

Andrzej BURSZTYŃSKI

LOGISTYKA MARYNARKI WOJENNEJ



**AKADEMIA MARYNARKI WOJENNEJ
GDYNIA 2009**

AKADEMIA MARYNARKI WOJENNEJ
im. Bohaterów Westerplatte

AMW Wewn. 1120/2009

Andrzej BURSZYŃSKI

LOGISTYKA
MARYNARKI
WOJENNEJ

GDYNIA 2009

BURSZTYŃSKI A.: *Logistyka Marynarki Wojennej*, AMW, Gdynia 2009, 401 s., 58 rys., 4 tab., 97 poz. bibliogr.

W podręczniku zawarte są podstawowe informacje z zakresu ogólnej teorii logistyki wojskowej ze szczególnym uwzględnieniem logistyki marynarki wojennej. Przedstawiony został system logistyczny Sił Zbrojnych RP i Marynarki Wojennej RP oraz podstawy gospodarki wojskowej. W poszczególnych rozdziałach omówione zostały zasady zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej, w tym zasady zabezpieczenia materialowego, zabezpieczenia technicznego oraz organizacji eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także funkcjonowanie logistycznego systemu transportu i ruchu wojsk oraz infrastruktury wojskowej. W podręczniku zawarte zostały również podstawowe informacje na temat zabezpieczenia logistycznego Wielonarodowych Sił Morskich NATO oraz zaopatrywania okrętów na morzu.

Podręcznik przeznaczony jest dla podchorążych wszystkich kierunków studiów i słuchaczy kursów szkolenia oficerów.

A.B. 9/2009

RECENZENCI

prof. dr hab. inż. Krzysztof FICOŃ

prof. dr hab. Romuald MAŃKOWSKI

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Agnieszka JANKOWSKA

PROJEKT OKŁADKI

Leonard ROZENKRANZ



© Copyright by Akademia Marynarki Wojennej

ISBN 978-83-60278-35-2

Wydrukowano w formacie B-5, na papierze offsetowym kl. III, 80 g.
Druk rozpoczęto w grudniu 2009 r. Druk zakończono w styczniu 2010 r. Zam. nr 362/2009.

WYDAWNICTWO AKADEMICKIE AMW

SPIS TREŚCI

| | |
|--|-----------|
| WYKAZ SKRÓTÓW | 11 |
| WSTĘP | 19 |
| Rozdział 1 | |
| TEORETYCZNE PODSTAWY WOJSKOWEGO SYSTEMU LOGISTYCZNEGO | 21 |
| 1.1. Geneza logistyki wojskowej | 21 |
| 1.2. Pojęcie i zadania logistyki wojskowej | 24 |
| 1.3. Specyfika zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej | 31 |
| 1.4. Wsparcie logistyczne w operacjach morskich | 36 |
| Rozdział 2 | |
| STRUKTURA I ZADANIA SYSTEMU LOGISTYCZNEGO SIŁ ZBROJNYCH RP | 39 |
| 2.1. Przemiany systemowe w logistyce Sił Zbrojnych RP | 39 |
| 2.2. Transformacja systemu logistycznego w Marynarce Wojennej RP | 42 |
| 2.3. Rola i zadania Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP | 45 |
| 2.4. Główne zadania i przeznaczenie rejonowej bazy materiałowej | 50 |
| 2.5. Rola i zadania wojskowego oddziału gospodarczego w zabezpieczeniu logistycznym | 52 |
| 2.6. Struktura i zadania 6. Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Uście | 57 |
| 2.7. Rola i zadania Szefostwa Techniki Morskiej Służb Technicznych Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP | 60 |

| | |
|---|-----------|
| 2.8. Przeznaczenie i zadania Zarządu Planowania Logistycznego N-4 Sztabu Marynarki Wojennej | 64 |
| 2.9. Struktura, przeznaczenie i zadania Ośrodka Planowania Logistycznego Centrum Operacji Morskich | 68 |
| Rozdział 3 | |
| GOSPODARKA WOJSKOWA | 69 |
| 3.1. Pojęcie gospodarki wojskowej | 69 |
| 3.2. Cele i zakres gospodarki wojskowej | 73 |
| 3.3. Miejsce gospodarki wojskowej w systemie gospodarki rynkowej | 74 |
| 3.4. Struktura budżetu obronnego | 77 |
| 3.5. Budżet Ministerstwa Obrony Narodowej | 80 |
| 3.6. Organizacja struktur finansowych Sił Zbrojnych RP | 83 |
| Rozdział 4 | |
| SYSTEM BAZOWANIA MARYNARKI WOJENNEJ | 85 |
| 4.1. Przeznaczenie systemu bazowania | 85 |
| 4.2. Organizacja bazowania okrętów | 87 |
| 4.2.1. Baza morską | 88 |
| 4.2.2. Punkt bazowania | 89 |
| 4.2.3. Punkt manewrowego bazowania | 91 |
| 4.2.4. Baza lotnictwa morskiego | 91 |
| 4.3. Elementy zabezpieczenia technicznego w systemie bazowania sił Marynarki Wojennej | 93 |
| Rozdział 5 | |
| ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE JEDNOSTEK MARYNARKI WOJENNEJ | 95 |
| 5.1. Pojęcie i zadania zabezpieczenia materiałowego | 95 |
| 5.2. Struktura podsystemu materiałowego | 103 |
| 5.3. Pojęcie i podział środków zaopatrzenia | 105 |
| 5.4. Charakterystyka zapasów wojskowych | 107 |
| 5.4.1. Pojęcie zapasów | 107 |
| 5.4.2. Podział zapasów zaopatrzenia | 107 |
| 5.4.3. Rezerwy państwowe | 110 |
| 5.5. Pojęcie i charakterystyka jednostek kalkulacyjnych | 111 |

Rozdział 6

| | |
|--|-----|
| ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE JEDNOSTEK MARYNARKI WOJENNEJ | 113 |
| 6.1. Pojęcie i istota eksploatacji | 113 |
| 6.2. Użytkowanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego | 116 |
| 6.3. Postój i przechowywanie techniki wojskowej | 117 |
| 6.4. Zużywanie się i niszczenie techniki wojskowej | 119 |
| 6.4.1. Starzenie fizyczne sprzętu technicznego | 119 |
| 6.4.2. Uszkodzenia sprzętu technicznego | 121 |
| 6.5. Zabezpieczenie techniczne | 122 |
| 6.5.1. Zakres i istota zabezpieczenia technicznego | 122 |
| 6.5.2. Obsługiwanie i przeglądy techniczne okrętów, uzbrojenia i sprzętu wojskowego | 124 |
| 6.5.2.1. <i>Pojęcie i cele obsługi technicznego</i> | 124 |
| 6.5.2.2. <i>Charakterystyka obsług uzbrojenia i sprzętu wojskowego</i> | 126 |
| 6.5.2.3. <i>Charakterystyka przeglądów uzbrojenia i sprzętu wojskowego</i> | 129 |
| 6.5.2.4. <i>Kierowanie obsługiwaniem technicznym</i> | 129 |
| 6.5.2.5. <i>Cel i organizacja dni technicznych</i> | 132 |
| 6.5.3. Rozpoznanie techniczne | 134 |
| 6.5.4. Ewakuacja techniczna | 136 |
| 6.6. Remonty uzbrojenia i sprzętu wojskowego | 139 |
| 6.6.1. Charakterystyka remontów | 139 |
| 6.6.2. Klasyfikacja czynności remontowych | 144 |
| 6.6.3. Modernizacja okrętu | 146 |
| 6.6.4. Metody i zasady prowadzenia remontów w warunkach działań bojowych | 147 |
| 6.6.5. Zasady przygotowania i realizacji remontów jednostek pływających | 150 |
| 6.6.5.1. <i>Przygotowanie okrętu do remontu</i> | 151 |
| 6.6.5.2. <i>Odbiór prac remontowych</i> | 153 |
| 6.7. Kierowanie zabezpieczeniem technicznym i nadzorowanie techniczne | 155 |

Rozdział 7

| | |
|---|------------|
| TRANSPORT I RUCH WOJSK | 157 |
| 7.1. Pojęcie i istota transportu wojskowego | 157 |
| 7.2. Klasyfikacja i charakterystyka transportu wojskowego | 161 |
| 7.3. Transport i ruch wojsk w Marynarce Wojennej | 166 |

Rozdział 8

| | |
|---|------------|
| INFRASTRUKTURA WOJSKOWA | 171 |
| 8.1. Pojęcie i przeznaczenie podsystemu infrastruktury wojskowej | 171 |
| 8.2. Podział infrastruktury | 172 |
| 8.3. Zasady funkcjonowania i utrzymanie infrastruktury wojskowej | 176 |

Rozdział 9

| | |
|---|------------|
| ZABEZPIECZENIE MEDYCZNE ZAŁÓG OKRĘTOWYCH | 179 |
| 9.1. Istota i cel zabezpieczenia medycznego | 179 |
| 9.2. Straty sanitarne i bezpowrotne | 182 |
| 9.3. Organizacja leczenia etapowego i ewakuacji medycznej | 187 |
| 9.3.1. Zabiegi lecznicze | 187 |
| 9.3.2. Ewakuacja medyczna | 189 |
| 9.3.3. Poziomy zabezpieczenia medycznego | 192 |
| 9.4. Zapobieganie utracie zdrowia i bieżąca opieka zdrowotna | 195 |
| 9.4.1. Zabiegi sanitarno-higieniczne | 195 |
| 9.4.2. Zabiegi przeciwepidemiczne i epizootyczne | 197 |
| 9.5. Ochrona sanitarna załóg okrętowych przed skutkami użycia broni masowego rażenia | 198 |
| 9.6. Logistyka służby zdrowia | 199 |

Rozdział 10

| | |
|--|------------|
| KOMENDA PORTU WOJENNEGO | 203 |
| 10.1. Pojęcie komendy portu wojennego | 203 |
| 10.2. Rola i zadania komendy portu wojennego w zaopatrywaniu i obsłudze okrętów | 204 |
| 10.3. Struktura organizacyjna komendy portu wojennego | 207 |
| 10.4. Komórki logistyczne w strukturze komendy portu wojennego | 211 |

| | |
|--|------------|
| 10.4.1. Komórki logistyczne podległe komendantowi portu wojennego | 211 |
| 10.4.2. Struktura organizacyjna i komórki pionu logistyki komendy portu wojennego | 215 |
| Rozdział 11 | |
| SYSTEM LOGISTYCZNY OKRĘTU | 221 |
| 11.1. Zadania i otoczenie systemu logistycznego okrętu | 221 |
| 11.2. Struktura systemu logistycznego okrętu | 223 |
| 11.3. Odpowiedzialność osób funkcyjnych za zabezpieczenie logistyczne okrętu | 230 |
| Rozdział 12 | |
| ZASADY PROWADZENIA GOSPODARKI SPRZĘTEM I MATERIAŁAMI SŁUŻB MATERIAŁOWYCH | 233 |
| 12.1. Zasady prowadzenia gospodarki żywnościowej na okręcie | 233 |
| 12.1.1. Działalność gospodarcza służby żywnościowej | 233 |
| 12.1.2. Należności żywnościowe i zasady ich stosowania | 234 |
| 12.1.3. Zasady żywienia załóg jednostek pływających | 238 |
| 12.1.4. Zaopatrywanie okrętów w sprzęt i materiały służby żywnościowej | 241 |
| 12.2. Zasady prowadzenia gospodarki materiałami pędnymi i smarami na okręcie | 244 |
| 12.2.1. Pojęcie gospodarki materiałami pędnymi i smarami | 244 |
| 12.2.2. Obowiązki organów odpowiedzialnych za gospodarke materiałami pędnymi i smarami | 245 |
| 12.2.3. Zasady gospodarki sprzętem i materiałami służby materiałów pędnych i smarów na jednostkach pływających | 248 |
| 12.2.3.1. <i>Przyjmowanie, zdawanie i rozliczanie zużytych materiałów pędnych i smarów</i> | <i>250</i> |
| 12.2.3.2. <i>Kontrola, ewidencja i sprawozdawczość w gospodarce materiałami pędnymi i smarami na okręcie</i> | <i>254</i> |
| 12.3. Zasady prowadzenia gospodarki mundurowej na okręcie | 257 |
| 12.3.1. Pojęcie i zadania gospodarki mundurowej | 257 |
| 12.3.2. Podział rzeczowych składników majątkowych służby mundurowej | 259 |

| | |
|---|-----|
| 12.3.3. Należności, uprawnienia i okresy używalności przedmiotów zaopatrzenia mundurowego | 260 |
| 12.3.4. Podstawy zaopatrywania w przedmioty mundurowe i ewidencja materiałowa | 263 |
| 12.3.5. Zasady użytkowania i konserwacji przedmiotów zaopatrzenia mundurowego | 265 |
| 12.3.6. Prowadzenie gospodarki mundurowej w jednostkach Marynarki Wojennej | 266 |

Rozdział 13

| | |
|---|------------|
| ZASADY PROWADZENIA GOSPODARKI SPRZĘTEM I MATERIAŁAMI SŁUŻB MORSKICH | 271 |
| 13.1. Pojęcie i zadania gospodarki technicznymi środkami materiałowymi służb morskich | 271 |
| 13.2. Klasyfikacja środków materiałowych i ustalanie wartości sprzętu | 273 |
| 13.3. Wybrakowanie materiałów i zagospodarowanie mienia technicznego | 276 |
| 13.4. Ewidencja materiałowa | 277 |
| 13.4.1. Pojęcia ogólne | 277 |
| 13.4.2. Podstawowe dokumenty środków materiałowych stosowane na okręcie | 278 |
| 13.5. Planowanie potrzeb materiałowych w służbach morskich | 281 |
| 13.6. Przyjmowanie i zdawanie technicznych środków materiałowych służb morskich | 283 |
| 13.7. Przedmioty zaopatrzenia w służbach morskich | 286 |
| 13.7.1. Służba techniczno-okrętowa ratownictwa morskiego | 286 |
| 13.7.2. Służba broni podwodnej | 290 |
| 13.7.3. Służba łączności nawigacji i hydrografii | 291 |
| 13.7.4. Służba uzbrojenia | 293 |

Rozdział 14

| | |
|---|------------|
| ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY W MIENIU WOJSKOWYM | 297 |
| 14.1. Pojęcie szkody w mieniu wojskowym | 297 |
| 14.2. Zasady odpowiedzialności za spowodowanie szkody | 298 |
| 14.3. Ujawnienie szkody | 299 |
| 14.4. Postępowanie wyjaśniające | 300 |

Rozdział 15

| | |
|---|------------|
| ELEMENTY LOGISTYKI WIELONARODOWYCH SIŁ MORSKICH NATO | 303 |
| 15.1. Podstawowe założenia logistyki NATO | 303 |
| 15.2. Zabezpieczenie logistyczne Wielonarodowych Sił Morskich NATO | 310 |
| 15.2.1. Struktura zabezpieczenia nawodnego Wielonarodowych Sił Morskich NATO | 311 |
| 15.2.2. Struktura zabezpieczenia brzegowego Wielonarodowych Sił Morskich NATO | 316 |
| 15.3. Funkcjonowanie okrętu w systemie logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich NATO | 322 |
| 15.3.1. Zabezpieczenie logistyczne okrętu w systemie logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich i grup taktycznych | 324 |
| 15.3.2. Zabezpieczenie logistyczne okrętu w systemie logistycznym zabezpieczenia brzegowego | 325 |
| 15.4. Zabezpieczenie logistycznego okrętów Marynarki Wojennej RP działających w Wielonarodowych Siłach Morskich NATO | 326 |

Rozdział 16

| | |
|--|------------|
| ZAOPATRYWANIE OKRĘTÓW NA MORZU | 335 |
| 16.1. Cel i ogólne zasady zaopatrywania okrętów na morzu | 335 |
| 16.2. Planowanie i procedury zaopatrywania okrętów na morzu | 338 |
| 16.3. Uzupelnianie zapasów materiałów ciekłych na morzu | 341 |
| 16.4. Uzupelnianie zapasów materiałów stałych na morzu | 347 |
| 16.5. Uzupelnianie zapasów metodą pionową | 351 |
| 16.6. Przekazywanie osób | 354 |
| BIBLIOGRAFIA | 355 |
| Załącznik – ZESTAWIENIE GESTORÓW UZBROJENIA I SPRZĘTU WOJSKOWEGO ORAZ CENTRALNYCH ORGANÓW LOGISTYCZNYCH | 363 |
| SŁOWNIK PODSTAWOWYCH TERMINÓW LOGISTYCZNYCH | 373 |
| SPIS RYSUNKÓW | 397 |
| SPIS TABEL | 401 |

