę obciążałoby w tym przypadku koszty utrzymania statków i opłacenia ich załóg, natomiast pobierane byłyby wszelkie zyski z prowadzonej działalności, w tym całość wynagrodzenia (frachtu) za wykonane przewozy. W razie zaistnienia konieczności wykorzystania statków do zadań związanych ze strategicznym transportem morskim, spółka jako armator niezwłocznie przekazałaby statki do dyspozycji Sił Zbrojnych RP lub realizowałaby przewozy na rzecz NATO lub UE.

Opcja 3 - Zakup statków używanych.

W opcji tej spółka zakupiłaby używane jednostki transportowe typu CON-Ro lub Ro-Ro i eksploatowała je na warunkach podobnych jak w Opcji 1.

Wnioski

Ekspedycyjny charakter działań współczesnych sił zbrojnych powoduje, że ważnym elementem planowania współczesnej operacji wojskowej jest transport strategiczny. Głównym zadaniem transportu strategicznego jest przemieszczanie wojsk zgodnie z planem ich operacyjnego wykorzystania. Najpoważniejsze zadanie w zakresie przetrwania głównych sił i ciężkiego sprzętu wojsk ekspedycyjnych spoczywa na transporcie morskim.

Idea współpracy cywilno – wojskowej w zakresie transportu jest znana, jako przykład można tu podać duńsko-niemiecki projekt ARKA oraz brytyjskie rozwiązanie eksploatacji jednostek klasy POINT.

Koncepcja powołania spółki statkowej jest następstwem oferty złożonej przez Zarząd jednej ze spółek żeglugowych dotyczącej współpracy w zakresie transportu morskiego na rzecz Sił Zbrojnych oraz prowadzenia działalności na rynku komercyjnym. Propozycja ta była zbieżna z dotychczas prowadzonymi działaniami zmierzającymi do pozyskania zdolności morskiego transportu strategicznego dla sił wydzielonych do działań sojuszniczych poza granicami kraju.

Z pewnością powstanie Spółki Statkowej pozwoliłoby na minimalizację i optymalizację kosztów związanych z zapewnieniem morskiego transportu strategicznego. Niemniej jednak należałoby uściślić kilka kwestii takich jak: aspekty prawne (możliwości MON w zakresie tworzenia tego rodzaju spółki), podział kosztów i zysków, zasady wyboru przewoźnika, zdolności przewozowe przewidzianej do zakupu jednostki itp.

Reasumując koncepcja Spółki Statkowej posiada wiele zalet, a przede wszystkim wydaje się być uzasadniona ze względów ekonomicznych. W obliczu obecnej sytuacji Sił Zbrojnych RP aspekt finansowy jest jednym z kluczowych, jeżeli nie decydującym kryterium wyboru metody zapewnienia zdolności transportowych SZ RP. Niestety aktualnie przedsięwzięcie to pozostało w sferze rozważań teoretycznych.

Streszczenie

Artykuł porusza problem zapewnienia transportu strategicznego w kontekście aktualnych wymogów operacyjnych. Wysokie koszty związane z przemieszczaniem sił w odległe rejony operacyjnego zainteresowania, jak również brak autonomicznych zdolności w tym zakresie większości krajów europejskich, w tym również Polski, powoduje konieczność poszukiwania nowych rozwiązań. W celu podniesienia zdolności przerzutu swoich sił Polska przystąpiła do dwóch wielonarodowych programów dotyczących sposobów pozyskania środków transportu morskiego: Europejskiego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk oraz Ateńskiego Międzynarodowego Centrum Koordynacji Transportu Morskiego. W 2008 r. pojawiła się też koncepcja Spółki Statkowej, jako jednego z wariantów zabezpieczających potrzeby transportowe polskich Sił Zbrojnych. Artykuł przedstawia możliwości wykorzystania wielonarodowych rozwiązań zapewnienia środków transportu morskiego dla Sił Zbrojnych RP oraz koncepcję utworzenie przez Rząd RP Spółki Statkowej, działającej na zasadach rynkowych i zobowiązanej do realizacji transportu strategicznego na rzecz SZ RP w dowolnym czasie i miejscu.

Literatura

1. Benec M., Smal T., *Wojskowy transport strategiczny jako wyzwanie dla Sił Zbrojnych RP*, Zeszyty Naukowe WOSWL, 1(143)2007.
2. Biernikowicz W., Milewski R., Smal T., *Transport Wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych, Wrocław 2010.
3. *Jane's Fighting Ships' 2011-2012*, S. Saunders RN, Jane's Information Group
4. Kappeler A., Nemom M., *Public-private partnerships in europe – before and during the recent financial crisis*, Economic and Financial Report 2010/04, July 2010.
5. Morten Bèrard-Andersen, *Strategic Sealift in Europe and the Future of RO-RO Market 2005/2006*.
6. *Przegląd projektów okrętów logistycznych i desantowych budowanych w Stoczni Północnej S.A.*
7. Zieliński M., *Propozycje modułowych rozwiązań funkcjonalnych dla Marynarki Wojennej RP*, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego, Gdynia 2009.
8. Wiatr M., *Operacje Połączone*, wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2006r.