

WSPARCIE LOGISTYCZNE KOMPONENTU WOJSK LĄDOWYCH W OPERACJACH MILITARNYCH SOJUSZU

ZDZISŁAW KURASIŃSKI

Wydział Mechaniczny, Katedra Logistyki
WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA

„Wielu dowódców doznało niepowodzenia
na wojnie tylko dlatego, że ich cele operacyjne nie były
współmierne z możliwościami wsparcia logistycznego”

Bernard Law Montgomery

Streszczenie: W artykule zaprezentowano ogólne założenia wsparcia logistycznego komponentu wojsk lądowych w operacjach militarnych Sojuszu na tle transformacji i nowego spojrzenia na rolę i zadania sił zadaniowych NATO. Przedstawiono obowiązujące ogólne zasady logistyczne, a także znaczenie i rolę standaryzacji oraz interoperacyjności we wsparciu logistycznym wojsk. Omówiono nowe koncepcje i implementowane rozwiązania dotyczące wielonarodowego wsparcia logistycznego wojsk.

Słowa kluczowe: logistyka, wsparcie logistyczne wojsk, zasady logistyczne, logistyka wielonarodowa

1. Wstęp

Organizacja wsparcia logistycznego wojsk we współczesnych operacjach militarnych wojsk staje się coraz bardziej skomplikowana. Wynika to między innymi z konieczności przenoszenia (zmiany) „punktu ciężkości” tego wsparcia, w zależności od sytuacji operacyjnej, z działań wojsk charakteryzujących się wysoką dynamicznością (manewrowych) na działania bardziej statyczne, obejmujące ich użycie do realizacji zadań obserwacyjnych, kontrolnych i patrolowych, typowych dla operacji stabilizacyjnych. Jednakże ostatnie wydarzenia, jakie miały miejsce, związane z użyciem wojsk w Gruzji i Strefie Gazy, jednoznacznie wskazują na to, że wsparcie logistyczne wojsk powinno być zorganizowane w taki sposób, aby zapewniać im warunki realizacji zadań i osiągnięcia celu operacji w każdym uwarunkowaniu.

Wielu znamienitych dowódców NATO już od dawna podkreślało, że poziom realizacji zabezpieczenia logistycznego wojsk nie nadąża za transformacją zapoczątkowaną w Sojuszu z nastaniem nowego tysiąclecia – polegającą na zdecydowanej zmianie sił statycznych, reaktywnych, regionalnych, zmasowanych, małoprecyzyjnych korzystających z informacji wywiadów narodowych i bazujących przede wszystkim na stałych punktach zaopatrywania na siły mobilne, aktywne, globalne, wysoce manewrowe, precyzyjne, korzystające z wywiadu NATO, a przede wszystkim skutecznie wspierane przez zintegrowaną logistykę wielonarodową²². Potwierdzeniem tego mogą być cytaty z licznych wypowiedzi generała Jamesa L. Jonesa twierdzącego, że *Podczas gdy NATO dąży do utworzenia sił zbrojnych na miarę XXI wieku, sposób realizacji zabezpieczenia logistycznego wciąż tkwi w XX wieku* oraz to, że *w przyszłości musimy zbudować i rozpocząć stosowanie wielonarodowej koncepcji zabezpieczenia logistycznego operacji*²³. Podobny pogląd w tym względzie prezentowali także wybitni politycy, a wśród nich także Sekretarz Generalny NATO, akcentując potrzebę bardziej kolektywnego podejścia do logistyki, podkreślając między innymi małą przydatność i niską efektywność systemu zabezpieczenia logistycznego opartego wyłącznie na logistykach narodowych²⁴.