WYKAZ SKRÓTÓW

| | |
|--------------------|--|
| ACTORD | <i>activation order</i> rozkaz aktywacyjny |
| ADAMS | <i>Allied Deployment and Movement System</i> Sojuszniczy System Przemieszczania i Ruchu Wojsk |
| AEROMEDEVAC | <i>aeromedical evacuation</i> lotnicza ewakuacja medyczna |
| ALSS | <i>advanced logistic support site</i> rozwinęty rejon zabezpieczenia logistycznego |
| AMCC | <i>Allied Movement Coordination Centre</i> Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk |
| AMW | Agencja Mienia Wojskowego |
| BDR | <i>battle damage repair</i> naprawa uszkodzeń bojowych |
| BGR | brzegowa grupa ratownicza |
| BLM | baza lotnictwa morskiego |
| BM | baza morska |
| BMT | baza materiałowo-techniczna |
| brm | batalion remontowy |
| BŚP | bazowy środek pływający |
| BŚT | bojowych środków trujących |
| BTMW | Baza Techniczna Marynarki Wojennej |
| CASEVAC | <i>casualty evacuation</i> ewakuacja rannych |
| CDS | centralne drogi samochodowe |
| ChRZA | Chemiczno-Radiacyjny Zespół Awaryjny |
| CIMIC | <i>civil-military cooperation</i> współpraca cywilno-wojskowa |
| CJTF | <i>Combined Joint Task Force</i> Wielonarodowe Połączone Siły Zadaniowe |
| CKRW | Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk |

| | |
|----------------|--|
| CLK | centralna linia kolejowa |
| COD | <i>carrier onboard delivery</i> lotnicza dostawa na okręt |
| COL | centralny organ logistyczny |
| COM | Centrum Operacji Morskich |
| CONREP | <i>connected replenishment</i> przeładunek w połączeniu |
| COZ | centralny organ zaopatrzenia |
| CRO | <i>crisis response operation</i> operacja reagowania kryzysowego |
| CSMW | Centralna Składnica Marynarki Wojennej |
| CTFP | <i>Counter Terrorism Fellowship Program</i> Program Walki z Terroryzmem |
| CWDS | centralna wojskowa droga samochodowa |
| CZSRMW | Centralny Zakład Sprzętu Ratowniczego Marynarki Wojennej |
| d.dz.o. | dowódca działu okrętowego |
| DMW | Dowództwo Marynarki Wojennej |
| DO | dowódca okrętu |
| DOL | drogowy odcinek lotniskowy |
| DOS | <i>day of supply</i> dobowa norma zaopatrzenia |
| drrem | drużyna remontowa |
| DT | dni techniczne |
| FAS | <i>fueling at sea</i> tankowanie na morzu |
| FLC | <i>force logistic coordinator</i> koordynator logistyczny sił |
| FLS | <i>forward logistic site</i> wysunięty rejon logistyczny |
| FMF | <i>Foreign Military Financing</i> Program Pomocy Wojskowej (Stanów Zjednoczonych) |
| FMR | <i>forward maintenance and repair</i> wysunięty punkt remontowy i naprawczy |
| FO | flotylla okrętów |
| FOB | <i>free on board</i> |
| FOW | flotylla obrony wybrzeża |

| | |
|---------------|--|
| GER | grupa ewakuacyjno-remontowa |
| GLC | <i>group logistic coordinator</i> koordynator logistyczny grupy |
| GN | gospodarka narodowa |
| GSD | główne stanowisko dowodzenia |
| GWT | garnizonowe warsztaty techniczne |
| HN | <i>host nation</i> państwo gospodarz |
| HNS | <i>host nation support</i> wsparcie przez państwo gospodarza |
| HNSA | <i>host nation support agreement</i> umowa wsparcia przez państwo gospodarza |
| IMET | <i>International Military Education and Training</i> Międzynarodowy Program Nauczania i Szkolenia |
| IPP | indywidualny pakiet przeciwchemiczny |
| IWspSZ | Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych |
| IWSZ | Inspektorat Wojskowej Służby Zdrowia |
| JFC | <i>joint force command</i> połączone dowództwo sił |
| JFMCC | <i>joint forces maritime component commander</i> dowódca komponentu morskiego połączonych sił |
| JIA | <i>joint implementation arrangement</i> wspólne porozumienie wdrożeniowe |
| JIM | jednolity indeks materiałowy |
| jn | jednostka napełnienia |
| jo | jednostka ognia |
| JOA | <i>joint operations area</i> obszar operacji połączonych |
| jz | jednostka załadowania |
| kb | komplet bojowy |
| KMW | Kierownictwo Marynarki Wojennej |
| kpl. | komplet |
| KPW | komenda portu wojennego |
| krem | kompania remontowa |
| LALC | <i>local air logistic coordinator</i> koordynator logistyczny lokalnego transportu lotniczego |

| | |
|-----------|--|
| LLR | <i>logistic liaison representative</i> przedstawiciel łącznikowy logistyki |
| LN | <i>lead nation</i> państwo wiodące |
| MA | <i>medical advisor</i> doradca medyczny |
| MATCONOFF | <i>material control officer</i> oficer kontroli materiałowej |
| MEDEVAC | <i>medical evacuation</i> ewakuacja medyczna |
| MILU | <i>multinational integrated logistic unit</i> wielonarodowa zintegrowana jednostka logistyczna |
| MIMU | <i>multinational integrated medical unit</i> wielonarodowa zintegrowana jednostka medyczna |
| MJLC | <i>multinational joint logistic centre</i> wielonarodowe połączone centrum logistyczne |
| MNLC(M) | <i>multinational logistic command (maritime)</i> wielonarodowe dowództwo logistyczne (dla sił morskich) |
| MNMF | <i>Multinational Maritime Force</i> Wielonarodowe Siły Morskie |
| MOU | <i>memorandum of understanding</i> porozumienie ogólne |
| MPP | morski park pontonowy |
| mps | materiały pędne i smary |
| MZR | morski zespół ratowniczy |
| NAMSA | <i>NATO Maintenance and Supply Agency</i> Agencja ds. Eksploatacji i Zaopatrywania NATO |
| NAMSO | <i>NATO Maintenance and Supply Organization</i> Organizacja ds. Zabezpieczenia Eksploatacji Sprzętu i Zaopatrzenia NATO |
| NCRS | <i>NATO Crisis Response System</i> System Reagowania Kryzysowego NATO |
| NSE | <i>national support element</i> narodowy element wsparcia |
| NSIP | <i>NATO Security Investment Programme</i> Program Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa |
| OB | obsługiwania bieżące |

| | |
|--------|---|
| OG | oddział gospodarczy |
| OO | obsługiwania okresowe |
| OPA | obrona przeciwawaryjna |
| OPCHEM | obrona przeciwchemiczna |
| OPLAN | <i>operation plan</i> plan operacyjny |
| OPLS | okrętowe punkty likwidacji skażeń |
| OPP | <i>operational planning process</i> proces planowania operacyjnego |
| OR | obsługiwania roczne |
| OS | obsługiwania specjalne |
| OTrM | okręt transportowo-minowy |
| OW | okrąg wojskowy |
| OWPM | oddział wojskowych przewozów morskich |
| OWT | okręgowe warsztaty techniczne |
| PB | punkt bazowania |
| PDS | priorytetowe drogi samochodowe |
| pjp | pomocnicza jednostka pływająca |
| plrem | pluton remontowy |
| PMB | punkt manewrowego bazowania |
| PMC | <i>passengers, mail, cargo</i> pasażerowie, poczta, ładunki |
| PMG | program mobilizacji gospodarki |
| pog. | pododdział gospodarczy |
| PPM | portowy punkt medyczny |
| ppoż. | przeciwpożarowy |
| PRiPT | patrol rozpoznania i pomocy technicznej |
| PSB | punkty stałego bazowania okrętów |
| PSD | pomocnicze stanowisko dowodzenia |
| PSO | parkowa stacja obsługi |
| PSS | <i>port service support</i> program zaopatrywania w portach |
| PST | park sprzętu technicznego |
| p.z.m. | przedmiot zaopatrzenia mundurowego |

| | |
|---------------|---|
| PZUS | punkt zbiórki uszkodzonego sprzętu |
| RAS | <i>replenishment at sea</i> uzupełnienie zaopatrzenia na morzu |
| rbh | roboczogodzina |
| RBLog | rejonowa baza logistyczna |
| RBM | rejonowa baza materiałowa |
| RC | <i>repair coordinator</i> koordynator napraw |
| rdz | racja dzienna żywności |
| rmn | rakietowe materiały napędowe |
| RO-RO | <i>roll on – roll off</i> |
| RPRO | rozśrodkowany punkt remontu okrętów |
| RSN | <i>role specialist nation</i> rola państwa specjalisty |
| RSOM | <i>reception, staging and onward movement</i> przyjęcie, przeformowanie i dalszy ruch |
| RWT | rejonowe warsztaty techniczne |
| RZI | rejonowe zarządy infrastruktury |
| SB | stanowisko bojowe |
| SG | Sztab Generalny |
| SHAPE | <i>Supreme Headquarters Allied Powers Europe</i> Kwatery Główna Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie |
| SMP | <i>self maintenance period</i> okres remontowy |
| SN | <i>sending nation</i> państwo wysyłające |
| SOFA | <i>status of forces agreement</i> porozumienie na temat statusu sił |
| SON | <i>NRF-NATO Response Forces</i> Siły Odpowiedzi NATO |
| SOR | <i>statement of requirements</i> zestawienie (deklaracja) potrzeb |
| SP | Siły Powietrzne |
| STALAG | <i>standardization agreement</i> porozumienie standaryzacyjne |
| STiZ | Szefostwo Techniki i Zaopatrywania |
| STM | Szefostwo Techniki Morskiej |

| | |
|----------------|--|
| STREAM | <i>standard tensioned replenishment alongside method</i> |
| SZI | Stołeczny Zarząd Infrastruktury |
| śb | środki bojowe |
| śbim | środki bojowe i materiały |
| śm | środki materiałowe |
| TA | <i>technical arrangement</i> porozumienie techniczne |
| TACOM | <i>tactical command</i> dowództwo taktyczne |
| TACON | <i>tactical control</i> kontrola taktyczna |
| TPLSS | <i>third party logistic support services</i> trzecia strona (kontraktor) zabezpieczenia logistycznego |
| TRP | tymczasowy rejon przeładunkowy |
| TSP | toksyczne środki przemysłowe |
| tśm | techniczne środki materiałowe |
| UDS | uzupełniające drogi samochodowe |
| UiSW | uzbrojenie i sprzęt wojskowy |
| URC | <i>underway replenishment coordinator</i> koordynator uzupełnienia zapasów na morzu |
| VERTREP | <i>vertical replenishment</i> uzupełnienie zapasów z helikoptera |
| VOD | <i>vertical on-board delivery</i> dostawa na pokład okrętu za pomocą helikoptera |
| wjb | wojskowa jednostka budżetowa |
| WKU | wojskowa komenda uzupełnień |
| WL | Wojska Lądowe |
| WOG | wojskowy oddział gospodarczy |
| WRTM | warsztaty remontowe techniki morskiej |
| WZI | wojskowy zarząd infrastruktury |
| ZDO | zastępca dowódcy okrętu |
| ZR | zestaw remontowy |
| ZT | związek taktyczny |
| ZUB | zapasy użytku bieżącego |
| ZW | zapasy wojenne |



WSTĘP

Jednym z podstawowych warunków, który musi spełnić państwo, aby jego siły morskie mogły skutecznie działać, jest organizacja zabezpieczenia logistycznego. Marynarka Wojenna RP wypełnia zadania wynikające zarówno z potrzeb narodowych, jak i ze zobowiązań sojusznicych. Zobowiązania sojusznicych wiążą się z koniecznością realizacji przez jej jednostki pływające zadań w wielonarodowych zespołach na akwenach znacznie oddalonych od macierzystych baz morskich.

Działalność operacyjna i szkoleniowa w czasie pokoju, zabezpieczenie procesu osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej oraz zadania bojowe podczas wojny – wszystko to przyczynia się do zużywania potencjału logistycznego oddziałów i pododdziałów. Utrzymanie właściwej gotowości bojowej jednostek wymaga systematycznego odtwarzania tego potencjału. Istotną rolę w tym procesie odgrywa zabezpieczenie logistyczne, które rozumiane jest jako zasilanie oddziałów i pododdziałów dostawami zaopatrzenia oraz świadczenie usług specjalistycznych i socjalno-bytowych.

Ze względu na charakter działań Marynarki Wojennej zabezpieczenie logistyczne realizowane jest na rzecz zespołów jednostek pływających w jednostkach brzegowych i lotnictwa morskiego. To zadanie bardzo złożone, dlatego wymaga skoordynowanych działań w strefie morskiej, przybrzeżnej i lądowej. Bez wiedzy teoretycznej z logistyki nie można dobrze wykonywać zadań związanych z zabezpieczeniem logistycznym sił Marynarki Wojennej. Ważne jest więc, aby słuchaczom Akademii Marynarki Wojennej przybliżyć zasady i mechanizmy funkcjonowania poszczególnych podsystemów logistycznych w specyficznych warunkach działalności sił Marynarki Wojennej.

W podręczniku zawarto podstawowe informacje o zabezpieczeniu logistycznym oraz prowadzeniu gospodarki wojskowej na okrętach i w jednostkach brzegowych Marynarki Wojennej. W rozdziale 1 przedstawiono teoretyczne podstawy logistyki wojskowej oraz scharakteryzowano system logistyczny Marynarki Wojennej, podkreślając jego specyfikę. W rozdziale 2 omówiono transformację systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP i obecną jego strukturę wraz z podstawowymi zadaniami najważniejszych szczebli kierowania logistyką.

Rozdział 3 przedstawia ogólne zasady funkcjonowania gospodarki wojskowej, jej miejsce w gospodarce rynkowej i strukturę budżetu obronnego państwa.

Rozdział 4 poświęcono bazowaniu Marynarki Wojennej oraz głównym zadaniom poszczególnych składników tego systemu. W czterech kolejnych rozdziałach przedstawiono elementy systemu logistycznego Marynarki Wojennej. Omówiono podstawowe pojęcia, przeznaczenie oraz zasady funkcjonowania podsystemu zaopatrywania, eksploatacji, transportu i ruchu wojsk oraz infrastruktury. Mimo że zabezpieczenie medyczne nie stanowi integralnej części zabezpieczenia logistycznego, to jednak ściśle się z nim wiąże i w znacznym stopniu od niego zależy. W związku z tym w rozdziale 9 zaprezentowano zasady funkcjonowania zabezpieczenia medycznego załóg jednostek pływających.

Dwa kolejne rozdziały dotyczą struktury i roli komendy portu wojennego jako podstawowego elementu realizującego zabezpieczenie logistyczne jednostek pływających Marynarki Wojennej oraz budowy systemu logistycznego zespołów okrętów i wariantów systemów logistycznych pojedynczego okrętu.

W rozdziale 12, 13 i 14 przedstawiono zasady prowadzenia gospodarki materiałowej w służbach morskich oraz zabezpieczenia logistycznego w wybranych działach gospodarki w służbach materiałowych i technicznych na okrętach i w jednostkach brzegowych Marynarki Wojennej. Omówiono również podstawowe zasady odpowiedzialności osób funkcyjnych, które zajmują się gospodarką materiałową, za szkody w mieniu wojskowym.

Rozdział 15 zawiera najważniejsze informacje o zabezpieczeniu logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich NATO, charakterystykę struktury zarówno zabezpieczenia nawodnego, jak i brzegowego oraz zasady zabezpieczenia logistycznego jednostek pływających Marynarki Wojennej RP, które działają w rejonach oddalonych od macierzystych baz. W ostatnim rozdziale przedstawiono natomiast podstawowe metody odtwarzania gotowości bojowej okrętów na morzu.

W podręczniku można także zapoznać się z najważniejszymi pojęciami z logistyki, podanymi w języku polskim i angielskim, opracowanymi na podstawie krajowych dokumentów doktrynalnych oraz publikacji sojuszników NATO.

Podręcznik przeznaczony jest dla podchorążych wszystkich kierunków studiów oraz słuchaczy studiów podyplomowych i kursów szkolenia oficerów Marynarki Wojennej.

Rozdział 1

TEORETYCZNE PODSTAWY WOJSKOWEGO SYSTEMU LOGISTYCZNEGO

1.1. Geneza logistyki wojskowej

Logistyka jest terminem używanym w wojskowości, określającym teorię i praktykę fizycznych przepływów materiałów, towarów i usług zachodzących w czasie i przestrzeni pomiędzy uczestnikami życia gospodarczego. Pierwotnie oznaczał on zaopatrywanie, przemieszczanie i kwaterowanie wojsk, zwłaszcza podczas działań wojennych.

Słowo *logistyka* wywodzi się z języka starogreckiego i ma wspólny rdzeń z takimi wyrazami, jak:

- *logos* 'słowo, mowa, rozum, liczenie';
- *logiamos* 'obliczanie, rachunek, rozważanie';
- *logistes* 'rachmistrz';
- *logistikon* 'siła rozumu, rozsądek';
- *logistike* 'sztuka liczenia, sztuka kalkulowania'¹.

W Atenach urzędnik państwowy zwany *logistes* (rachmistrz) był odpowiedzialny za kontrolowanie finansów publicznych.

W języku łacińskim, którym posługiwali się starożytni Rzymianie, odnaleźć można odpowiedniki greckich słów, tj. *logica*, *logicus* czy *logistas*. W wojskach starożytnego Bizancjum *logista* pełnił funkcję intendenta. W legionach rzymskich *logistate* odpowiadał za ich zabezpieczenie i przygotowanie do wojny. Z greki i łaciny wywodzi się także francuskie słowo *logistique*, które oznacza transport, kwaterowanie i zaopatrywanie wojsk. W języku greckim pojęcie to nazywa cechy i umiejętności ('siła rozumu, rozwaga, rozsądek, sztuka liczenia i kalkulowania'), a we francuskim – przedmiot logistyki oraz wiedzę niezbędną do sprawnego zaopatrywania i przemieszczania wojsk.

Działania logistyczne zawsze były powiązane z zadaniami bojowymi. Ich celem było wsparcie sił zbrojnych stosownie do zamierzeń

¹ E. Nowak, *Logistyka wojskowa. Zarys teorii*, AON, Warszawa 1994, s. 12.

ich dowódców. Już w starożytności logistykę rozumiano jako teorię i praktykę prowadzenia gospodarki wojskowej.

Można przyjąć, że po raz pierwszy pojęcie *logistyka* zostało oficjalnie użyte w X w. n.e. przez cesarza bizantyjskiego Leontosa VI (886–911). W swoim dziele *Sumaryczne wyłożenie sztuki wojennej* omawia trzy nauki wojenne: strategię, taktykę i logistykę. Według niego głównym zadaniem logistyki jest zaopatrywanie wojsk, rozpoznanie terenu oraz odpowiednie przygotowanie przemieszczania i dyslokacji własnych sił. Twierdzi, że „jest rzeczą logistyki, żeby żołd był wypłacany, wojsko odpowiednio uzbrojone i uszeregowane, wyposażone w działa i sprzęt wojenny; żeby potrzeby wojska były dostatecznie i w odpowiednim czasie zaspokojone, a każda wyprawa odpowiednio przygotowana, tzn. przestrzeń i czas odpowiednio obliczony, obszar oszacowany z uwzględnieniem ruchu wojsk, a także siły oporu przeciwnika i zgodnie z tymi funkcjami należy regulować i podporządkować ruchy i podział sił zbrojnych”².

Dopiero w XIX w. logistyka została ponownie uznana za pełnoprawną naukę wojskową. W 1837 r. w Paryżu ukazała się książka generała armii francuskiej barona Antoine-Henri de Jomini – *Zarys sztuki wojennej*. Autor posługuje się w niej pojęciem logistyki. Słowo to wywodzi on z francuskiego *loger* ‘kwaterować, zaopatrywać, przygotowywać’ oraz z określenia *maréchal des logis* ‘kwatremistrz’³.

Do teorii i praktyki wojskowości logistykę w klasycznej formie wprowadzili dopiero w drugiej połowie XIX w. Amerykanie podczas wojny secesyjnej. Decydujący wkład wnieśli oficerowie wywodzący się z kadry marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Admirał Alfred Thayer Mahan (1840–1914), twórca doktryny potęgi morskiej i logistyki sił morskich, jako pierwszy wskazał na rolę potencjału ekonomicznego we współczesnej wojnie. Zwracał on szczególną uwagę na logistykę sił morskich, eksponując przede wszystkim ogromne znaczenie dobrych linii zaopatrywania, oraz gromadzenie zapasów paliwa, a także rolę i bezpieczeństwo stałych i pływających baz morskich.

Do rozwoju teoretycznych podstaw logistyki wojskowej znacząco przyczynił się komandor George Cyrus Thorpe (1875–1936). W swojej pierwszej pracy teoretycznej *Czysta logistyka. Nauka o przygotowaniu wojny* przedstawia naukowe podstawy opracowania zasad praktycznego funkcjonowania systemu logistycznego. Podkreśla on rolę i miejsce gospodarki narodowej w działaniach wojennych, włączając

² K. Ficoń, *Logistyka operacyjna. Na przykładzie resortu obrony narodowej*, „BEL Studio”, Warszawa 2004, s. 15.

³ E. Nowak, *Logistyka...*, op. cit., s. 12.

do logistyki procesy, takie jak przygotowanie gospodarcze do wojny, mobilizację gospodarczą i funkcjonowanie przemysłu zbrojeniowego. George Cyrus Thorpe był zwolennikiem wypracowania zdeterminowanych struktur logistycznych i powołania odpowiednich służb logistycznych, działających w siłach zbrojnych w zintegrowanym układzie sztabu operacyjnego i sztabu logistyki, którymi dowodziłby wspólny szef⁴.

Logistyka stała się pojęciem powszechnym w terminologii wojskowej dopiero w latach II wojny światowej. Lądujące w Europie wojska amerykańskie spopularyzowały to pojęcie, które weszło do użycia również w innych armiach sił alianckich, literaturze i codziennej praktyce. W latach 1940–1950 w publikacjach brytyjskich i francuskich *logistyka* występuje rzadko i jest początkowo synonimem słowa *administration* 'administracja'. W tym okresie w Europie przez administrację wojskową rozumiano zaopatrywanie, transport i hospitalizację⁵.

Dopiero utworzenie NATO i procesy integracyjne w dziedzinie militarnej zachodzące w Europie Zachodniej pod auspicjami Stanów Zjednoczonych spowodowały, że pojęcie to weszło do codziennego słownictwa wojskowego, a struktury organizacyjne, zasady i procedury logistyczne zostały zaadaptowane w narodowych systemach sojuszników.

Bardzo istotny wkład w rozwój współczesnej logistyki wojskowej wniósł amerykański kontradmirał Henry Effingham Eccles⁶. Wyróżnia on trzy wymiary logistyki, do których należą:

- 1) Cztery kategorie środków logistycznych: stany osobowe, zasoby materiałowe, urządzenia i usługi.
- 2) Trzy elementy: zapotrzebowanie, zakupy i dystrybucja.
- 3) Cztery aspekty: organizacja, planowanie, realizacja i nadzór.

Według niego logistykę pod względem organizacyjnym można podzielić na następujące działy:

- stany osobowe;
- zaopatrzenie i budownictwo;
- remonty i awarie;
- technika bojowa, obsługa techniczna i eksploatacja;
- transport i przemieszczanie;
- służba zdrowia.

⁴ K. Ficoń, *Logistyka operacyjna...*, op. cit., s. 19.

⁵ M. Brzeziński, *Logistyka wojsk lądowych. Zabezpieczenie logistyczne oddziałów i pododdziałów w działaniach taktycznych*, WAT, Warszawa 1998, s. 15.

⁶ K. Ficoń, *Współczesna logistyka wojskowa*, „BEL Studio”, Warszawa 2002, s. 19.

W terminologii stosowanej przez Henry'ego E. Ecclesa zasadniczą kategorią jest logistyka wojskowa (*military logistics*). Definiuje ją jako planowanie i realizację zabezpieczenia materiałowo-technicznego narodowych sił zbrojnych państw NATO oraz tworzenie odpowiednich warunków socjalno-bytowych i zdrowotnych do wykonywania stawianych przed nimi zadań. Dodatkowo określa zakres funkcjonowania logistyki cywilnej (*civilian logistics*), przez którą rozumie planowanie, gromadzenie i dystrybucję zapasów towarów, środków materiałowo-technicznych oraz świadczenie usług przez sektor cywilny gospodarki narodowej dla zabezpieczenia wykonania zadania.

1.2. Pojęcie i zadania logistyki wojskowej

Logistyka wojskowa jest jedną z dyscyplin sztuki wojennej. Zapewnia ona wojskom wysoką skuteczność dostaw zaopatrzenia oraz świadczenie usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych. Logistyka we współczesnej literaturze fachowej definiowana jest wielorako. W większości definicji logistyka przedstawiana jest przede wszystkim jako zbiór metod efektywnego zarządzania. W zależności od podejścia do tego zagadnienia główny akcent kładziony jest na utrzymywanie zapasów, ich składowanie i przemieszczanie, konkretnie przedstawione procesy gospodarcze, ich organizację oraz zarządzanie nimi.

Logistykę wojskową, której zakres i główne cele są inne niż w logistyce cywilnej, definiuje się jako:

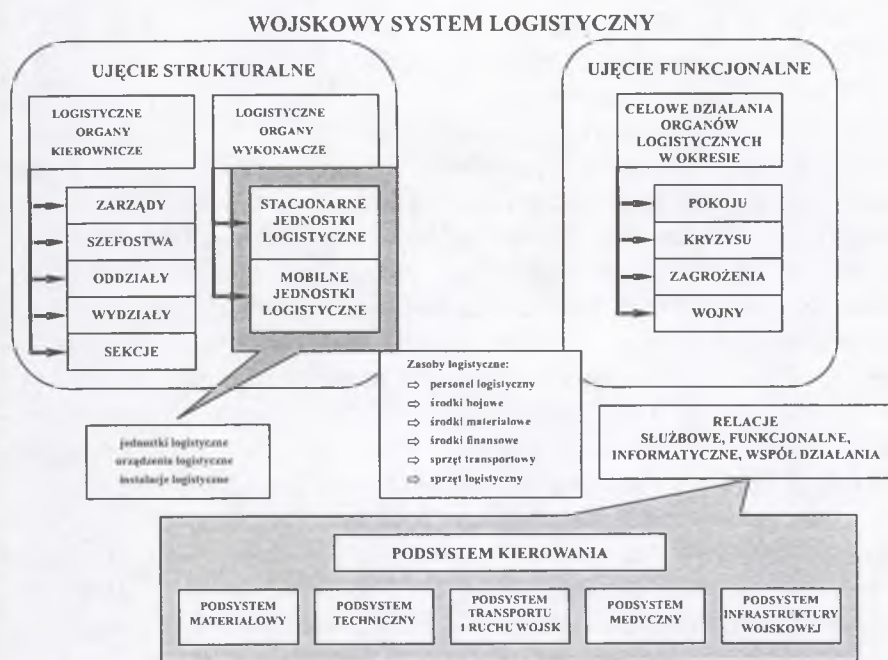
- 1) Dział sztuki wojennej o planowaniu, przygotowaniu i realizacji dostaw zaopatrzenia oraz usług zapewniających wojskom skuteczne szkolenie i prowadzenie działań bojowych.
- 2) Teoria i praktyka tworzenia warunków technicznych i bytowych do wszechstronnego zaopatrywania wojsk, eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego, opieki medyczno-sanitarnej, utrzymania infrastruktury wojskowej, transportu i komunikacji wojskowej oraz kierowania tymi działaniami w czasie pokoju, rozwinięcia mobilizacyjnego i operacyjnego oraz wojny.

Zgodnie z *Doktryną logistyczną Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*⁷ logistyka wojskowa – to dziedzina wiedzy zajmująca się utrzymaniem zdolności bojowej sił zbrojnych, która obejmuje takie aspekty

⁷ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* (DD/4), SGWP – GZL, Warszawa 2004, s. 11.

działalności logistycznej, jak: kierowanie, zabezpieczenie materiałowe i techniczne, transport i ruch wojsk oraz elementy logistyczne zabezpieczenia medycznego. Logistyka wojskowa zajmuje się ponadto:

- planowaniem, pozyskiwaniem, przechowywaniem, transportem, dystrybucją, utrzymaniem i konserwacją oraz utylizacją uzbrojenia, sprzętu i środków materiałowo-technicznych, a także pracami badawczo-rozwojowymi z zakresu logistyki;
- transportem stanów osobowych;
- budową, utrzymaniem, konserwacją, użytkowaniem i pozyskiwaniem oraz pozbywaniem się budynków i instalacji;
- świadczeniem specjalistycznych usług logistycznych;
- ewakuacją i logistyką medyczną.



Rys. 1. Struktura wojskowego systemu logistycznego

System logistyczny jest zbiorem elementów struktury organizacyjnej oraz obszarów funkcjonalnych, których przeznaczenie oraz wzajemne powiązania i relacje zapewniają działanie Sił Zbrojnych RP w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Utrzymuje niezbędny potencjał wykonawczy (jednostki, urządzenia i instalacje logistyczne) oraz zasoby logistyczne (personel logistyczny, środki bojowe, materiałowe

i finansowe, sprzęt transportowy i logistyczny), dzięki czemu wojska mogą wykonywać zadania w czasie pokoju oraz prowadzić długotrwałe operacje w każdych warunkach, we wszystkich strefach klimatycznych i w znacznym oddaleniu od macierzystego terytorium⁸.

Wojskowy system logistyczny można rozpatrywać pod względem strukturalnym i funkcjonalnym. W pierwszym ujęciu skupiamy się na logistycznych organach kierowniczych i wykonawczych (rys. 1), w drugim natomiast – na celowym działaniu organów logistycznych zapewniających ciągłość wsparcia logistycznego wojsk w każdych warunkach.

Przedmiotem organizacji i zarządzania w logistyce wojskowej są następujące podsystemy wchodzące w skład systemu logistycznego:

- kierowania (utożsamiany z organami dowódczo-sztabowymi danego pionu logistycznego);
- materiałowy;
- techniczny;
- transportu i ruchu wojsk;
- medyczny;
- infrastruktury wojskowej.

Dla współczesnej logistyki wojskowej charakterystyczne są takie cechy, jak systemowość ujmowania działań logistycznych, integracja zarządzania działaniami logistycznymi oraz optymalizacja procesów logistycznych. Jej cechą szczególną jest natomiast organizacyjno-funkcjonalna podrzędność wobec systemu operacyjnego, która rzutuje na odmienną gradację kryteriów i zasad działania systemu logistycznego. Tylko w wyjątkowych warunkach, np. w czasie pokoju, logistyka wojskowa może kierować się „klasycznym” dla logistyki cywilnej kryterium minimalnych kosztów, a jeszcze rzadziej – naczelnym kryterium gospodarki rynkowej, tj. maksymalnego zysku⁹.

O skuteczności wojskowego systemu logistycznego w czasie działań wojennych decyduje to, czy zadania logistyczne są realizowane we właściwym czasie i miejscu (na rzecz odpowiedniego odbiorcy) oraz w odpowiedniej ilości i jakości. W czasie pokoju musi być spełniony jeszcze jeden warunek – właściwe koszty wykonania zadań.

Logistyka cywilna, obejmująca odpowiednie resorty gospodarki narodowej, zarówno sektora państwowego, jak i prywatnego, stanowi otoczenie systemowe dla logistyki wojskowej. System logistyki cywilnej zawiera część potencjału surowcowego, materiałowo-technicznego,

⁸ *Doktryna logistyczna...*, op. cit., s. 25.

⁹ K. Ficoń, *Problemy wdrażania informatyki w systemie logistycznym Marynarki Wojennej*, IV Resortowa Konferencja Naukowa „Logistyka w Siłach Zbrojnych RP”, AMW, Gdynia 1997, s. 37.

produkcyjno-remontowego, usługowego, komunikacyjnego itp., który jest wykorzystywany do zapewnienia zdolności obronnych państwa. System logistyki wojskowej składa się z ruchomego potencjału sił i środków pododdziałów oraz oddziałów logistycznych i stacjonarnej infrastruktury logistycznej. W czasie wojny duży wpływ na działanie systemu logistycznego walczących wojsk ma potencjał logistyczny nie tylko sąsiadów (sojuszników), ale także przeciwnika (określany jako zdobycze wojenne).

Z podstawowej funkcji wojskowego systemu logistycznego, tj. obsługi logistycznej wojsk, wynikają zadania, które warunkują jego właściwe działanie¹⁰:

- utrzymanie oraz unowocześnianie służb logistycznych (organizowanie szkolenia oraz zachowanie w siłach zbrojnych niezbędnej liczby specjalistów i wyposażenia technicznego umożliwiającego właściwe zabezpieczenie logistyczne wojsk);
- zachowanie i modernizacja logistycznej infrastruktury wojskowej (optymalizacja liczby obiektów, ich rozmieszczenie i odpowiednie wyposażenie);
- utrzymanie zapasów wojennych na wymaganym poziomie (gromadzenie, przechowywanie, ochrona i obrona zapasów środków materiałowych oraz ich odnowa dla zapewnienia im właściwej jakości);
- zachowanie oraz modernizacja logistycznego systemu kierowania (dostosowanie zasad i metod kierowania logistyką, systematyczny postęp we wdrażaniu nowoczesnych systemów informatycznych, łączności oraz automatycznych systemów zarządzania).

Procesy logistyczne podlegają ciągłej racjonalizacji i optymalizacji. Racjonalizacja polega na stopniowym usprawnianiu dotychczasowych rozwiązań, a optymalizacja – na umiejętnym wyborze tych najlepszych spośród wielu możliwych wariantów.

Wojskowy system logistyczny organizuje i realizuje dostawy zaopatrzenia dla sił zbrojnych oraz świadczy usługi niezbędne wojskom do szkolenia i walki. Rolą zabezpieczenia logistycznego jest zaopatrywanie, eksploatacja uzbrojenia i sprzętu wojskowego, zabezpieczenie medyczne i komunikacyjne oraz utrzymanie infrastruktury. Jego istota polega na stworzeniu warunków do skutecznego prowadzenia działań. W tym celu dąży się do przygotowania oraz utrzymania odpowiednio urzutowanego i rozmieszczonego w terenie potencjału logistycznego, a także zapewnienia jego racjonalnego zastosowania, przy szerokim

¹⁰ M. Brzeziński, E. Chylak, *Eksploatacja w logistyce wojskowej*, „Bellona”, Warszawa 1996, s. 17–19.

uwzględnieniu terenowej infrastruktury logistycznej. Dzięki zabezpieczeniu logistycznemu wojsku można dostarczyć środki niezbędne do życia i walki, a ludzi i sprzęt przygotować do prowadzenia działań. Rezultat jest zadowalający, gdy zaopatrzenie i usługi konieczne dla wojsk zostały zrealizowane w zaplanowanych ilościach, jakości, miejscu i czasie¹¹.

W logistyce wojskowej za wykonanie tych zadań odpowiedzialne są następujące podsystemy organizacyjno-funkcjonalne:

- zaopatrzenia;
- eksploatacji;
- medyczny;
- komunikacji;
- infrastruktury.

Spośród nich nadrzędną rolę odgrywa podsystem kierowania, który koordynuje ich pracę zgodnie z potrzebami zabezpieczenia logistycznego planów operacyjnych. Niezależnie od nadrzędnego systemu kierowania każdy z pięciu podsystemów funkcjonalnych ma swój autonomiczny organ kierowania na poziomie swojego systemu.

Usługi logistyczne (rys. 2) dzielą się na specjalistyczne i gospodarczo-bytowe. Do pierwszej grupy zalicza się m.in. usługi techniczne, medyczne i transportowe (załadunkowe, wyładunkowe i przeładunkowe). Mają one za zadanie:

- utrzymywać w gotowości do użycia oraz odtwarzać stan techniczny uzbrojenia i sprzętu wojskowego;
- zapewnić odpowiedni stan zdrowotny;
- udzielać pomocy medycznej rannym i chorym;
- realizować przewozy zaopatrzeniowe, przerzut sił i ładunków;
- wykorzystać obiekty wojskowe i cywilne infrastruktury technicznej¹².

Do drugiej grupy należą usługi żywieniowe, piekarnicze, handlowe, kwaterunkowe, finansowe, szewskie, krawieckie, pralnicze, kąpielowe itp. Są one niezbędne do tego, aby stworzyć żołnierzom odpowiednie warunki socjalno-bytowe¹³.

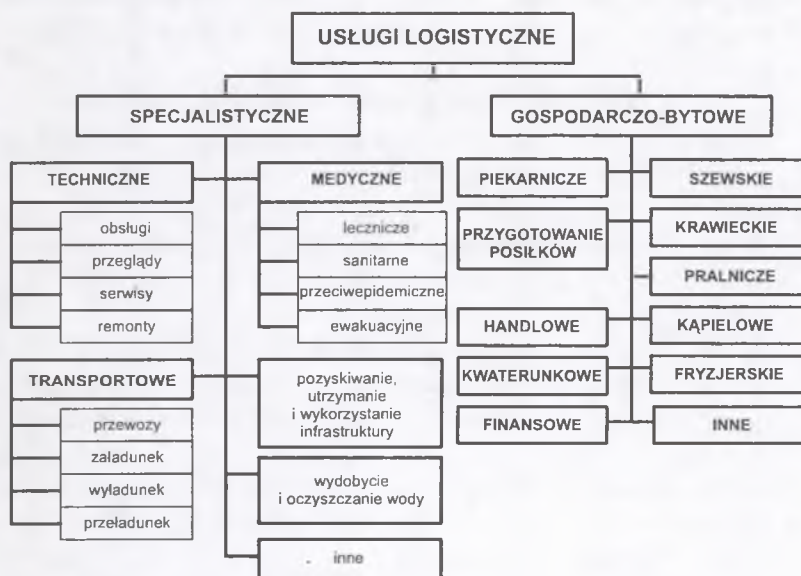
Procesy logistyczne zachodzące w łańcuchu dostaw zaopatrzenia i świadczenia usług podlegają ogólnym zasadom sztuki wojennej. Specyfika zabezpieczenia logistycznego sprawia, że oprócz nich w logistyce wojskowej obowiązują także zasady szczegółowe. Są

¹¹ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 39–41.

¹² *Regulamin działań Marynarki Wojennej (DD/3.1)*, SGWP – DMW, Gdynia 2008, s. 13.

¹³ *Ibidem*.

one charakterystyczne dla działań prowadzonych na rzecz obronności państwa oraz związanych z organizowaniem i realizacją dostaw zaopatrzenia, a także świadczeniem usług dla wojsk.