Wielonarodowe działania wojsk, jakkolwiek bazujące na wspólnych celach operacyjnych, będą zawsze powiązane z narodowymi interesami i ograniczeniami, a skala użycia kontyngentów narodowych w wydzielonych siłach Sojuszu może wynikać z²⁵:

- ograniczonej politycznej i wojskowej swobody działania
- wydłużenia i skomplikowanych procedur podejmowania decyzji
- konieczności dokonywania wielu uzgodnień dotyczących wsparcia logistycznego wojsk
- przeciągania się czasu przygotowania działań, m.in. na skutek potrzeby dostarczania w rejon prowadzenia operacji dużych ilości środków bojowych i materiałowych (ŚBiM)
- konieczności realizacji dodatkowych zadań i uwzględniania narodowych interesów partnerów (ich potencjału logistycznego).

²² Na podstawie wykładu gen. bryg. Krzysztofa Szymańskiego Szefa Zarządu Planowania Logistyki – P4 SG WP, *Zmiany w logistyce SZ RP na tle koncepcji rozwoju systemu logistycznego NATO*, wygłoszonego na Wydziale Strategiczno-Obrońnym AON, 23.05.2007.

²³ Generał James L. Jones, Naczelnny Dowódca Sojusznicznych Sił Zbrojnych NATO w Europie (SACEUR) 17.01.2003–7.12.2006, <http://www.nato.int/docu/review/2003/issue1/polish/interview>

²⁴ Jaap de Hoop Scheffer Sekretarz Generalny Sojuszu Północnoatlantyckiego, 5 stycznia 2004 roku objął stanowisko po Lordzie Robertsonie, http://pl.wikipedia.org/wiki/Jaap_de_Hoop_Scheffer

²⁵ Z. Kurasiński, *System kierowania wsparciem logistycznym wojsk lądowych w operacjach*, AON, Warszawa 2004, s. 48.

2. Właściwości ogólne wsparcia logistycznego komponentu wojsk lądowych w operacjach Sojuszu

Generalne ramy funkcjonowania logistyki w armiach państw Sojuszu oraz wydzielanych do NATO kontyngentów (pododdziałów, oddziałów, ZT i ZO) określone zostały w Połączonej Sojuszniczej Doktrynie Logistycznej – AJP-4(A) (ang. *Allied Joint Logistic Doctrine*)²⁶, która jest przewodnikiem dla dowódców NATO i armii państw członkowskich oraz ich sztabów w optymalizowaniu użytkowania zasobów logistycznych, udostępnianych w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Jakkolwiek z góry zakłada się, że procedury i terminologia stosowane w tej dziedzinie mogą różnić się w poszczególnych państwach NATO, to jednak powinny one przestrzegać ogólnych zasad (*principles*), do których należą: wspólna odpowiedzialność, kompetencje, prymat operacji, współdziałanie, koordynacja, zapewnienie sił i środków logistycznych, wystarczalność, sprawność, elastyczność oraz jasność i przejrzystość sytuacji logistycznej²⁷.

- *Zasada wspólnej odpowiedzialności (Collective Responsibility)* – określa wspólną odpowiedzialność za wsparcie logistyczne (*logistic support*) wielonarodowych sił NATO rządów poszczególnych państw oraz kierownictwa NATO. Wspólna odpowiedzialność powinna mobilizować państwa i NATO do wspólnego działania w zakresie dostarczania oraz użycia zasobów i potencjału logistycznego w celu efektywnego wsparcia wojsk, a tym samym stwarzać warunki do powodzenia operacji.
- *Zasada kompetencyjności (Authority)* wskazuje, że dowódca określonego szczebla organizacyjnego wojsk Sojuszu musi posiadać odpowiednie kompetencje (uprawnienia nadane mu przez poszczególne państwa i NATO) do wykorzystywania narodowych zasobów logistycznych, niezbędnych do przyjęcia, użycia, utrzymywania (*sustain*) ich w zdolności bojowej i wycofania dowodzonych przez niego wojsk. Zasada ta powinna odnosić się również do innych (spoza systemu dowodzenia NATO) dowódców sił wielonarodowych, biorących udział w działaniach prowadzonych pod kierownictwem Sojuszu.
- *Zasada pierwszeństwa zaspokajania potrzeb operacji (Primacy of Operational Requirements)* nakazuje, aby wszystkie działania w zakresie wsparcia logistycznego, zarówno podejmowane przez sektor wojskowy, jak i cywilny, były ukierunkowane na zaspokojenie potrzeb operacyjnych, niezbędnych do zapewnienia powodzenia operacji.
- *Zasada współdziałania (Co operation)* wskazuje, jak ważne jest współdziałanie pomiędzy poszczególnymi państwami – członkami NATO