Rys. 2. Podział usług logistycznych

Zabezpieczenie logistyczne jest skuteczne jedynie wówczas, gdy przestrzega się tych szczególnych reguł funkcjonowania organów, jednostek i urzędów logistycznych oraz stosowania właściwie dobranych metod, technik, sposobów racjonalizacji i optymalizacji. Do zasad, które ze względu na ich swoistość można nazwać logistycznymi, należą¹⁴:

1) **Zasada gospodarności** – dążenie do minimalizacji nakładów na osiągnięcie założonego celu przy jednoczesnej maksymalizacji efektów uzyskiwanych za pomocą posiadanych środków.

2) **Zasada celowości** – ukierunkowanie pracy wszystkich pionów zabezpieczenia logistycznego przez określenie celu głównego oraz celów pośrednich, etapowych, częściowych i dodatkowych.

¹⁴ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 46–48.

3) **Zasada koncentracji wysiłku** – konieczność określenia w każdej sytuacji głównego wysiłku zabezpieczenia logistycznego.

4) **Zasada ekonomii sił** – możliwość oszczędnego gospodarowania posiadanym potencjałem logistycznym w jednym ogniwie w celu stworzenia warunków do skupienia potencjału w innym.

5) **Zasada prostoty działań** – stosowanie podczas organizowania zabezpieczenia logistycznego nieskomplikowanych rozwiązań mających największe prawdopodobieństwo realizacji.

6) **Zasada bezpieczeństwa** – realizacja procesów logistycznych niewywołująca zagrożeń ekologicznych oraz dla zdrowia ludzi.

7) **Zasada jedności dowodzenia** – bezpośrednio uczestnictwo dowódców w organizacji procesu zabezpieczenia logistycznego oraz w możliwości wpływu na treść zamiaru i decyzji dowódcy.

8) **Zasada harmonii** – konieczność bilansowania potrzeb logistycznych z możliwościami ich zabezpieczenia.

9) **Zasada elastyczności** – umiejętność reagowania organów kierowania zabezpieczeniem logistycznym wszystkich szczebli na zmieniającą się ciągle sytuację taktyczną i logistyczną przez dostosowanie do niej metod i form zarządzania.

10) **Zasada optymalizacji zapasów zaopatrzenia** – utrzymanie na każdym szczeblu organizacyjnym zapasów niezbędnych do skutecznego prowadzenia działań w określonym czasie.

11) **Zasada ograniczonej samowystarczalności zaopatrzeniowej** – sposób urzutowania zapasów zaopatrzenia na poszczególnych szczeblach organizacyjnych.

12) **Zasada ubezpieczenia** – zapewnienie systemowi zabezpieczenia logistycznego odpowiedniej niezawodności, żywotności i operatywności.

Zasady logistyczne wynikają z ogólnych zadań realizowanych przez gospodarkę narodową i siły zbrojne na rzecz obronności i zabezpieczenia warunków do skutecznego prowadzenia działań przez walczące wojska. Zgodnie z tymi regułami wojskowy system logistyczny powinien charakteryzować się mobilnością, inicjatywą, prostotą, zdolnością szybkiej reakcji i elastycznością.

Przyjęte w logistyce wojskowej rozwiązania mają charakter ogólny – obowiązują we wszystkich elementach systemów logistycznych, na każdym szczeblu dowodzenia wojskami, lub też szczegółowy – są stosowane jedynie w poszczególnych pionach funkcyjnych.

1.3. Specyfika zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej

Siły Marynarki Wojennej otrzymują następujące zabezpieczenie logistyczne: materiałowe, techniczne, medyczne, transportu i ruchu wojsk oraz infrastruktury. Zapewnia się im ponadto inne rodzaje zabezpieczenia, np. techniczno-lotniskowe czy inżynieryjno-portowe, a także zaspokaja potrzeby bytowe jeńców wojennych oraz organizuje pochówki poległych i zmarłych marynarzy¹⁵.

Rolą logistyki w Marynarce Wojennej jest takie przygotowanie działań organów logistycznych, aby zapewniały one ciągłość i kompleksowość zabezpieczenia logistycznego sił w czasie wykonywania zadań. Ze względu na zmienny charakter operacji, w których mogą uczestniczyć siły morskie w obszarach funkcjonalnych logistyki Marynarki Wojennej, wyróżnia się trzy rodzaje wsparcia logistycznego¹⁶:

- działań obronnych w operacjach połączonych na terytorium Polski, prowadzonych przez dowództwo operacyjne;
- w sojuszniczej operacji obronnej zgodnie z art. 5 *Traktatu północnoatlantyckiego* oraz w operacjach w nim nieokreślonych, prowadzonych przez Organizację Narodów Zjednoczonych lub inne organizacje podczas operacji pokojowych i kryzysowych poza granicami kraju;
- w operacjach humanitarnych oraz działaniach w czasie klęsk i katastrof na terytorium Polski i poza nim.

Głównym celem zabezpieczenia logistycznego Marynarki Wojennej jest całościowe zaspokajanie potrzeb sił okrętowych, statków powietrznych, oddziałów i pododdziałów brzegowych. Są to działania związane z ukończeniem, sprawnością i gotowością do użycia uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków bojowych i materiałowych niezbędnych w szkoleniu i walce.

¹⁵ *Regulamin działań...*, op. cit., s. 13.

¹⁶ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej* (DD/4.1), SGWP – DMW, Gdynia 2008, s. 7.

Zgodnie z wymogami taktyki i sztuki operacyjnej sił morskich zabezpieczenie logistyczne realizuje takie zadania, jak:

- zaopatrywanie sił morskich w sprzęt, środki ogniowe i materiały;
- eksploatacja techniki bojowej – morskiej, lotniczej i lądowej;
- zabezpieczenie medyczne działań bojowych oraz komunikacyjne i transportowe;
- utrzymanie odpowiedniej infrastruktury wojskowej.

Cechą szczególną zabezpieczenia logistycznego Marynarki Wojennej jest to, że równolegle działa na rzecz sił morskich, lotnictwa morskiego i jednostek brzegowych (nadbrzeżnych) w strefach wyznaczonych przez obszary jej działań. W narodowym systemie obrony jest to obszar operacyjnego zainteresowania Marynarki Wojennej i strefa jej obrony – przybrzeżna i morska. W sojuszniczym systemie obrony są to natomiast wszystkie obszary odpowiedzialności NATO. Polska Marynarka Wojenna może dodatkowo realizować zadania wynikające z uczestnictwa w misjach stabilizacyjnych i humanitarnych na dowolnym obszarze geograficznym.

W narodowym systemie obrony zabezpieczenie logistyczne sił Marynarki Wojennej realizowane jest:

1) W strefie morskiej obejmującej akwen wodny tożsamy ze strefą obrony Marynarki Wojennej, odpowiadającej polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej. W niej zaopatruje się zespoły okrętów w środki bojowe i materiałowe oraz prowadzi ewakuację uszkodzonej techniki morskiej, ratownictwo załóg okrętów i samolotów oraz ewakuację medyczną.

2) W strefie przybrzeżnej składającej się z red, kotwicowisk i awanportów, kanałów i basenów portowych oraz obszarów od linii brzegowej do najbliższej rubieży nadbrzeżnej znaczenia operacyjnego (3–5 km). Tu prowadzi się pełną obsługę okrętów, odtwarza ich zdolność techniczną oraz gotowość i zdolność bojową.

3) W strefie lądowej (poza przybrzeżną), w której wyznacza się rejony rozmieszczania mobilnego potencjału logistycznego, lotniska Marynarki Wojennej, stacjonarną bazę szpitalną oraz techniczne urządzenia remontu uzbrojenia i sprzętu, a także składy i składnice.

Zabezpieczenie logistyczne sił Marynarki Wojennej realizowane jest z wykorzystaniem dostaw środków zaopatrzenia ze stacjonarnych urządzeń logistycznych zarówno Marynarki Wojennej, jak i Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych. Bezpośrednie zadania zabezpieczenia logistycznego wypełniają takie elementy logistyczne

Marynarki Wojennej, jak organy kierowania logistycznego szczebla taktycznego, jednostki i urządzenia logistyczne szczebla taktycznego oraz organa infrastruktury materiałowo-technicznej, do których należą:

- komendy portów wojennych (KPW);
- bazy morskie i lotnicze (BM i BLot);
- punkty bazowania okrętów (PB);
- punkty manewrowego bazowania okrętów (PMB);
- kotwicowiska i miejsca postoju okrętów;
- punkty remontu okrętów (PRO);
- rozśrodkowane punkty remontu okrętów (RPRO);
- punkty zbiórki uszkodzonego sprzętu (PZUS);
- patrole rozpoznania i pomocy technicznej (PRiPT);
- obwody profilaktyczno-lecznicze (OPLech).

W poszczególnych strefach utrzymywane i rozmieszczane są niezbędne siły oraz środki mobilnego i stacjonarnego potencjału logistycznego:

1) W strefie morskiej są to mobilne pływające środki transportowe oraz część składu dywizjonów pomocniczych jednostek pływających.

2) W strefie przybrzeżnej znajdują się siły i środki KPW utrzymujące punkty stałego i manewrowego bazowania oraz militaryzowane stocznie i armatorskie bazy remontowe, w których realizuje się podstawowe zadania związane z bazowaniem, zaopatrywaniem, wszechstronną obsługą i remontem okrętów.

3) W strefie lądowej są bazy lotnicze Marynarki Wojennej, rejon rozmieszczenia elementów logistycznych szczebla operacyjnego podporządkowane Inspektoratowi Wsparcia Sił Zbrojnych i Marynarce Wojennej, stacjonarne i polowe obiekty oraz urządzenia służby zdrowia, a także sieć (ruchoomych i stacjonarnych) elementów systemu remontu okrętów oraz innego uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Strefa ta obejmuje również drogi dowozu i ewakuacji wraz z pododdziałami ewakuacyjnymi, remontowymi oraz rozpoznania i pomocy technicznej.

Ze względu na charakter działań prowadzonych przez siły Marynarki Wojennej zabezpieczenie logistyczne może być realizowane na rzecz¹⁷:

1) Sił biorących udział w działaniach obronnych w strefie obrony Marynarki Wojennej, kierowanych przez dowództwo

¹⁷ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 11.

operacyjne, w czasie operacji połączonych i humanitarnych związanych ze zwalczaniem klęsk żywiołowych i katastrof na terytorium kraju.

2) Sił Marynarki Wojennej wykonujących swoje zadania poza strefą obrony, w kolektywnej obronie państw członkowskich NATO bądź uczestniczących w komponencie wojskowym Unii Europejskiej oraz operacjach wspierania pokoju, a także w działaniach prewencyjno-stabilizujących oraz akcjach organizowanych przez instytucje i organizacje międzynarodowe.

3) Sił i struktur Sojuszu Północnoatlantyckiego i wynika z obowiązków państwa gospodarza.

Jednostki i urzędnictwa logistyczne Marynarki Wojennej RP ze względu na ich lokalizację można podzielić na¹⁸:

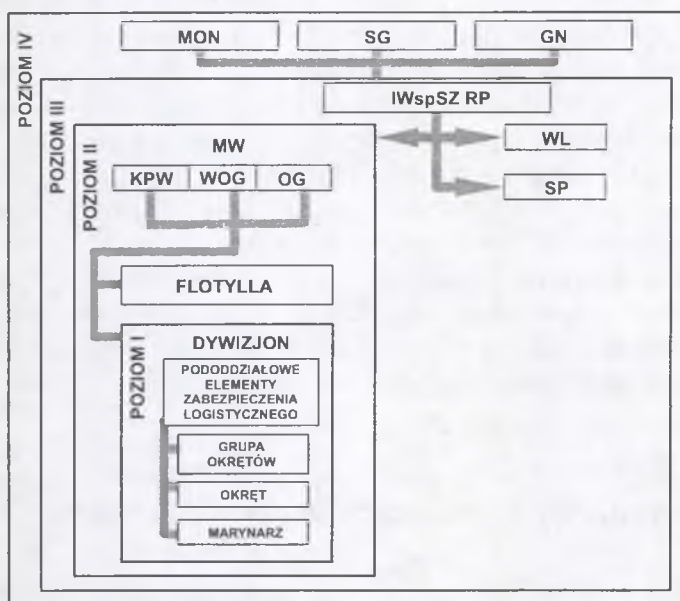
1) Stacjonarne jednostki logistyczne, które realizują zabezpieczenie logistyczne sił morskich, lotniczych i jednostek brzegowych Marynarki Wojennej w rejonach ich stałego lub czasowego bazowania. Są to: komendy portów wojennych, punkty bazowania oraz manewrowego bazowania, bazy lotnicze Marynarki Wojennej, punkty remontu okrętów i rozśrodkowane punkty remontu okrętów, poligon kontrolno-pomiarowy, jednostki zabezpieczenia specjalnego i usługowe oraz obwody profilaktyczno-lecznicze.

2) Mobilne jednostki logistyczne, które mogą realizować zabezpieczenie logistyczne jednostek w warunkach zmiany dyslokacji ich sił. Do tej grupy należą: dywizjony okrętów pomocniczych, kompanie, bataliony transportowe i zaopatrzenia oraz kompanie medyczne.

Zabezpieczenie logistyczne może być prowadzone na czterech poziomach uzależnionych od rodzaju działań wojennych (rys. 3). Poziom I taktyczny – oddział stanowi zabezpieczenie bezpośrednie, które obejmuje usługi logistyczne zarówno gospodarczo-bytowe, jak i specjalistyczne. Zabezpieczenie na tym poziomie realizowane jest od pojedynczego żołnierza w pododdziale lub na okręcie do szczebla dywizjonu lub batalionu. Poziom II taktyczny polega na zabezpieczeniu pośrednim przez samodzielne oddziały gospodarcze oraz oddziały gospodarcze floty i baz lotniczych w zakresie zaopatrzenia, transportu i ruchu wojsk, zabezpieczenia technicznego i medycznego, świadczonego głównie na rzecz pododdziałów gospodarczych. Poziom III operacyjny skupiony jest na organizacji i utrzymaniu ciągłości zabezpieczenia sił Marynarki Wojennej na obszarze operacji połączonych. Realizowany jest na rzecz sił Marynarki Wojennej RP

¹⁸ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 17.

przede wszystkim przez Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych. Obejmuje on: zabezpieczenie przyjęcia, rozmieszczenia i rozwinięcia operacyjnego sił Marynarki Wojennej, dystrybucję i kierowanie rezerwami na obszarze działań połączonych, kontraktację oraz pozyskiwanie zaopatrzenia i usług, a także kontrolę ruchu wojsk. Poziom IV strategiczny dotyczy mobilizacji wojsk i gospodarki narodowej, przetrzutu strategicznego sił oraz zadań wykonywanych na obszarze działań połączonych. Zabezpieczenie logistyczne na tym poziomie realizowane jest dla osiągnięcia celu określonego w narodowej doktrynie bezpieczeństwa i obejmuje zadania realizowane przez Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, centralne instytucje wojskowe i przemysł¹⁹.



Rys. 3. Poziomy zabezpieczenia logistycznego

Organizowanie zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej polega na:

- wyznaczaniu i przygotowaniu obiektów systemu bazowania, zaopatrywania i remontów okrętów;
- przygotowaniu i ugrupowaniu organów, oddziałów, pododdziałów i urzędzeń logistycznych;

¹⁹ Opracowano na podstawie: *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej* (DD/4.1), s. 18.

- rozmieszczeniu sił na akwenach i w terenie oraz rozmieszczaniu ich w zależności od rozwoju działań bojowych;
- wyznaczaniu sieci komunikacyjnej dowozu i ewakuacji;
- obronie i ochronie oddziałów, pododdziałów i urzędzeń logistycznych.

Przygotowanie zabezpieczenia logistycznego zespołów jednostek pływających Marynarki Wojennej i innych sił wchodzących w jej skład zależy przede wszystkim od kierunku zagrożenia, rodzaju otrzymanego zadania, decyzji dowódcy, sytuacji bojowej (operacyjnej) i logistycznej, warunków terenowych i atmosferycznych oraz możliwości wykonawczych oddziałów i pododdziałów logistycznych. Właściwie zorganizowane zabezpieczenie logistyczne powinno więc stworzyć siłom Marynarki Wojennej dogodne warunki utrzymania nakazanego (założonego) reżimu ich użycia przez: pełne i terminowe zaopatrywanie w uzbrojenie, sprzęt techniczny, techniczne środki bojowe i materiały, a także sprawne odtwarzanie ich stanu zdatności w razie uszkodzenia oraz szybkie udzielanie pomocy medycznej rannym i chorym członkom załóg jednostek pływających i brzegowych, stworzenie odpowiednich warunków komunikacyjnych oraz warunków do działania organów, oddziałów, pododdziałów i urzędzeń logistycznych.

Rodzaj wykonywanych zadań oraz możliwości wykorzystania infrastruktury logistycznej gospodarki morskiej determinują sposób ugrupowania oraz rozmieszczenia pododdziałów i urzędzeń logistycznych w strefie morskiej, przybrzeżnej i w głębi łądu.

1.4. Wsparcie logistyczne w operacjach morskich

Organizacja wsparcia logistycznego w operacjach morskich zależy od organów kierowania logistyką, jednostek i urzędzeń logistycznych oraz infrastruktury materiałowo-technicznej szczebla taktycznego. Elementami systemu logistycznego bezpośrednio realizującymi zadania wsparcia logistycznego sił Marynarki Wojennej są²⁰:

- komendy portu wojennego;
- bazy morskie i lotnicze;
- punkty stałego bazowania okrętów (PSB);
- punkty manewrowego bazowania okrętów;
- kotwiczowiska i miejsca postoju okrętów;
- punkty remontu okrętów;

²⁰ Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych..., op. cit., s. 18.

- rozśrodkowane punkty remontu okrętów;
- składnice Marynarki Wojennej.

Wsparcie logistyczne działań realizowanych w strefie odpowiedzialności Marynarki Wojennej RP prowadzone będzie na rzecz wyznaczonych sił działających w strukturach sojuszniczych oraz pozostających w podporządkowaniu narodowym. Zadanie to będzie wykonane przez stacjonarny system logistyczny wsparty potencjałem gospodarki narodowej RP oraz okręty wsparcia logistycznego (pomocnicze jednostki pływające) i okręty zaopatrzeniowe.

Odrębnym problemem jest wsparcie logistyczne sił wypełniających zadania wynikające ze zobowiązań sojuszniczych, prowadzone w ramach mandatu Organizacji Narodów Zjednoczonych lub przez inne organizacje podczas operacji pokojowych i kryzysowych poza granicami kraju. Cele te są realizowane podczas zabezpieczenia narodowego przez Narodowy Element Wsparcia Sojuszniczego, a także z wykorzystaniem Sojuszniczego Systemu Zabezpieczenia Nawodnego i Wsparcia Brzegowego, baz i portów morskich państw NATO działających w ramach HNS, umów dwu- i wielostronnych oraz Sojuszniczego Scentralizowanego Systemu Kontraktacji.