²⁶ AJP – 4(A) *Allied Joint Logistic Doctrine*, wyd. październik 2003.

²⁷ Por.: NATO Principles and Policies for Logistics (Kierunki i zasady działań NATO w dziedzinie logistyki), NATO Logistics Handbook, SNLC Secretariat International Staff, Defence Policy and Planning Division, Logistics NATO HQ, 1110 Brussels 2007 zawarte w MC 319/2.

a kierownictwem Sojuszu. W przypadku działań niewynikających z artykułu 5 Karty Północnoatlantycznej, ta zasada ścisłego współdziałania musi obejmować również inne państwa, niebędące członkami Sojuszu, Organizację Narodów Zjednoczonych – ONZ (*United Nations* – UN), Unię Europejską – UE (*European Union* – EU), Organizację Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie – OBWE (*Organization of Security and Cooperation in Europe* – OSCE), a także inne organizacje pozarządowe (*non-governmental organizations* – NGO) w miarę potrzeb i możliwości.

- *Zasada koordynacji (Co ordination)* wskazuje, że koordynacja wsparcia logistycznego pomiędzy NATO a przedstawicielami poszczególnych państw posiada zasadnicze znaczenie i musi być realizowana na odpowiednich poziomach, również z państwami niebędącymi członkami NATO, o ile zachodzi taka potrzeba. Narzędziami ułatwiającymi współdziałanie i koordynację logistyczną są uzgodnione porozumienia o charakterze wstępnym i stałym. Ogólną odpowiedzialność za koordynację ponosi NATO i powinna być ona realizowana rutynowo.
- *Zasada zapewnienia zasobów (sił i środków) logistycznych (Assured Provision)* – normuje odpowiedzialność poszczególnych państw za zapewnienie (indywidualnie lub drogą kooperacyjnych porozumień międzynarodowych) sił i środków – zasobów (*resources*) logistycznych niezbędnych do wsparcia wojsk własnych, wydzielonych do dyspozycji Sojuszu, zarówno w czasie pokoju, kryzysu, jak i wojny.
- *Zasada wystarczalności (Sufficiency)* nakazuje, aby w celu zapewnienia wymaganych możliwości bojowych (*military capability*) podczas pokoju, kryzysu i wojny, siły i środki logistyczne były dostępne w stosownej ilości i jakości, na stosowny sygnał oraz tam i wtedy, gdzie są potrzebne, uwzględniając cały zakres potencjalnych operacji Sojuszu. Wsparcie logistyczne musi być zapewnione nieprzerwanie, w przypadku każdej operacji prowadzonej przez NATO, przez cały niezbędny okres aż do zakończenia operacji.
- *Zasada efektywności użycia zasobów (Efficiency)* wskazuje, że zasoby logistyczne muszą być używane gospodarnie i ekonomicznie. Potrzeby powinny być określane terminowo, aby można było zorganizować sprawnie dostarczanie i efektywne wykorzystanie tych zasobów.
- *Zasada elastyczności (Flexibility)* określa, że wsparcie logistyczne musi być realizowane aktywnie, łatwo przystosowujące się i reagujące na zmiany sytuacji operacyjnej tak, aby osiągnąć zamierzony cel. Elastyczność zwiększa odpowiednie planowanie, które powinno uwzględniać potencjalne zmiany uwarunkowań.
- *Zasada jasności i przejrzystości sytuacji logistycznej (Visibility and Transparency)* podkreśla ważność dysponowania pełnymi i aktualnymi informacjami o narodowych siłach i środkach (*assets*) logistycznych i ich

możliwościach dla zapewnienia sprawnego kierowania i koordynowania wsparciem logistycznym wielonarodowych sił NATO.