Rozdział 2

STRUKTURA I ZADANIA SYSTEMU LOGISTYCZNEGO SIŁ ZBROJNYCH RP

2.1. Przemiany systemowe w logistyce Sił Zbrojnych RP

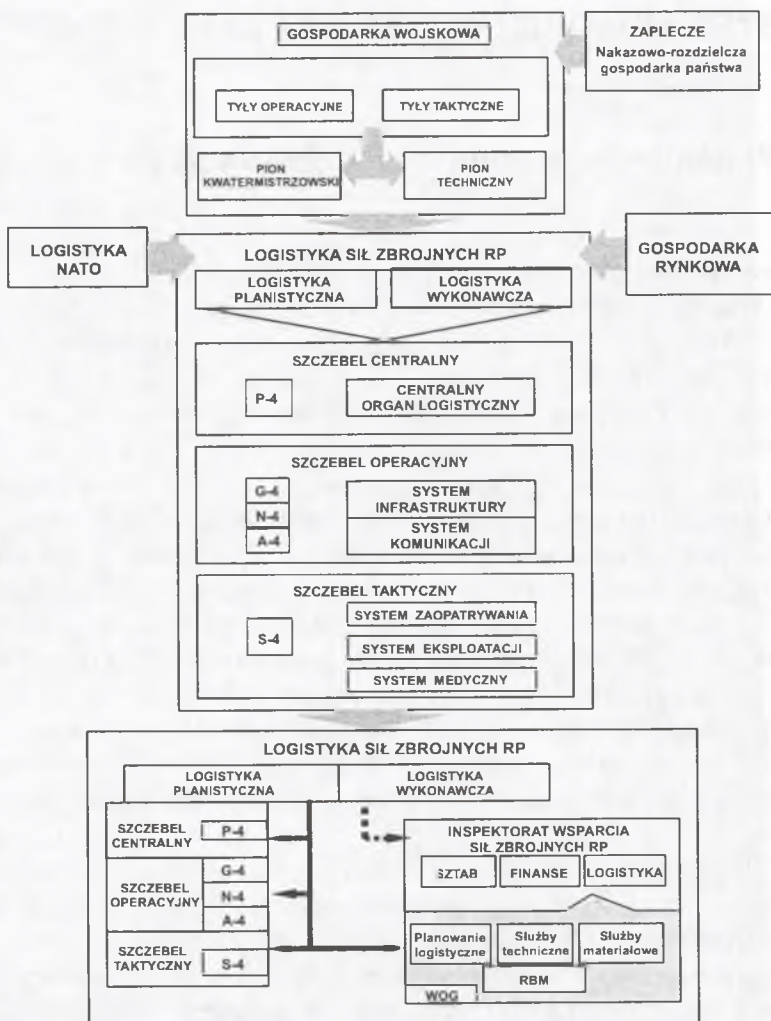
W państwach Układu Warszawskiego, w tym w Polsce, jako zabezpieczenie tyłowe określano działania, które na Zachodzie nazywano logistyką. Teoria i praktyka zabezpieczenia tyłowego kształtowała się pod wpływem Związku Radzieckiego. Przez pojęcie to rozumie się zabezpieczenie materiałowe, techniczne, medyczne i komunikacyjne oraz działalność kwaterunkowo-budowlaną.

Pod względem funkcjonalnym zabezpieczenie tyłowe dzielono na dwa samodzielne piony: techniczny i kwatermistrzowski. Zapleczem zabezpieczenia tyłowego wojska była centralnie sterowana, nakazowo-rozdzielcza gospodarka państwa. Nawiązanie przez Polskę na początku lat 90. XX w. współpracy ze strukturami Sojuszu Północnoatlantyckiego skutkowało stopniowym wprowadzaniem zmian, dzięki którym nasze wojska osiągnęły interoperacyjność z pozostałymi armiami NATO. Zmiany systemowe nie ominęły również logistyki sił zbrojnych (rys. 4) Zmieniły się jej zadania i struktura, co doprowadziło do rozproszenia kompetencji oraz odpowiedzialności za całościowe funkcjonowanie systemu.

Przeobrażenia te spowodowały znaczne opóźnienie we wdrażaniu nowoczesnych, zintegrowanych rozwiązań kierowania logistyką, uniemożliwiły stworzenie w Siłach Zbrojnych RP jednolitych norm regulujących zasady eksploatacji oraz gospodarki materiałowej, osłabiły więzi z gospodarką narodową w zakresie zadań PMG, a w konsekwencji doprowadziły do spadku efektywności funkcjonowania całego systemu²¹.

²¹ S. Dinter, *Transformacja logistyki kosztem Sił Zbrojnych RP*, „Przegląd Sił Powietrznych”, 2005, nr 10, s. 75.

Pełna integracja Sił Zbrojnych RP ze strukturami państw zachodnich, a zwłaszcza z NATO, wymusiła poważne zmiany organizacyjno-funkcjonalne, w tym również związane z organizacją zabezpieczenia logistycznego. Podstawowym zadaniem było dostosowanie logistyki Sił Zbrojnych RP do wymogów Sojuszu Północnoatlantyckiego. Realizowano je etapowo, w następujących po sobie latach.



Rys. 4. Transformacja systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP

W połowie lat 90. w resorcie obrony narodowej pojawiła się nowa koncepcja logistyki wojskowej. Polegała ona na zintegrowaniu pionu kwatermistrzowskiego i technicznego w jeden spójny system

zabezpieczenia logistycznego Sił Zbrojnych RP. System logistyczny sił zbrojnych składał się z elementów szczebla strategicznego realizujących zadania na rzecz wszystkich rodzajów sił zbrojnych oraz szczebla operacyjnego i taktycznego działających na rzecz tego rodzaju sił zbrojnych, w których strukturach funkcjonowały.

Systemy logistyczne Wojsk Lądowych, Sił Powietrznych oraz Marynarki Wojennej tworzyły organy kierowania szczebla operacyjnego i taktycznego oraz oddziały, pododdziały i urządzenia logistyczne o odpowiednim potencjale materiałowym, technicznym, medycznym i komunikacyjnym. W strukturach tych funkcjonowały zarówno elementy logistyki planistycznej, jak i wykonawczej.

Logistyka produkcji jest reprezentowana na szczeblu strategicznym. W strukturach systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP kieruje nią sekretarz stanu – pierwszy zastępca ministra obrony narodowej. Logistyka produkcji zajmuje się rozwojem uzbrojenia i sprzętu wojskowego, działalnością badawczo-rozwojową, polityką zbrojeniową, zaopatrywaniem w sprzęt, środki bojowe, techniczne i materiałowe.



Rys. 5. Podział logistyki w Siłach Zbrojnych RP

Źródło: opracowano na podstawie Założeń reorganizacji logistyki resortu obrony narodowej w latach 2005–2010, GZL P-4, Warszawa 2005.

Zadania logistyczne dotyczące konsumenta wykonywane są na szczeblu strategicznym, operacyjnym i taktycznym. Na szczeblu strategicznym logistyką konsumenta, zarówno pod względem planistycznym, jak i koordynacyjnym, kieruje szef Głównego Zarządu Logistyki — P4 za pośrednictwem Zarządu Planowania Logistycznego, który mu podlega. Na rys. 5 ogólnie przedstawiono strukturę logistyki produkcji i logistyki konsumenta.

Zadania logistyki konsumenta o charakterze planistycznym realizują planistyczno-operacyjne komórki logistyczne na szczeblu operacyjnym (G-4 w Wojskach Lądowych, A-4 w Siłach Powietrznych i N-4 w Marynarce Wojennej) i taktycznym (S-4). Zadania logistyki wykonawczej realizują komórki wykonawcze: pioniry logistyki wraz z podległymi jednostkami logistycznymi²².

2.2. Transformacja systemu logistycznego w Marynarce Wojennej RP

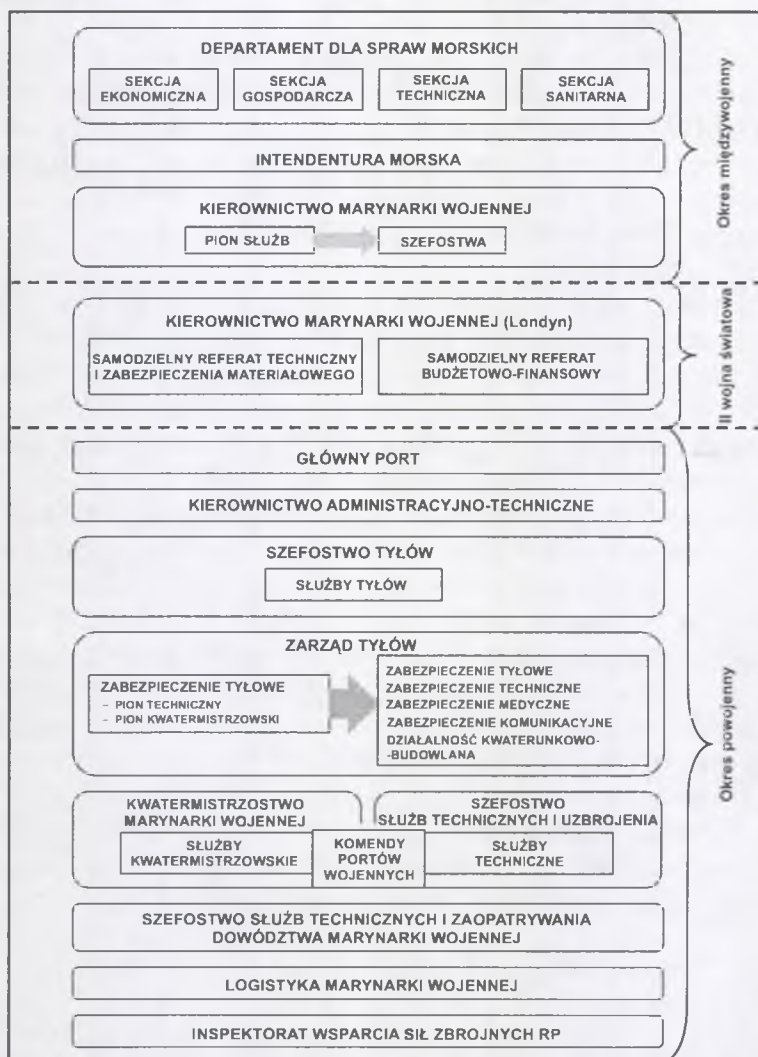
W nowo utworzonej, na mocy dekretu Naczelnika Państwa z 28 listopada 1918 r., Marynarce Polskiej nie funkcjonował żaden regularny system służb odpowiedzialnych za zabezpieczenie techniczne i zaopatrzenie. Pierwsze elementy struktur służb logistycznych pojawiły się dopiero po 20 marca 1919 r. W Departamencie dla Spraw Morskich powstały sekcje: Ekonomiczna, Techniczna, Gospodarcza i Sanitarna. W kwietniu 1921 r. utworzono Intendenturę Morską w Bydgoszczy. W wyniku restrukturyzacji Dowództwa Marynarki Wojennej powstało Kierownictwo Marynarki Wojennej, które składało się z Szefostwa Służb zajmującego się sprawami logistycznymi. Taka struktura funkcjonowała do wybuchu II wojny światowej. Po kampanii wrześniowej Kierownictwo Marynarki Wojennej zostało przeniesione najpierw do Paryża, a następnie do Londynu, gdzie – pomimo zachowania pewnej odrębności – jego działalność, w tym logistyczna, była ściśle podporządkowana Admiralicji Brytyjskiej. W tym okresie Kierownictwo Marynarki Wojennej obejmowało struktury logistyczne (szeroko rozumiane), takie jak Samodzielny Referat Techniczny i Zabezpieczenia Materiałowego oraz Samodzielny Referat Budżetowy²³.

Po wojnie Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego powołało organy kierownicze Marynarki Wojennej, w tym główny port, który stanowił załączek struktur systemu technicznego i zaopatrzenia. Efektem kolejnych zmian strukturalnych, wynikających z rozwoju polskiej Marynarki Wojennej, było przekształcenie Głównego Portu

²² W. Krakowski, *Rola i miejsce Inspektoratu Logistyki w Siłach Zbrojnych RP* (praca studyjna), AMW, Gdynia 2007, s. 23.

²³ B. Kurzyca, S. Kudela, *Rozwój strukturalny służb logistycznych Marynarki Wojennej 1919–1990*, IV Resortowa Konferencja Naukowa „Logistyka w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, AMW, Gdynia 1997, s. 77–78.

Marynarki Wojennej w Kierownictwo Administracyjno-Techniczne. Nowemu organowi przydzielono znacznie większy zakres zadań oraz rozbudowę struktur.



Rys. 6. Transformacja systemu logistycznego Marynarki Wojennej

Pod koniec 1950 r. Kierownictwo Administracyjno-Techniczne zostało rozformowane. Jego rolę przejęło nowo utworzone Szefostwo Tyłów Marynarki Wojennej. Wszystkie służby kwatermistrzowskie otrzymały nazwę służb tyłów. Kolejne zmiany nastąpiły w 1953 r., kiedy

to przemianowano szefostwa na zarządy i zwiększono liczbę etatów. Struktura taka była zgodna z doktryną obowiązującą w państwach Układu Warszawskiego, w której działania, zwane na Zachodzie logistyką, określano jako zabezpieczenie tyłowe. W ówczesnej strukturze Marynarki Wojennej RP można wyróżnić dwa samodzielne piony zabezpieczenia tyłowego: techniczny i kwatermistrzowski.

W 1956 r. służbę tyłów przemianowano na służbę kwatermistrzowską, a Zarząd Tyłów zastąpiono Kwatermistrzostwem Marynarki Wojennej. W następnych latach w kwatermistrzostwie zwiększono liczbę etatów oraz ponownie powołano komendy portów wojennych. Przekształcono ponadto Zarząd Techniki i Uzbrojenia Marynarki Wojennej w Szefostwo Służb Technicznych i Uzbrojenia Marynarki Wojennej²⁴.

Bardzo istotne zmiany zaszły pod koniec 1968 r., gdy z połączenia Kwatermistrzostwa Marynarki Wojennej oraz Szefostwa Służb Technicznych i Uzbrojenia Marynarki Wojennej powstało Szefostwo Służb Technicznych i Zaopatrzenia Dowództwa Marynarki Wojennej. Nowy organ wraz ze swoimi dwoma odrębnymi strukturami funkcjonalnymi – kwatermistrzowską i techniczną działał do początku lat 90.

Dopiero po przemianach społeczno-politycznych w Polsce, w Siłach Zbrojnych RP, w tym w Marynarce Wojennej, zaczęto posługiwać się pojęciem logistyki wojskowej i zabezpieczenia logistycznego jako zintegrowanego systemu gospodarki wojskowej. Lata 90. to ciągłe dostosowywanie systemu logistycznego Marynarki Wojennej – najpierw do realiów gospodarki rynkowej i do funkcjonowania poza strukturami Układu Warszawskiego, następnie do współpracy w Partnerstwie dla Pokoju, aż do realizacji wspólnych zadań sojuszniczych w zintegrowanych strukturach NATO.

Kolejne poważne zmiany, wyłączające ze struktur dowodzenia Marynarki Wojennej RP elementy logistyki wykonawczej, nastąpiły, kiedy utworzono Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP.

²⁴ B. Kurzyca, S. Kudela, *Rozwój strukturalny...*, op. cit., s. 79–80.

2.3. Rola i zadania Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP

Ważny etap restrukturyzacji systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP zakończyło powstanie Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP. Głównym celem jego powołania było rozdzielenie kompetencji planistycznych i wykonawczych. Zadaniem inspektoratu jest całościowa realizacja zadań zabezpieczenia logistycznego jednostek wojskowych wszystkich rodzajów sił zbrojnych, określanych na podstawie generowanych przez nie potrzeb, zarówno w czasie pokoju (w przypadku prowadzenia operacji połączonych w kraju i poza nim), jak i w sytuacjach zagrożeń kryzysowych. W tym celu inspektorat przejął znaczną część obowiązków Głównego Zarządu Planowania Logistycznego dotyczących planowania zasad eksploatacji sprzętu i określania reguł gospodarowania zasobami logistycznymi. Rodzaje sił zbrojnych w całości przekazały mu zadania z zakresu logistyki wykonawczej. Inspektorat jest centralnym organem logistycznym uzbrojenia i sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej.

Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP tworzony był etapowo na mocy decyzji ministra obrony narodowej i rozkazu szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Kluczowe znaczenie dla powstania tego organu miały:

1) *Decyzja Ministra Obrony Narodowej nr Z-74/Org./P1 z dnia 6 października 2006 r. w sprawie sformowania Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.*

2) *Decyzja Ministra Obrony Narodowej nr PF-39/Org./P1 z dnia 30 maja 2007 r. w sprawie podporządkowania szefowi Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych wybranych jednostek organizacyjnych podległych dotychczas dowódcom rodzajów sił zbrojnych oraz dowódcy Dowództwa Operacyjnego.*

3) *Rozkaz Szefa Sztabu Generalnego WP nr 1029/Org./P1 z dnia 13 października 2006 r. w sprawie przygotowania warunków do funkcjonowania Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych w garnizonie Bydgoszcz.*

Inspektorat składa się z komórek podległych bezpośrednio jego szefowi, takich jak: Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk, Oddział Prawny, Oddział Wychowawczy, Pion Ochrony Informacji Niejawnych, Sekretariat, Wydział Prasowy i Administracji Ogólnej,

a także z czterech pionów funkcjonalnych, czyli szefostwa sztabu, logistyki i finansów (rys. 7).

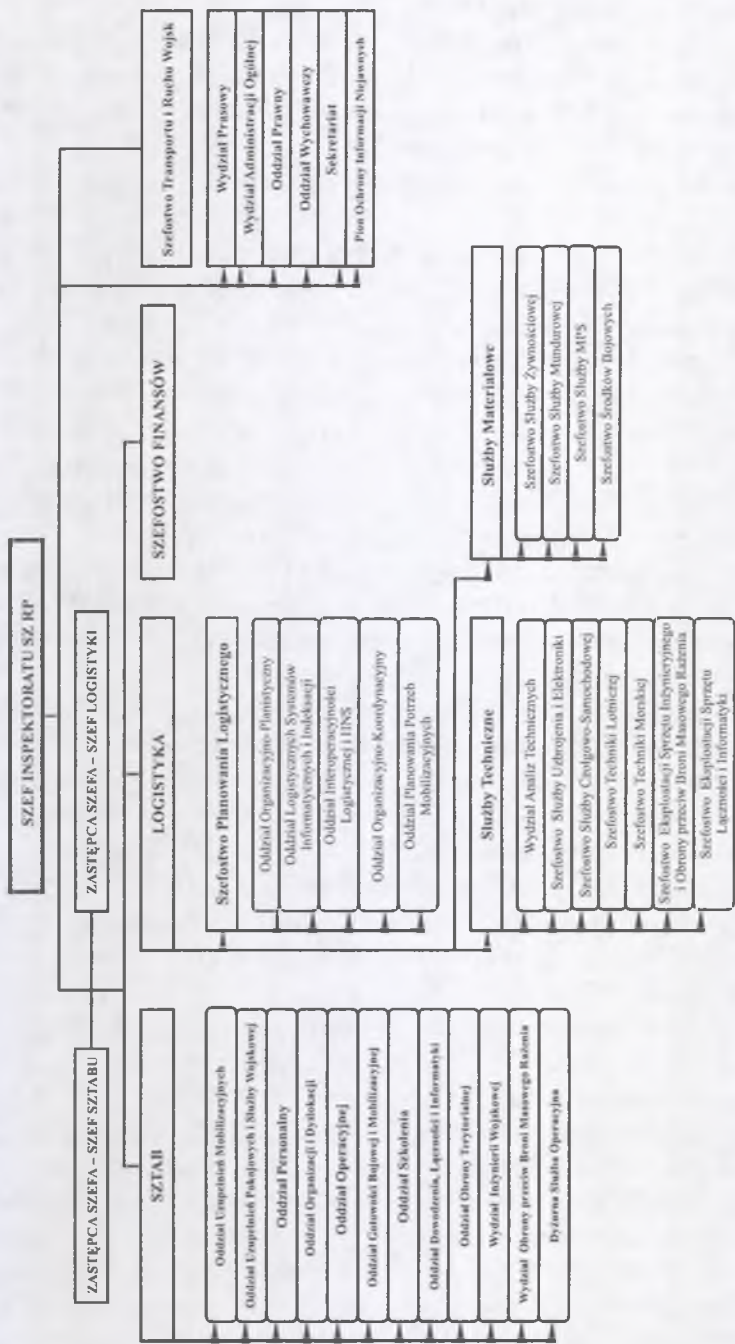
Pionowi szefa sztabu podlega dziewięć oddziałów i dwa wydziały oraz Dyżurna Służba Operacyjna. Rolą tego pionu jest utrzymanie gotowości bojowej oraz zarządzanie zasobami osobowymi w zakresie uzupełnień pokojowych i mobilizacyjnych. Do jego zadań należy również organizowanie i prowadzenie działalności kadrowej oraz realizowanie szkolenia operacyjno-taktycznego. Pion szefa sztabu zarządza wydzielonymi siłami obrony terytorialnej oraz inżynierii wojskowej i obrony przed bronią masowego rażenia, a także systemami łączności i informatyki. Organizuje i utrzymuje w gotowości system zarządzania kryzysowego w inspektoracie. Za pośrednictwem Dyżurnej Służby Operacyjnej utrzymuje systemy alarmowania i na bieżąco kontroluje funkcjonowanie struktur logistycznych Sił Zbrojnych RP.

Utworzenie nowej struktury możliwe było dzięki skierowaniu do formowanej jednostki doświadczonej kadry zawodowej ze wszystkich podstawowych komórek organizacyjnych resortu obrony narodowej. Do inspektoratu przeniesiono żołnierzy zawodowych z jednostek centralnych, w tym z Ministerstwa Obrony Narodowej i ze Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Z rodzajów sił zbrojnych przybyli doświadczeni specjaliści logistyki wojskowej. Zgodnie z przyjętą formułą najwięcej żołnierzy zawodowych zostało wyznaczonych do inspektoratu z Wojsk Lądowych (ok. 50%), Sił Powietrznych (ok. 25%), Marynarki Wojennej (ok. 12%) i Sztabu Generalnego (ok. 13%).

Do głównych zadań inspektoratu należy przede wszystkim zarządzanie zasobami logistycznymi Sił Zbrojnych RP oraz nieruchomościami jednostek wojskowych, ich wyposażeniem, eksploatacją, a także prowadzenie inwestycji i remontów.

Obowiązkiem Polski jako sojusznika jest współuczestniczenie w zabezpieczeniu logistycznym polskich kontyngentów wojskowych, kierowanie planowaniem i realizacją zadań wynikających z pełnienia funkcji HNS i państwa wysyłającego (SN).

Inspektorat jest również organem zarządzającym systemami kontraktowania usług poza Siłami Zbrojnymi RP. Zadania te wypełnia we współdziałaniu z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Obrony Narodowej, dowództwami rodzajów sił zbrojnych i Agencją Mienia Wojskowego. Inspektorat określa środki finansowe na kontraktowanie usług poza wojskiem, współuczestniczy w planowaniu rzeczowo-finansowym oraz nadzoruje realizację kontraktowanych usług, a także określa obszary zadaniowe przedsięwzięć outsourcingowych.



Rys. 7. Struktura organizacyjna Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP

Źródło: opracowano na podstawie O Inspektoracie. [@:] <http://www.iwpsz.wp.mil.pl/pl/23.html> [dostęp: 16 października 2009 r.].

Inspektorat odpowiada ponadto za zabezpieczenie przemieszczania wojsk, ewakuację oraz przewozy ładunków zarówno w kraju, jak i poza nim. Zadania te polegają na:

- kierowaniu przemieszczeniem wojsk własnych wszystkimi rodzajami transportu w komunikacji krajowej i międzynarodowej, w tym rotacji i zaopatrywania polskich kontyngentów wojskowych (polskich jednostek wojskowych);
- zabezpieczeniu transportu i ruchu wojsk sojusznicznych w kraju;
- pozyskiwaniu i wykorzystywaniu cywilnych środków transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego i wodnego do przewozów wojskowych.

Inspektorat kieruje terenowymi organami wykonawczymi Ministerstwa Obrony Narodowej w sprawach operacyjno-obronnych oraz działalnością organów rządowej administracji niespolonej, w tym terenowymi organami administracji wojskowej, takimi jak dowódcy okręgów wojskowych, szefowie wojewódzkich sztabów wojskowych i wojskowi komendanci uzupełnień. Podlegają mu 2 okręgi wojskowe, 16 wojewódzkich sztabów wojskowych oraz 124 wojskowe komendy uzupełnień. Inspektorat zarządza również obroną terytorialną oraz wydzielonymi siłami inżynierii wojskowej i obrony przed bronią masowego rażenia.

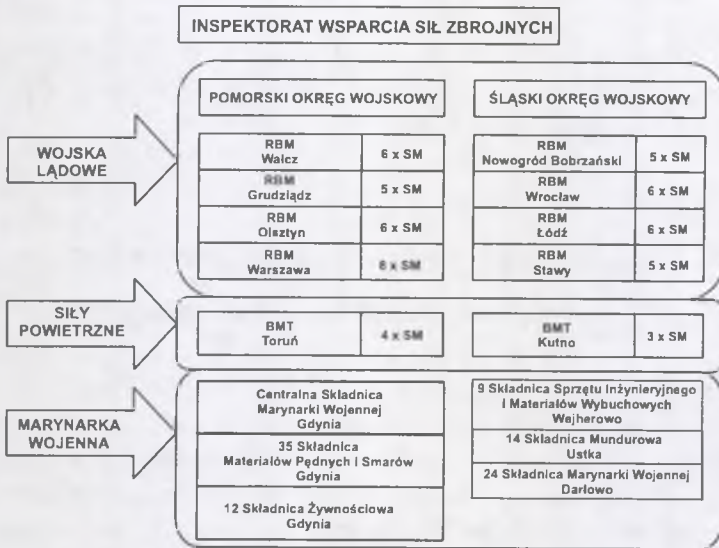
Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP z Generalnego Zarządu Logistyki P-4 przejął 13 obszarów zadaniowych, w tym m.in.:

- planowanie eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego sił zbrojnych oraz przekazywanie mienia i sprzętu do Agencji Mienia Wojskowego;
- określanie zasad gospodarowania zasobami logistycznymi oraz normatywnych potrzeb środków finansowych na usługi logistyczne, a także zasad bezpieczeństwa dotyczących użycia śbim;
- organizację wdrażania jednolitego indeksu materiałowego;
- sprawozdawczość logistyczną.

Swoje zadania inspektorat będzie realizować, wykorzystując elementy wykonawcze, do których należą przede wszystkim okręgi wojskowe wraz z podległymi jednostkami logistycznymi. Do elementów stacjonarnej logistyki wykonawczej (rys. 8), oprócz okręgów wojskowych, zalicza się również 8 RBM-ów, które z BMT stanowią jej trzon. Potencjał zaopatrzeniowy inspektoratu tworzy 49 składów materiałowych Wojsk Lądowych, 7 składów Sił Powietrznych i 6 składów Marynarki Wojennej.

Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP zarządza również stacjonarnym i mobilnym potencjałem obsługowo-remontowym, który składa się z:

- rejonowych i okręgowych warsztatów technicznych;
- batalionów remontowych;
- batalionu ewakuacji sprzętu;
- innych warsztatów obsługi sprzętu wojskowego.



Rys. 8. Stacjonarne elementy logistyki wykonawczej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP

Źródło: opracowano na podstawie Założeń reorganizacji..., op. cit.

W zakresie zarządzania infrastrukturą wojskową, wykorzystywaną przez jednostki organizacyjne resortu obrony narodowej, inspektorat realizuje swoje zadania za pomocą terenowych organów infrastruktury, do których zaliczyć należy dziesięć zarządów infrastruktury, w tym: osiem RZI (w Bydgoszczy, Gdyni, Krakowie, Lublinie, Olsztynie, Szczecinie, Wrocławiu i Zielonej Górze), SZI w Warszawie oraz WZI w Poznaniu. Instytucje te zajmują się działalnością inwestycyjną oraz gospodarowaniem nieruchomościami, będącymi w trwałym zarządzie ministra obrony narodowej, oraz sprzętem technicznym, kwaterunkowym, pożarniczym i środkami gaśniczymi. Prowadzą również działalność warsztatowo-usługową oraz utrzymują i eksploatują nieruchomości, które mają do dyspozycji jednostki wojskowe. Instytucjom tym bezpośrednio podlega ponad 150 wojskowych administracji koszar.

Zmienił się sposób rozporządzania środkami budżetowymi. Dysponentem drugiego stopnia budżetu państwa, który zajmuje się racjonalnym rozdziałem środków na bieżące utrzymanie stanów osobowych, jest szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP. Do zasadniczych zadań inspektoratu w tym obszarze działalności finansowej należy:

- przygotowywanie strategii na kolejne lata;
- opracowywanie planów wydatków;
- nadzór specjalistyczny nad realizacją wydatków budżetowych;
- sprawozdawczość finansowa.

Dotychczas dysponentami drugiego stopnia środków budżetu byli dowódcy rodzajów sił zbrojnych.

2.4. Główne zadania i przeznaczenie rejonowej bazy materiałowej

Rejonowa baza materiałowa jest stacjonarną jednostką logistyczną bezpośrednio podporządkowaną pod względem organizacyjno-zadaniowym dowódcy okręgu wojskowego. Jej struktura organizacyjna (rys. 9) obejmuje komendę i składy materiałowe, zarówno jednorodne, jak i wielobranżowe. Jednostka ta stanowi więc ogniwo pośrednie między dostawcami towarów i usług a odbiorcą. Zaopatruje we wszystkich pięciu klasach materiałowych wojskowe jednostki budżetowe (wjb) w rejonie odpowiedzialności, niezależnie od ich podporządkowania organizacyjnego. Baza realizuje całościowo zadania związane z zaopatrzeniem jednostek i instytucji wojskowych, począwszy od określenia zapotrzebowania na środki materiałowe po ich dystrybucję. Jej asortyment zależy od charakteru i przeznaczenia zaopatrywanych jednostek, znajdujących się w rejonie odpowiedzialności RBM-u.

Do najważniejszych zadań RBM-u jako stacjonarnego organu rejonowego systemu zaopatrywania i obsługi wojsk należy:

- prognozowanie potrzeb;
- zakupy;
- gromadzenie, przechowywanie, konserwacja, rotacja i dystrybucja środków zaopatrzenia;
- transport.

Zarówno w składach branżowych, jak i wielobranżowych podległych RBM-om utrzymywane są zapasy użytku bieżącego i wojennego oraz depozyty.

Rejonowa baza materiałowa przygotowuje i przeprowadza procedury związane z zakupami towarów i usług oraz realizuje plany rzeczowo-finansowe zgodnie z przydzielonymi limitami finansowymi.



Rys. 9. Podległość oraz wariant struktury rejonowej bazy materiałowej

Do obowiązków RBM-u, które wynikają z działań sojusznicych państwa, należy przede wszystkim zapewnienie ciągłości zaopatrzenia jednostek wojskowych Sił Zbrojnych RP wykonujących zadania poza granicami kraju oraz świadczenie usług logistycznych na rzecz sił NATO w ramach wsparcia państwa gospodarza.

2.5. Rola i zadania wojskowego oddziału gospodarczego w zabezpieczeniu logistycznym

Zgodnie z decyzją ministra obrony narodowej²⁵ od 1 stycznia 2008 r. rozpoczęto wdrażanie pilotażowego programu oddzielenia w jednostkach wojskowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych. Powstały wówczas cztery wojskowe oddziały gospodarcze – w Gliwicach, Dęblinie, Ustce i we Wrocławiu. Wojskowy oddział gospodarczy jest stacjonarną jednostką logistyczną, która zajmuje się zabezpieczeniem finansowym i logistycznym jednostek i instytucji stacjonujących w garnizonach oraz biorących udział w szkoleniu poligonowym w swoim rejonie odpowiedzialności. Zakres obowiązków WOG-ów został przedstawiony we wspomnianej decyzji ministra obrony narodowej.

Oprócz niej podstawowymi aktami prawnymi, które określają zasady utworzenia i funkcjonowania WOG-ów, są:

1) *Decyzja nr 46/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 stycznia 2007 r. w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, Dz.Urz. MON z 2007 r., nr 3, poz. 36.*

2) *Decyzja nr 49/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 lutego 2008 r. zmieniająca decyzję w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, Dz.Urz. MON z dnia 12 marca 2008 r., nr 3, poz. 16.*

3) *Rozkaz nr 93/Log./P4 Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 31 stycznia 2007 r. w sprawie wdrożenia programu pilotażowego oddzielenia w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych.*

4) *Rozkaz nr 907/Log./P4 Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 31 lipca 2007 r. zmieniający rozkaz w sprawie wdrożenia programu pilotażowego oddzielenia w wojskowych jednostkach*

²⁵ *Decyzja nr 503/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 grudnia 2006 r. w sprawie wdrożenia programu pilotażowego oddzielenia w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych, Dz.Urz. MON z 2006 r., nr 22, poz. 293 z późn. zm.*

budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych.

Wojskowe oddziały gospodarcze z 1 października 2007 r. stały się ich dysponentami trzeciego stopnia środków budżetowych, a od 1 stycznia roku następnego znajdowały się we wszystkich działach zaopatrzenia dla jednostek wojskowych, które zostały im przydzielone zgodnie z planami przydziałów gospodarczych. W swoich strefach odpowiedzialności WOG-i realizują zadania związane z planowaniem i finansowaniem potrzeb oraz świadczeniem usług na rzecz jednostek wojskowych podległych organizacyjnie dowództwom rodzajów sił zbrojnych, Dowództwu Garnizonu Warszawa i Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej. Prowadzą również ewidencję ilościowo-wartościową oraz gospodarkę materiałowo-techniczną²⁶.

Wojskowe oddziały gospodarcze, które stanowią podstawowe ogniwo w systemie stacjonarnego zaopatrywania wojsk, zapewniają zabezpieczenie: logistyczne, finansowe, medyczne, ochrony kompleksów wojskowych i gotowości mobilizacyjnej, oraz świadczą usługi na rzecz środowiska wojskowego.

Docelowym rezultatem utworzenia specjalistycznych jednostek logistycznych ma być wprowadzenie systemu, w którym dowódca jednostki wojskowej odpowiedzialny będzie głównie za utrzymanie zdolności bojowej i zdolności generowania własnych potrzeb oraz za zachowanie możliwości logistycznych zgodnie z operacyjnym rozwinięciem jednostki. Dzięki wdrożeniu nowych struktur system bieżącego zabezpieczenia wojsk na szczeblu taktycznym będzie uporządkowany, a wykorzystanie potencjału logistycznego zracjonalizowane, co poprawi jakość świadczonych usług logistycznych. Funkcjonowanie WOG-ów w systemie logistycznym Sił Zbrojnych RP spowoduje ograniczenie kosztów obsługi finansowo-logistycznej jednostek wojskowych²⁷. Głównym zadaniem WOG-ów jest pełne zabezpieczenie finansowe i logistyczne jednostek wojskowych wszystkich rodzajów wojsk w całym kraju.

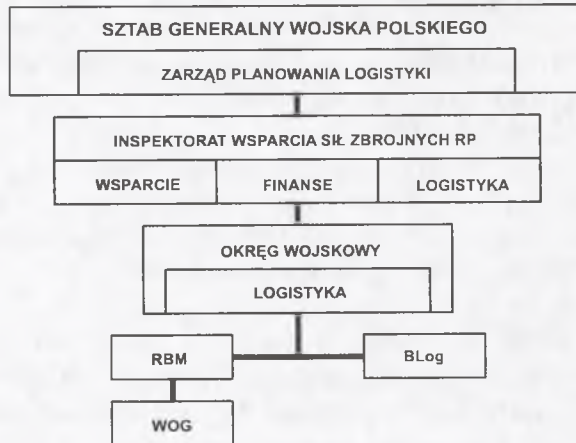
Powstałe z 1 stycznia 2008 r. cztery WOG-i w systemie dowodzenia usytuowano w pionie zabezpieczenia. Program pilotażowy, którym objęto sześć garnizonów zasadniczych i garnizony pobliskie, realizowany jest w WOG-u nr 2 Wojsk Lądowych we Wrocławiu i nr 4r 4

²⁶ Podział kompetencji i zadań pomiędzy wojskowymi oddziałami gospodarczymi i jednostkami wojskowymi uczestniczącymi w programie pilotażowym oddzielania w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych, SGWP - ZPL, Warszawa 2008, s. 4.

²⁷ Decyzja nr 503/MON Ministra Obrony Narodowej..., op. cit.

Wojsk Lądowych w Gliwicach, nr 5 Sił Powietrznych w Dęblinie i nr 6 Marynarki Wojennej w Ustce.