Wśród wojskowych teoretyków i praktyków logistyki państw zachodnich panuje pogląd, że wojskowy system logistyczny powinien charakteryzować się przede wszystkim mobilnością, inicjatywą, prostotą, zdolnością szybkiej reakcji i elastycznością. Wobec tego system ten powinien bazować na modelu „wypychania do przodu”, tzn. jeżeli jest to tylko możliwe, przełożony swoimi jednostkami zabezpiecza działanie podwładnego, przez co umożliwia mu skoncentrowanie się na zadaniach operacyjnych. Jest to działanie w myśl zasady „**Zaopatrzyć wojska we wszystko, co jest potrzebne do wykonania zadania i odciążyć od wszystkiego, co przeszkadza w jego realizacji**”²⁸.

3. Znaczenie i rola standaryzacji i interoperacyjności we wsparciu logistycznym wojsk

Szczególną uwagę w państwach Sojuszu przywiązuje się do standaryzacji, która związana jest z formułowaniem, uzgadnianiem, implementacją oraz aktualizacją stosowanych norm do potrzeb NATO. Jej ogólnym celem jest zwiększenie efektywności militarnej oraz powiększenie dostępności w wykorzystaniu zasobów logistycznych państw członkowskich.

W procesie standaryzacji stosowane są standardy: operacyjne (dotyczą one doktryny, taktyki, meldunków, map, planów itp.), materiałowe (dotyczą one zaopatrzenia, np.: w uzbrojenie, części zamienne, materiały konsumpcyjne), administracyjne (ułatwiający administrowanie agendami Sojuszu itp.)

W NATO zdefiniowane są trzy poziomy standaryzacji²⁹:

- **Pierwszy poziom – Kompatybilność (*Compatibility*)** – jest to możliwość dwu lub więcej obiektów bądź składowych wyposażenia lub materiału, istnienia lub funkcjonowania w tym samym systemie czy środowisku bez wzajemnego oddziaływania
- **Drugi poziom – Wzajemna zamienność (*Interchangeability*)** – oznacza spełnienie warunków, gdy dwa lub więcej obiektów mają takie same charakterystyki fizyczne i funkcjonalne, mają taką samą trwałość i mogą być wzajemnie zamieniane bez zmian swych własności lub bez uzupełniania ich dodatkowymi obiektami

²⁸ Z. Ścibiorek, Z. Kurasiński, *Dowodzenie wojskami lądowymi we współczesnych operacjach oraz wynikające z niego oczekiwania wobec systemu kierowania logistyką wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2000, s. 132.

²⁹ Patrz: APP-6(2007), Słownik terminów i definicji NATO, zawierający wojskowe terminy i ich definicje stosowane w NATO, s. 340.

- **Trzeci poziom – Wspólność (*Commonality*)** – jest stanem osiąganym, gdy grupy osób, organizacji lub państw posługują się wspólnymi doktrynami, procedurami lub wyposażeniem.

Spśród powyższych trzech poziomów standaryzacji obowiązujących w NATO, na obecnym etapie funkcjonowania systemów logistycznych SZ RP wymagane jest osiągnięcie poziomu pierwszego i w miarę możliwości szybkie zbliżenie do poziomu drugiego, tj. kompatybilności i wzajemnej zamienialności. Polegać to będzie na osiągnięciu przez te systemy zdolności do świadczenia i przyjmowania nie tylko usług logistycznych, ale także środków materiałowych, uzbrojenia i wyposażenia, co staje się szczególnie ważne w wypadku wspólnego prowadzenia działań. Ocenia się, że będzie miało to coraz większe znaczenie przy prowadzeniu operacji kombinowanych i połączonych operacji kombinowanych.

Powszechnie uważa się, że spełnienie przez państwa uczestniczące w Sojuszu powyższych uwarunkowań pozwoli w coraz większym stopniu na osiągnięcie przez wielonarodowe siły poziomu interoperacyjności (*Interoperability*) – to jest zdolności systemów, jednostek lub wojsk do świadczenia usług, przyjmowania usług od innych systemów, jednostek lub wojsk oraz wykorzystania wzajemnych usług w celu skutecznego, wspólnego działania.

W NATO znaczną uwagę przywiązuje się do obniżenia kosztów prowadzonych operacji poprzez wzajemne świadczenie usług logistycznych na rzecz wojsk sojuszniczych przebywających na terytorium poszczególnych państw tego Sojuszu. Określane jest to mianem „Wsparcia przez państwo-gospodarza” (*HNS – Host Nation Support*)³⁰.

Zdaniem autora wymaga to jednak jeszcze dalszego dopracowania szeregu przedsięwzięć organizacyjno-legislacyjnych na szczeblu rządowym i Ministerstwa Obrony Narodowej (MON) tak, aby z HNS w pełni mogły korzystać zarówno siły zbrojne państw przebywające w naszym kraju, jak i nasze oddziały oraz pododdziały przebywające poza jego granicami.

Generalne założenia logistyki NATO ustalają zasadę, że każde państwo jest zobowiązane zapewnić dostarczanie zasobów logistycznych w celu wsparcia swoich wojsk wydzielanych do tego Sojuszu, ponadto jest ono odpowiedzialne za odpowiednie wsparcie strategicznego przegrupowania, transportu i przemieszczenia wojsk. Sposób organizacji wsparcia logistycznego wydzielanych sił pozostaje więc w gestii państwa wydzielającego. Jest to realizowane, ale tylko do pewnego stopnia, ponieważ inne ustalenia nakazują, wraz z wydzielanymi siłami, przekazanie do

³⁰ Wsparcie przez państwo-gospodarza (HNS) jest to cywilna i wojskowa pomoc, świadczona w okresie pokoju, kryzysu i wojny przez państwo-gospodarza dla Sojuszniczych sił zbrojnych i organizacji NATO, które są rozmieszczone na / lub są w trakcie przemieszczania się przez terytorium danego państwa-gospodarza. HNS uzupełnia organiczne zabezpieczenie i umożliwia jego szybsze rozwinięcie bądź zaopatrzenie w większej ilości. Podstawę do udzielania takiej pomocy stanowią porozumienia zawarte pomiędzy stosownymi władzami państwa-gospodarza i państw wysyłających oraz / lub NATO. *Doktryna Logistyczna Wojsk Lądowych*, DD 4.2. DWLąd 33/2007, s. 18.

dyspozycji określonego dowódcy uzgodnionych wielkości zasobów logistycznych. W NATO obowiązuje zasada narodowego wsparcia logistycznego wydzielanych do jego składu sił, co koresponduje z zasadą podporządkowania sił narodowych dowódcy NATO tylko na okres działania operacyjnego. Wraz z wydzielaniem oddziałów, pododdziałów, ZT i ZO do tego Sojuszu i tworzeniem związków wielonarodowych, powstał problem ich wsparcia logistycznego podczas wszystkich faz operacji³¹.

Mając na uwadze fakt, że tylko kilka państw na świecie stać na samodzielne prowadzenie operacji militarnych, wymagać to będzie współpracy międzynarodowej i tworzenia sił wielonarodowych, stwarzając tym samym warunki m.in. do efektywniejszego wykorzystania zasobów logistycznych i możliwości operacyjnych poszczególnych kontyngentów, wzrostu efektywności zabezpieczenia logistycznego wojsk oraz unikania dublowania struktur³².