Wojskowe oddziały gospodarcze w przyszłości mają być podporządkowane RBM-om (rys. 10). Zarówno RBM-y, jak i WOG-i są dysponentami III stopnia środków budżetowych, dlatego opracowano propozycję rozdzielenia ich kompetencji dotyczących zakupów zdecentralizowanych.

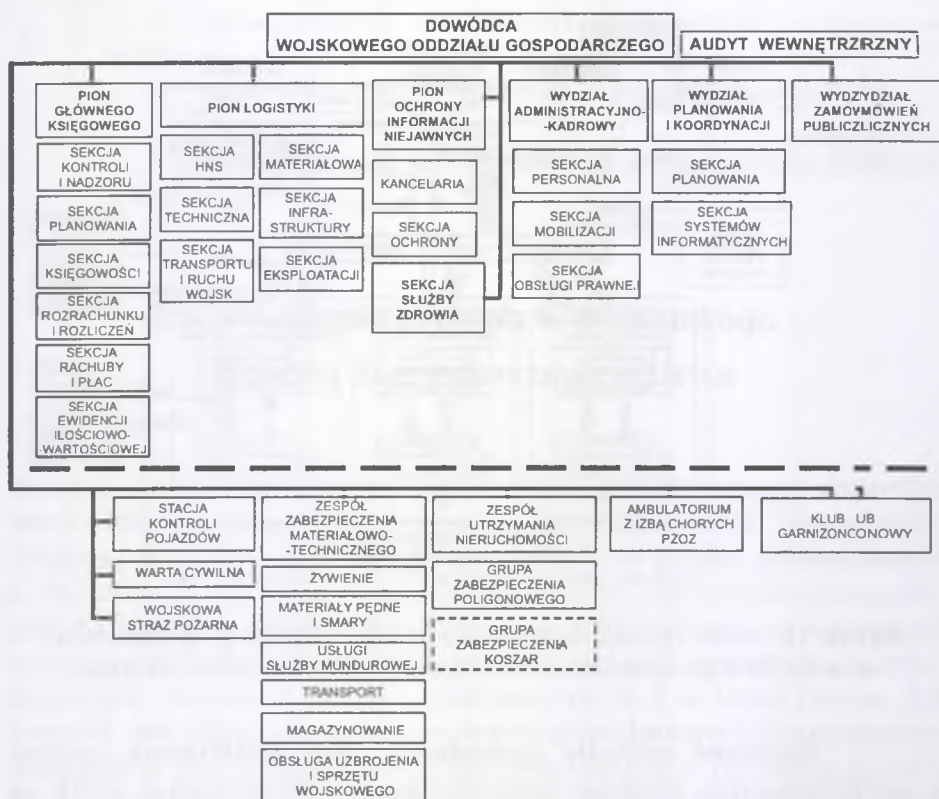


Rys. 10. Umieszczenie wojskowych oddziałów gospodarczych w systemie dowodzenia Sił Zbrojnych RP

Źródło: opracowano na podstawie Koncepcji oddzielenia w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych, SGWP, Warszawa 2006.

Wojskowe oddziały gospodarcze zapewniają m.in. środki BHP i czystości, materiały eksploatacyjne do sprzętu biurowego i powszechnego użytku, niektóre materiały eksploatacyjne i części do zabezpieczenia drobnych napraw sprzętu technicznego, drobny sprzęt i wyposażenie stacjonarnych warsztatów i punktów naprawy w garnizonie, niektóre środki do zabezpieczenia działalności bieżącej ambulatoriów. Odpowiedzialne są także za zakup, możliwych do realizacji, usług outsourcingowych, takich jak: obsługa wojska, serwis sprzętu, usługi medyczne, wyżywienie, zabezpieczenie transportu osobowego, zaopatrywanie w paliwa, dostarczanie mediów, ochrona obiektów, obsługa prawna oraz sprzątnięcie i utrzymanie koszar²⁸.

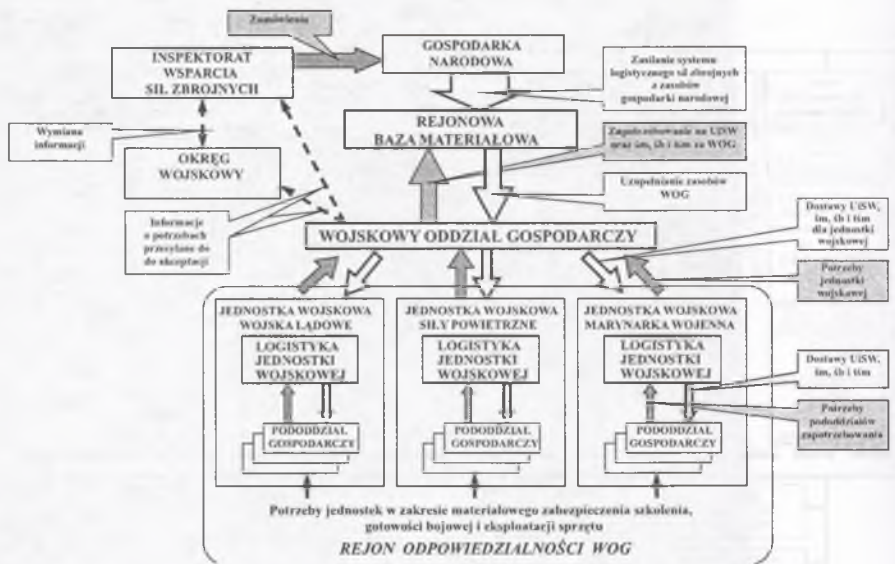
²⁸ *Koncepcja oddzielenia...*, op. cit., s. 12.



Rys. 11. Proponowana struktura wojskowego oddziału gospodarczego (wariant)

Źródło: J. Witek, *Zmiany struktury organizacyjnej logistyki Marynarki Wojennej w latach 2006–2009 (praca studyjna)*, AMW, Gdynia 2008, s. 63.

Struktury organizacyjne poszczególnych WOG-ów (rys.ys. 11) będą zróżnicowane i dostosowane do specyfiki garnizonu, stacjonarnej infrastruktury logistycznej oraz dyslokacji i charakteru zabezpieczanych jednostek wojskowych. Obsada personalna w WOG-ach będzie się opierać przede wszystkim na pracownikach cywilnych w wojsku. Stanowiska kierownicze, takie jak dowódca, jego zastępca i szefowie niektórych pionów, będą natomiast obsadzone żołnierzami zawodowymi.



Rys. 12. Model systemu zaopatrywania pododdziałów gospodarczych w strefie odpowiedzialności wojskowego oddziału gospodarczego

Wojskowe oddziały gospodarcze jako podstawowe ogniwo w stacjonarnym systemie kompleksowego zabezpieczenia wojsk są odpowiedzialne za²⁹:

- utrzymanie gotowości bojowej i mobilizacyjnej (w zakresie dotyczącym wyłącznie WOG-u i jednostek nowo formowanych);
- zabezpieczenie materiałowe, techniczne, medyczne, finansowe (wraz z realizacją zamówień publicznych) i infrastruktury (z zabezpieczeniem przeciwpożarowym) oraz geograficzne i hydrometeorologiczne, a także sprzętu łączności i informatyki;
 - ochronę i obronę obiektów;
 - obsługę administracyjno-biurową;
 - zabezpieczenie obiektów szkoleniowych i kulturalno-oświatowych;
 - bezpieczeństwo i higienę pracy;
 - realizację zadań wynikających z obowiązków HNS;
 - współpracę z instytucjami i środowiskami cywilnymi;
 - obsługę rodzin;

²⁹ Decyzja nr 503/MON Ministra Obrony Narodowej..., op. cit. (załącznik).

- zabezpieczenie działalności duszpasterstwa wojewskiego;
- zabezpieczenie transportowe jednostek wojskowych;
- obsługę prawną;
- zabezpieczenie logistyczne jednostek łączności sta stacjonarnej w garnizonach.

2.6. Struktura i zadania 6. Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Ustce

Zmiany strukturalne w logistyce Sił Zbrojnych RP nie ominęły również Marynarki Wojennej. Zgodnie z *Rozkazem Dowódcy Marynarki Wojennej nr 17/Org./N1 z dnia 10 lutego 2007 r. w sprawie sformowania 6. Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Ustce*, siły morskie przystąpiły do realizacji pilotażowego programu oddzielenia w jednostkach wojskowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych. Wojskowy Oddział Gospodarczy nr 6 w Ustce (rysrys. 13) powstał, aby zabezpieczyć pod względem gospodarczym i finansowym jednostki w przydzielonej strefie odpowiedzialności. Po zakończeniu tego programu 6. WOG dodatkowo będzie odpowiedzialny za zabezpieczenie jednostek w garnizonach Słupsk i Rędzikowo.

Do realizacji zabezpieczenia materiałowego przydzielonych jednostek wojskowych wykorzystywane jest mienie pozyskane podczas przejmowania rozformowywanych jednostek Marynarki Wojennej i Sił Powietrznych oraz środki bojowe i materiałowe pochodzące z zasobów Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP.

Do głównych celów 6. WOG-u realizowanych w czasie pokoju dla pełnego zabezpieczenia zaopatrywanych przez niego jednostek należy:

- 1) Obsługa logistyczna, finansowa i medyczna.
- 2) Koordynowanie przedsięwzięć związanych z fizyczną ochroną.
- 3) Świadczenie usług gospodarczo-bytowych jednostkom i instytucjom.
- 4) Planowanie i wykonanie zamierzeń dotyczących osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej oraz zabezpieczenie potrzeb mobilizacyjnych i wojennych (uzbrojenie i sprzęt wojskowy, środki bojowe i materiałowe).
- 5) Gospodarowanie nieruchomościami.

6) Organizowanie funkcjonowania magazynów, utrzymywanie zapasów wojennych i użytku bieżącego oraz depozytów środków zaopatrzenia. Przechowywanie i utrzymywanie środków zaopatrzenia oraz konserwacja uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

7) Działalność planistyczna:

– planowanie potrzeb oraz zgłaszanie ich dysponentom środków materiałowych;

– planowanie zakupów w systemie zdecentralizowanym;

– sporządzanie planów zaopatrywania i rozdzielników środków materiałowych;

– opracowywanie planów rotacji środków zaopatrzenia oraz wykazów sprzętu i środków przekazywanych do Agencji Mienia Wojskowego na podstawie prowadzonych klasyfikacji i wybrakowań.

8) Pozyskiwanie środków zaopatrzenia:

– prowadzenie procedur przetargowych związanych z zakupami decentralnymi zgodnie z planami rzeczowo-finansowymi i przydzielonymi środkami;

– zakupy;

– składanie dostawcom zamówień zgodnie z zapotrzebowaniami przygotowanymi na podstawie ustaleń dysponentów środków zaopatrzenia.

9) Prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości:

– ewidencja ilościowo-wartościowa przechowywanych środków zaopatrzenia;

– opracowywanie okresowych sprawozdań o stanie i obrocie środkami zaopatrzenia;

– okresowe porównywanie stanów ewidencyjnych oraz wykonywanie dokumentów korygujących stany jakościowe i ilościowe przechowywanych środków zaopatrzenia.

Działalnością jednostki kieruje komendant 6. WOG-u, który podlega szefowi Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych. Nadzór służbowy nad działalnością 6. WOG-u sprawuje szef Logistyki Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, a nadzór funkcjonalny nad poszczególnymi komórkami – szefowie wewnętrznych komórek inspektoratu zgodnie z przydzielonymi kompetencjami.

Najważniejsze zadania związane z zabezpieczeniem logistycznym jednostek przydzielonych na zaopatrzenie realizuje Logistyka kierowana przez swojego szefa. Komórkami wewnętrznymi 6. WOG-u, które podlegają szefowi Logistyki, są³⁰:

³⁰ R. Prokopiuk, *Zadania i celowość...*, op. cit., s. 22–30.

1) Wydział Planowania – zajmuje się planowaniem i re:realizowaniem zabezpieczenia logistycznego, koordynuje działalność pozostałych komórek Logistyki oraz wypracowuje koncepcje zabezpieczenia logistycznego WOG-u.



Rys. 13. Struktura organizacyjna 6. Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Ustce (wariant)

Źródło: opracowano na podstawie – R. Prokopiuk, *Zadania i celowość powstania 6 WOG – Ustka (praca studyjna)*, AMW, Gdynia 2007 (załącznik 1).

2) Wydział Materiałowy – realizuje zadania związane z zabezpieczeniem materiałowym zaopatrywanych jednostek, gospodarką zapasami środków materiałowych, ich utrzymaniem, rotacją i konserwacją. Odpowiada ponadto za nadzór nad organizacją zaopatrzenia żywnościowego, mundurowego i indywidualnego żołnierzy oraz nad zaopatrywaniem pododdziałów i prawidłowym zużyciem środków materiałowych.

3) Wydział Techniczny – organizuje i realizuje zabezpieczenie techniczne, odpowiada za właściwą eksploatację uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz za przestrzeganie norm eksploatacyjnych i reżimów technologicznych podczas napraw i obsługi technicznej, a także za racjonalne zużywanie środków bojowych, materiałowych i części zamiennych.

4) Sekcja Zabezpieczenia Portu – realizuje zadania związane z utrzymaniem w pełnej sprawności technicznej obiektów

i sprzętu inżynieryjno-portowego oraz zabezpieczenia postoju okrętów w porcie Ustka.

5) Wydział Przechowywania – odpowiada za przygotowanie i realizację procesu gromadzenia, przechowywania, wydawania i dowozu środków bojowych i materiałowych stanowiących zapasy Marynarki Wojennej w działach broni podwodnej, mundurowym i żywnościowym.

Przedstawiona struktura organizacyjna 6. WOG-u ma zapewnić właściwą realizację zabezpieczenia logistycznego przydzielonych na zaopatrzenie jednostek wojskowych, organizacyjnie podporządkowanych trzem różnym rodzajom sił zbrojnych. Warunkiem jest znajomość przepisów oraz działanie według zasad specyficznych dla każdego rodzaju sił zbrojnych.

2.7. Rola i zadania Szefostwa Techniki Morskiej Służb Technicznych Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP

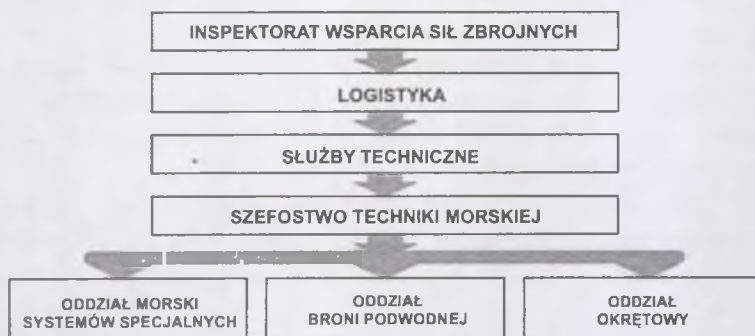
Szefostwo Techniki Morskiej (rys. 14) jest komórką wewnętrzną Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych w Służbach Technicznych i pełni funkcję centralnego organu logistycznego dla morskiego uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Odpowiada również za zarządzanie gospodarką sprzętem morskim w zakresie zabezpieczenia technicznego Marynarki Wojennej.

Do głównych zadań STM-u należy pełne organizowanie morskiego zabezpieczenia technicznego uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz technicznych środków materiałowych w różnych stanach gotowości bojowej, a także jego koordynowanie podczas wykonywania misji poza strefą odpowiedzialności Marynarki Wojennej. Szefostwo opracowuje ponadto zasady i normy eksploatacyjne sprzętu, którego jest gestorem, i przygotowuje eksploatację sprzętu nowo wprowadzonego lub zmodernizowanego. Zajmuje się również określaniem czasu użytkowania i modernizacji sprzętu. Szefostwo Techniki Morskiej kontroluje ponadto przygotowanie morskiego uzbrojenia i sprzętu wojskowego do remontu oraz cały jego przebieg. Przedstawiciele tej komórki są członkami komisji zdawczo-odbiorczych nowo pozyskiwanego sprzętu oraz zajmujących się odbiorem remontowanego lub modernizowanego sprzętu i uzbrojenia. Biorą również udział w badaniach eksploatacyjno-wojskowych.

W zakresie planowania zabezpieczenia logistycznego go sił Marynarki Wojennej RP do zadań STM-u należy:

- udział w planowaniu środków budżetowych na zał zabezpieczenie techniczne oraz zakup morskiego uzbrojenia i sprzętu wojskowego, którego jest gestorem;
- planowanie i organizowanie dystrybucji i rozmieszczenia morskiego uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz też technicznych środków materiałowych;
- opracowywanie propozycji do wieloletnich planów rozwoju w zakresie podsystemu technicznego Marynarki Wojennej;
- planowanie oraz organizowanie zabezpieczenia potrzeb mobilizacyjnych i wojennych Marynarki Wojennej.

W jednostce tej prowadzona jest zbiorcza baza danych, która zawiera informacje o ilości i jakości morskiego uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Dane w niej zgromadzone są przechowywane, przetwarzane i przekazywane właściwemu gestorowi.



Rys. 14. Podległość i struktura Szefostwa Techniki Morskiej

Oddział Morskich Systemów Specjalnych, który mieści się w STM-ie, realizuje zadania centralnego organu logistycznego zajmującego się specjalistycznym morskim uzbrojeniem i sprzętem wojskowym. Oddział odpowiada za koordynację działań związanych z zabezpieczeniem technicznym i zaopatrywaniem wojsk w³¹:

- sprzęt ratowniczy, morski sprzęt ratunkowy oraz sprzęt ratunkowy dla lotnictwa morskiego, w tym: tratwy, środkiki piro-techniczne, łodzie i pontony, radiopławy i transpondery, ry, radio-telefony przenośne do środków ratowniczych;

³¹ J. Witek, *Zmiany struktury...*, op. cit., s. 32.

- sprzęt nurkowy i pletwonurkowy, zespoły sprężarkowe techniki hiperbarycznej oraz okrętowe, mobilne i stacjonarne komory dekompresyjne;
- okrętowe systemy i urządzenia nawigacyjno-hydrograficzne i hydrometeorologiczne oraz radionawigacji morskiej, a także morskie urządzenia radiowe, takie jak: wiatromierze, barometry, barografy, odbiorniki pogody, kompasy, logi, sondy, nakreślacze drogi, radionamierniki, odbiorniki satelitarne, zintegrowane systemy nawigacyjne czy elektroniczne mapy morskie;
- stacje kontrolno-pomiarowe pól fizycznych i magnetycznych okrętów, a także sprzęt i urządzenia pomiarowe poligonów demagnetyzacyjnych oraz służące do minimalizacji okrętowych pól fizycznych i ochrony kadłubów okrętowych;
- okrętowe systemy obrony biernej.