Przyjęte założenia funkcjonowania logistyki w Sojuszu zalecają także wszystkim zainteresowanym (mając przede wszystkim na uwadze koszty operacji) unikanie dublowania powszechnie dostępnych funkcji logistycznych, jak również minimalizowania zbyt dużego i drogiego rozmieszczenia na arenie sił i środków logistycznych. Zakłada się przy tym, że opcja umiędzynarodowienia wsparcia logistycznego powinna być wybierana tylko w przypadku uzyskiwania niższych kosztów o większej efektywności i ekonomiczności operacyjnej. Przyjmuje się zatem, że opcja międzynarodowego wsparcia logistycznego będzie generowana już w czasie logistycznej oceny sytuacji i podczas procesu planowania. Zależać będzie przede wszystkim od czynnika czasu oraz istniejących pomiędzy państwami wysyłającymi – SN (*Sending Nations*) podpisanych bilateralnych porozumień międzynarodowych³³.

4. Nowe koncepcje i implementowane rozwiązania wsparcia logistycznego wojsk

W NATO, pomimo wdrożenia wielu owych rozwiązań i udoskonaleń, aktualny poziom przygotowania i kompleksowego wsparcia sił wielonarodowych ocenia się nadal jako niski. Zdaniem autora wynika to z bardzo dużej liczby przedsięwzięć planowanych do realizacji w okresie kryzysu, co nie zapewnia możliwości dokładnego planowania kontyngentów narodowych, w tym ich wsparcia logistycznego w ograniczonym czasie. Przewiduje się potrzebę wcześniejszego planowania użycia wojsk sojuszu, w tym planowania logistycznego, opartego na uzgodnionych

³¹ Patrz: *Doktryna prowadzenia operacji połączonych* DD/3 Szt. Gen. WP/2004, P. 4000, s. 50.

³² E. Nowak, Z. Kurasiński, *Kierowanie (Zarządzanie zasobami i dowodzenie jednostkami logistycznymi) zabezpieczeniem logistycznym wojsk lądowych*, „LOGO – KIER”, część III, *Wypracowanie modelu kierowania zabezpieczeniem logistycznym wojsk lądowych w operacjach prowadzonych siłami koalicyjnymi na obszarze kraju i poza jego granicami*, AON, Warszawa 1999, s. 17.

³³ Por. DD 4.2. DWLąd. 33/2007, s. 16.

zobowiązaniach państw w ramach HNS. Dostrzega się także potrzebę tworzenia wielonarodowych centrów kierowania wsparciem logistycznym poszczególnych RSZ i wielonarodowego połączonego (wspólnego) centrum kierowania wsparciem logistycznym wojsk w operacjachłączonych.

W ocenie autora, tak przyjmowana organizacja wsparcia logistycznego oddziałów i pododdziałów KWL w operacjach prowadzonych siłami Sojuszniczymi (koalicyjnymi) wymaga wielu przedsięwzięć organizacyjno-przygotowawczych określających odpowiednio zadania wsparcia logistycznego wojsk na poszczególnych jego poziomach i uprawnienia dowódców w tym zakresie.

Szczególna ważność poruszanych problemów dotyczących wsparcia logistycznego generowanych do operacji sił wielonarodowych pozwoliła zdefiniować możliwe opcje wsparcia logistycznego, które może wykorzystać Dowódca Sił Połączonych – JFC (*Joint Force Commander*). Są one zróżnicowane, począwszy od całkowicie zintegrowanej wielonarodowej logistyki po siły czysto narodowego wsparcia. Przewiduje się jednakże, że w celu uzupełnienia czysto narodowego wsparcia logistycznego wydzielanych sił, złagodzenia indywidualnych obciążeń narodowych i osiągnięcia korzyści ekonomicznych, mogą zostać wprowadzone w życie następujące typy wielonarodowego wsparcia logistycznego³⁴:

1. Zaplanowane wzajemne wsparcie logistyczne zawierające HNS, CSO (*Support Contractors to Operations*), Wzajemne Porozumienia Logistyczne – MSA (*Mutual Support Agreements*) i kooperację pomiędzy Narodowymi Elementami Wsparcia – NSE (*National Support Elements*), które są podejmowane (inicjowane) dwu- lub wielostronnie albo przez NATO i / albo przez państwa.
2. Jedno z państw, działające jako Państwo Wiodące Logistycznie – LLN (*Logistic Lead Nation*) albo Państwo Specjalista Logistyczny – LRSN (*Logistic Role Specialist Nation*), formalnie podejmuje się prowadzenia wsparcia logistycznego dla całości lub części sił wielonarodowych. Władzą rozkazodawczą w tym przypadku będzie JFC, a siły dostarczające wsparcie i usługi logistyczne pozostaną pod narodowym dowództwem.
3. Jedno lub więcej państw podejmuje się dostarczania, wszystkim lub części sił wielonarodowych, wsparcia lub usług logistycznych – poprzez utworzenie wielonarodowej jednostki logistycznej – MLU (*Multinational Logistic Unit*) albo wielonarodowej jednostki medycznej – MMU (*Multinational Medical Unit*). Władzą rozkazodawczą w tym przypadku podobnie jak poprzednim wariantcie będzie JFC, siły dostarczające wsparcie i usługi logistyczne pozostają pod narodowym dowództwem.
4. Jedno lub więcej państw podejmuje się formalnie dostarczania, wszystkim lub części sił wielonarodowych, wsparcia lub usług logistycznych – poprzez

³⁴ DD/4.9(A), *Opcje wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego* (Projekt), s. 12.

utworzenie zintegrowanej wielonarodowej jednostki logistycznej – MILU (*Multinational Integrated Logistic Unit*) albo zintegrowanej wielonarodowej jednostki medycznej – MIMU (*Multinational Integrated Medical Unit*) pozostającej formalnie pod Operacyjnym Kierownictwem – OPCON (*Operational Control*) JFC.

Zdaniem autora wypracowanie i wdrożenie zaprezentowanych powyżej rozwiązań funkcjonowania logistyki wielonarodowej zmusza wszystkie państwa Sojuszu do dokonania w tym obszarze generalnego przeglądu i dostosowania narodowych procedur, zasad działania i struktur organów i jednostek logistycznych. Zakłada się, że powinny one dotyczyć zarówno korzyści, jak i ograniczeń oraz zastrzeżeń wynikających często z rozbieżności wielonarodowych porozumień w dziedzinie logistyki i narodowych interesów państw wydzielających siły i środki do komponentu wojsk lądowych połączonych sił zadaniowych.

Przewiduje się, że korzyści, jakie mogą odnieść bezpośrednio państwa ze wspólnego wielonarodowego wsparcia logistycznego wojsk, wynikać będą przede wszystkim z³⁵:

- **racjonalnej gospodarki zasobami**, bowiem przyjmowanie środków logistycznych z innych państw pozwoli znacznie zredukować obciążenia systemu wsparcia logistycznego wojsk państwa odpowiedzialnego za organizację i funkcjonowanie logistyki wielonarodowej, w szczególności dotyczyć może to redukcji potrzeb w zakresie transportu;
- **możliwości wykorzystania narodowych doświadczeń**, co oznacza, że tam, gdzie określone funkcje, zdolności i wiedza specjalistyczna są trudno dostępne, korzystanie z narodowych doświadczeń wydzielonych do logistyki wielonarodowej sił może okazać się jedynie dostępne;
- **możliwej optymalizacji potencjału logistycznego**, w tym znacznego zmniejszenia liczby rozwiniętych na arenie działań środków logistycznych;
- **poprawy interoperacyjności logistycznej**, będącej efektem współdziałania logistyk armii państw członków Sojuszu, jako warunku sine qua non powstania efektywnej, zintegrowanej logistyki wielonarodowej;
- **zakładanej znacznej redukcji całkowitych kosztów operacji**, będących między innymi efektem implementacji rozwiązań logistyki wielonarodowej do realizacji zadań wsparcia logistycznego wojsk.

Ograniczenia i zastrzeżenia państw co do efektywnie funkcjonującej logistyki wielonarodowej mogą wynikać z obaw, że dostawca usług może nie spełniać oczekiwanych standardów jakości lub dostępności, a tym samym niezawodności, stawianych przez odbiorcę.

Brak zaufania albo nieudolność państwa – dostawcy usług, może znacznie zmniejszyć korzyści płynące z zastosowania wspólnego wielonarodowego wsparcia logistycznego, a jednocześnie zwiększyć ryzyko operacyjne na are-

³⁵ Tamże, s. 13 i 14.

nie działań. Ponadto uważa się, że dostęp do świadczonych usług będzie zależał przede wszystkim od priorytetów państwa – dostawcy. Ocenia się także, że uwarunkowania polityczne, ograniczenia prawne albo potrzeba wsparcia w pierwszej kolejności własnych, narodowych sił mogą znacznie ograniczyć dostęp do kluczowych elementów wsparcia, nawet w obszarach pierwotnie uzgodnionych. Przyjmuje się za tym, że ścisła współpraca pomiędzy JFC, podległym mu organem logistycznym i państwami uczestniczącymi w operacji, może mieć zasadnicze znaczenie dla zapewnienia wymaganych zdolności wsparcia logistycznego KWL i wyeliminowania niedociągnięć w tym zakresie³⁶.

LITERATURA

- [1] AJP – 4(A) *Allied Joint Logistic Doctrine*, październik 2003.
- [2] APP-6(2007), Słownik terminów i definicji NATO, zawierający wojskowe terminy i ich definicje stosowane w NATO.
- [3] *Doktryna Logistyczna Wojsk Lądowych*, DD 4.2. DWLąd. 33/2007.
- [4] *Doktryna prowadzenia operacji połączonych*, DD 3, Szt. Gen. WP/2004,
- [5] *NATO Logistics Handbook*, SNLC Secretariat International Staff, Defence Policy and Planning Division, Logistics NATO HQ, 1110 Brussels 2007.
- [6] KURASIŃSKI Z., *System kierowania wsparciem logistycznym wojsk lądowych w operacjach*, AON, Warszawa 2004.
- [7] NOWAK E., KURASIŃSKI Z., *Kierowanie (Zarządzanie zasobami i dowodzenie jednostkami logistycznymi) zabezpieczeniem logistycznym wojsk lądowych*, „LOGO – KIER”, część III, *Wypracowanie modelu kierowania zabezpieczeniem logistycznym wojsk lądowych w operacjach prowadzonych siłami koalicyjnymi na obszarze kraju i poza jego granicami*, AON, Warszawa 1999.
- [8] *Opcje wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego*, DD/4.9(A) (Projekt).
- [9] SZYMAŃSKI K., *Zmiany w logistyce SZ RP na tle koncepcji rozwoju systemu logistycznego NATO*, AON, Warszawa 2007.
- [10] ŚCIBIOREK Z., KURASIŃSKI Z., *Dowodzenie wojskami lądowymi we współczesnych operacjach oraz wynikające z niego oczekiwania wobec systemu kierowania logistyką wojsk lądowych*, AON, Warszawa 2000.
- [11] http://pl.wikipedia.org/wiki/Jaap_de_Hoop_Scheffer
- [12] <http://www.nato.int/docu/review/2003/issue1/polish/interview>

Logistic support the armed forces in NATO military operations

Abstract. This paper covers the general requirements for The Armed Forces within NATO military operations taking into consideration NATO Task Forces transformation. General logistic support rules, standardization and interoperability have been presented as well. Moreover have been described New NATO Concept in the area of multinational logistic support.

Key words: logistics, logistic support, logistic rules, multinational logistics

³⁶ Por.: DD/4.9(A), *Opcje wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego* (Projekt), s. 15.