Rola Oddziału Morskich Systemów Specjalnych polega przede wszystkim na zaopatrywaniu w różnorodny sprzęt i urządzenia jednostek pływających Marynarki Wojennej. W przypadku sprzętu ratowniczego, ratunkowego i nurkowego zadanie to jest realizowane również na rzecz innych rodzajów sił zbrojnych.

Oddział Broni Podwodnej pełni funkcję centralnego organu logistycznego w zakresie gospodarki i zabezpieczenia technicznego specjalistycznego uzbrojenia morskiego. Oddział odpowiada za działanie następujących systemów:

- kierowania uzbrojeniem morskim i bronią podwodną;
- morskich urządzeń radiolokacyjnych, hydroakustycznych i hydrolokacyjnych oraz okrętowych stacji radiolokacyjnych kierowania uzbrojeniem;
- morskiego uzbrojenia artyleryjskiego i raketowego;
- okrętowych zestawów zakłóceń pasywnych;
- zdalnie sterowanych morskich bezzałogowych systemów obrony przeciwnowej;
- morskiego uzbrojenia i sprzętu obrony przeciwnowej;
- urządzeń do łączności podwodnej;
- kontenerów specjalistycznych dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego;
- morskich urządzeń optoelektronicznych i optycznych;
- morskich urządzeń treningowych i trenerów symulacji bojowej;
- urządzeń i sprzętu warsztatów remontowych dla uzbrojenia morskiego.

Oddział zaopatruje w systemy broni morskich jednostki pływające Marynarki Wojennej.

Sprzęt i urządzenia nadzorowane przez **Oddział Okrętowy** można podzielić na trzy grupy:

1) Kadłuby okrętów i pomocniczych jednostek pływających o różnej wyporności, okrętów podwodnych, jachtów, łodzi i pontonów, a także urządzenia i systemy kotwiczne, cumownicze i holownicze oraz urządzenia przeładunkowe i załadownicze, łodziowe, relingowe, takielunkowe oraz masztowe.

2) Układy napędowe, tłokowe i turbinowe silniki napędu śrubowego różnych typów i osiąganych mocy oraz elementy składające się na linię wałów obejmujących przekładnie redukcyjne, wały napędowe i śruby napędowe.

3) Okrętowe urządzenia i mechanizmy pomocnicze:

– morskie zespoły prądotwórcze (silniki napędowe wraz z prądnicami);

– urządzenia i systemy rozdziału energii elektrycznej;

– systemy nadzoru pracy układów napędowych systemów okrętowych i urządzeń pomocniczych;

– urządzenia sterowe i systemy hydrauliki siłowej;

– służące ochronie środowiska morskiego (odolejacz, oczyszczalnie ścieków, spalarnie śmieci);

– urządzenia systemów ogólnokrętowych i siłowni;

– używane do produkcji i dystrybucji wody konsumpcyjnej;

– urządzenia oraz systemy grzewcze i wentylacyjne;

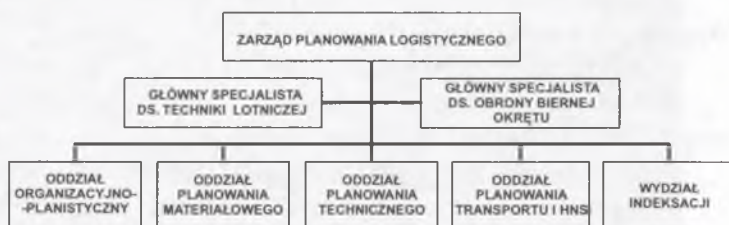
– służące do zanurzania i wynurzania okrętów podwodnych;

– baterie okrętów podwodnych.

Oddział Okrętowy zajmuje się zabezpieczeniem technicznym uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz zaopatrywaniem w części zamienne i materiały eksploatacyjne niezbędne do właściwej eksploatacji. Odpowiada również za planowanie oraz określanie wymagań technicznych dla okrętów i pomocniczych jednostek pływających planowanych do remontu.

2.8. Przeznaczenie i zadania Zarządu Planowania Logistycznego N-4 Sztabu Marynarki Wojennej

Zarząd Planowania Logistycznego N-4 (rys. 15) jest odpowiedzialny za planowanie zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej w czasie pokoju, kryzysu i wojny, zarówno w wymiarze narodowym, jak i wielonarodowym. Wspólnie z Inspektoratem Wsparcia Sił Zbrojnych i Inspektoratem Wsparcia Służby Zdrowia oraz strukturami kierowania logistyką pozostałych rodzajów sił zbrojnych i sektorem cywilnym organizuje zabezpieczenie logistyczne sił własnych w procesie mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia oraz użycia, w tym dla jednostek wydzielonych do działań poza granicami kraju.



Rys. 15. Struktura organizacyjna Zarządu Planowania Logistycznego N-4

Planowanie zabezpieczenia logistycznego prowadzone jest od poziomu operacyjnego III do poziomu taktycznego II. Zarząd wskazuje potrzeby logistyczne, aby zabezpieczyć szkolenie i użycie sił Marynarki Wojennej, i zgłasza je do programu mobilizacji gospodarki. Dotyczy one infrastruktury, okrętów, uzbrojenia, amunicji i sprzętu typowego dla sił morskich oraz części wymiennych, a także usług. Zarząd obserwuje bieżącą sytuację operacyjną i logistyczną w zakresie przewidywanego rozwoju i zabezpieczenia potrzeb logistycznych oraz organizuje podsystem transportu i ruchu wojsk. Planuje również użycie zasobów logistycznych, zarówno wojskowych, jak i cywilnych, znajdujących się w strefie obrony Marynarki Wojennej dla sił własnych i sojusznich sił wzmocnienia. Zarząd realizuje ponadto zadania wynikające

z pełnienia funkcji HN i SN w obszarze odpowiedzialności Marynarki Wojennej³². Jest również gestorem uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Do głównych zadań **Oddziału Organizacyjno-Planistycznego** należy zaliczyć:

- planowanie zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej w procesie operacyjnego rozwinięcia oraz ich użycia w zakresie operacyjnym;
- kierowanie realizacją przedsięwzięć planowania zabezpieczenia potrzeb mobilizacyjnych w zakresie zabezpieczenia logistycznego;
- określanie kolejności gromadzenia zapasów wojennych środków zaopatrzenia.

Oddział koordynuje opracowywanie przydziałów gospodarczych w jednostkach Marynarki Wojennej, planuje rozwój systemu zabezpieczenia logistycznego oraz dyslokację jednostek i zasobów logistycznych. Przygotowuje propozycje związane z doskonaleniem organizacji i funkcjonowaniem systemu logistycznego Marynarki Wojennej oraz realizuje przedsięwzięcia wynikające z celów Sił Zbrojnych RP. Oddział kieruje na potrzeby Marynarki Wojennej wdrażaniem procedur planowania wsparcia logistycznego i związanych z tym norm oraz koordynuje opracowywanie projektów zarządzeń, wytycznych, instrukcji i innych dokumentów określających zasady działalności planistycznej. Planuje również działalność kontrolną i rozliczeniową odnoszącą się do zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej. Oddział opracowuje ponadto założenia do ćwiczeń i treningów w części dotyczącej logistyki Marynarki Wojennej.

Planując wsparcie logistyczne jednostek Marynarki Wojennej, oddział współpracuje z odpowiednimi strukturami organizacyjnymi pozostałych rodzajów sił zbrojnych i organami logistyki wielonarodowej w układzie koalicyjnym. Uczestniczy również w opracowywaniu oraz opiniowaniu instrukcji i dokumentów standaryzacyjnych NATO dotyczących logistyki operacyjnej.

Oddział Planowania Materiałowego wypracowuje główne kierunki i sposoby realizacji zadań wsparcia materiałowego sił Marynarki Wojennej. Określa potrzeby materiałowe oraz planuje rozwój podsystemu materiałowego, dyslokacji jednostek zaopatrzeniowych i zasobów materiałowych dla Marynarki Wojennej. Oddział wypracowuje zasady działania podsystemu materiałowego na poszczególnych szczeblach organizacyjnych i prowadzi analizy zabezpieczenia materiałowego sił Marynarki Wojennej. Współpracuje z odpowiednimi jednostkami organizacyjnymi pozostałych rodzajów sił zbrojnych

³² *Regulamin działań Marynarki Wojennej (DD/3.1)*, op. cit., s. 140.

i NATO. Oddział Planowania Materiałowego uczestniczy w podejmowaniu przedsięwzięć wynikających z celów Sił Zbrojnych RP, które realizuje Marynarka Wojenna, oraz w pracach grup roboczych NATO dotyczących służb materiałowych.

Oddział Planowania Technicznego nadzoruje organizację oraz przebieg eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego, którego gestorem jest Marynarka Wojenna, a także właściwe gospodarowanie przydzielonymi limitami eksploatacyjnymi. Oddział określa potrzeby techniczne i opracowuje propozycje do planu zabezpieczenia logistycznego działań jednostek Marynarki Wojennej. Opiniuje plany rocznej i wieloletniej eksploatacji oraz wskazuje na potrzeby obsługowo-remontowe. Planuje również zaopatrzenie w techniczne środki materiałowe.

Oddział Planowania Transportu i HNS uczestniczy w planowaniu oraz organizowaniu wojskowych przewozów morskich na potrzeby Sił Zbrojnych RP zarówno w czasie pokoju, jak i wojny. W tym celu opracowuje propozycje przedsięwzięć, które pozwolą przygotować flotę handlową i inne przedsiębiorstwa żeglugowe do wykonywania usług przewozowych i przeładunkowych na rzecz sił zbrojnych. Podczas bieżącego szkolenia wojsk w kraju i poza jego granicami planuje i koordynuje przewozy transportem morskim, powietrznym i lądowym.

W oddziale prowadzone są bazy danych, które zawierają informacje o ilości i parametrach technicznych okrętów transportowych Marynarki Wojennej oraz urządzeń dźwigowo-transportowych i przeładunkowych. Gromadzone są również dane o potencjale transportowym przydatnym do zabezpieczenia potrzeb Marynarki Wojennej, obejmującym zarówno infrastrukturę, jak i środki transportu dostępne w przedsiębiorstwach gospodarki narodowej. Oddział Planowania Transportu i HNS kontroluje, czy w jednostkach wojskowych Marynarki Wojennej są przestrzegane zasady przewozu towarów niebezpiecznych różnymi rodzajami transportu ujęte w dokumentach krajowych i międzynarodowych. Organizuje i nadzoruje funkcjonowanie punktu kontaktowego HNS dla Marynarki Wojennej, ustala kierunki i sposoby realizacji zadań HNS oraz ich koordynacji w jednostkach Marynarki Wojennej i komórkach organizacyjnych jej dowództwa. Oddział koordynuje organizację przyjęcia i realizację zadań wsparcia przez państwo gospodarza przydzielanych jednostkom Marynarki Wojennej oraz terenowym organom administracji państwowej i samorządowej w bazach morskich i lotniczych tego rodzaju sił zbrojnych. Oddział Planowania Transportu i HNS przygotowuje centralną bazę danych o zasobach HNS oraz uaktualnia w zakresie infrastruktury wojskowej i cywilnej,

możliwej do wykorzystania podczas wsparcia przez państwo gospodarza, „katalog możliwości HNS”.

Do zadań **Wydziału Indeksacji** należy zarządzanie jednolitym indeksem materiałowym oraz aktualizacja i dystrybucja bazy danych systemu informatycznego dotyczących uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków bojowych i materiałowych Marynarki Wojennej. Wydział generuje potrzeby związane z identyfikacją i klasyfikacją wybranych pozycji uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków bojowych i materiałowych, aby przydzielić im indeks materiałowy. Nadzoruje ponadto instalację oprogramowania do obsługi systemu informatycznego JIM na wytypowanych przez gestora jednostkach komputerowych.

Główny Specjalista ds. Obrony Biernej i Pól Fizycznych kieruje działalnością związaną z pomiarami i minimalizacją pól fizycznych okrętów oraz obroną bierną okrętów przed środkami wykrywania, samonaprowadzania i uzbrojenia wyposażonego w układy reagujące na pola fizyczne. Odpowiada również za planowanie zabezpieczenia potrzeb materiałowo-technicznych stacji kontrolno-pomiarowych pól fizycznych, stacji demagnetyzacyjnych oraz sprzętu obrony biernej na okrętach Marynarki Wojennej. Nadzoruje stan techniczny, utrzymanie i eksploatację sprzętu obrony biernej na okrętach i w stacjach kontrolno-pomiarowych oraz realizację przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem gotowości bojowej okrętów Marynarki Wojennej w zakresie pomiarów i minimalizacji pól fizycznych.

Główny Specjalista ds. Techniki Lotniczej monitoruje stan zabezpieczenia logistycznego morskiej techniki lotniczej, a także prowadzi ewidencję, planuje remonty i modernizację oraz określa potrzeby finansowe dotyczące zabezpieczenia i eksploatacji zasadniczego sprzętu lotniczego. Główny Specjalista ds. Techniki Lotniczej, we współpracy z gestorem, zakładami produkcyjnymi i instytucjami naukowo-badawczymi, określa kierunki rozwoju oraz zapotrzebowanie na zakupy, prace badawcze, rozwojowe i wdrożeniowe związane z projektowaniem, wytwarzaniem, eksploatacją, remontem i modernizacją specjalistycznego morskiego wyposażenia statków powietrznych.

2.9. Struktura, przeznaczenie i zadania Ośrodka Planowania Logistycznego Centrum Operacji Morskich

Centrum Operacji Morskich jest organem wykonawczym dowódcy Marynarki Wojennej przeznaczonym do zapewnienia dowodzenia operacyjnego w czasie pokoju, kryzysu i wojny wydzielonymi siłami Marynarki Wojennej, pozostającym w operacyjnym podporządkowaniu dowódcy operacyjnego sił zbrojnych³³. **Ośrodek Planowania Logistycznego Centrum Operacji Morskich** jest komórką funkcjonującą w Pionie Planowania Operacji. Zajmuje się planowaniem zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej na szczeblu operacyjno-taktycznym.

Do zadań ośrodka należy opracowywanie kwestionariusza planowania obronnego w zakresie logistyki Marynarki Wojennej, planowanie wsparcia logistycznego sił Marynarki Wojennej na szczeblu operacyjno-taktycznym oraz wsparcia sił wydzielanych do działań poza granicami kraju. Najwięcej jednak zadań dotyczy planowania strategicznego i operacyjnego przemieszczania wojsk i środków materiałowych drogą morską i lądową w strefie odpowiedzialności Marynarki Wojennej, łącznie z planowaniem wojskowych przewozów morskich w czasie wojny. Ośrodek Planowania Logistycznego współpracuje w tym zakresie z odpowiednimi komórkami instytucji centralnych Ministerstwa Obrony Narodowej i rodzajów sił zbrojnych. We współpracy z instytucjami cywilnymi opracowuje propozycje przedsięwzięć mających przygotować flotę handlową oraz cywilną infrastrukturę portową do realizacji dla sił zbrojnych usług przewozowych i przeładunkowych. Wypełniając zadania wynikające ze zobowiązań sojuszniczych państwa, ośrodek koordynuje przemieszczanie wojsk strategicznym transportem morskim z wykorzystaniem systemu ADAMS.

³³ *Regulamin działań Marynarki Wojennej (DD/3.1)*, op. cit., s. 13.

Rozdział 3

GOSPODARKA WOJSKOWA

3.1. Pojęcie gospodarki wojskowej

Przez pojęcie **gospodarki wojskowej** rozumie się zorganizowaną działalność podmiotów gospodarczych w siłach zbrojnych, zgodną z wymaganiami zdolności i gotowości bojowej oraz możliwościami ekonomicznymi państwa. Gospodarka wojskowa obejmuje całokształt procesów informacyjno-decyzyjnych i realnych związanych z zarządzaniem zasobami osobowymi i materialnymi na wszystkich szczeblach kierowania siłami zbrojnymi³⁴. Jest to „część gospodarki obronnej, stanowiąca zorganizowaną w ramach sił zbrojnych działalność podmiotów gospodarujących zgodną z wymaganiami w zakresie zdolności i gotowości bojowej i obejmującej całokształt procesów związanych z gospodarowaniem zasobami osobowymi, rzeczowymi, finansowymi na wszystkich szczeblach kierowania siłami zbrojnymi”³⁵.

Gospodarka obronna definiowana jest jako „ta część gospodarki narodowej, która służy realizacji funkcji obronnych państwa. Stanowi ona podsystem systemu gospodarki narodowej wyróżniony przez cel, którym jest utrzymanie potencjału obronno-gospodarczego na miarę potrzeb wynikających z doktryny obronnej”³⁶. Określa ona wzajemne zależności pomiędzy gospodarką narodową a obronnością państwa oraz obejmuje zasady ekonomicznego zabezpieczenia obrony, przez które rozumie się łączne rozpatrywanie zagadnień strategii, ekonomii i ustroju gospodarczego państwa. Gospodarka obronna rozumiana jest także jako użycie, zgodnie z zasadami gospodarności,

³⁴ *Podstawy gospodarki wojskowej*, red. J. Wojtczak, K. Pajewski, Inspektorat Logistyki SGWP, WSOSK, Warszawa 1993, s. 28–29.

³⁵ *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, oprac. pod kier. B. Balcerowicza, AON, Warszawa 2002, s. 42.

³⁶ M. Koch, *Gospodarka wojskowa. Stan i perspektywy*, MON, Warszawa 1987, s. 9.

środków będących w dyspozycji państwa i przeznaczonych do zaspokojenia jego potrzeb obronnych.

Gospodarka wojskowa jest też definiowana jako zorganizowana w siłach zbrojnych „(...) działalność podmiotów gospodarczych, obejmująca całość procesów związanych z gospodarowaniem zasobami osobowymi i materiałowymi na wszystkich szczeblach (poziomach) kierowania siłami zbrojnymi”³⁷.

Gospodarka wojskowa jest więc odpowiednio zorganizowaną sferą działalności sił zbrojnych, której zadaniem jest dostarczenie środków służących do zaspokojenia ich potrzeb materialnych niezbędnych do życia, prowadzenia szkolenia i walki. Wspecjalizowany aparat gospodarczy zarządza funduszami, materiałami, wyszkoloną kadrą oraz właściwym sobie sposobem działania. W skład wojskowego aparatu gospodarczego wchodzi:

- centralny organ logistyczny (COL);
- wojskowa jednostka budżetowa (wjb);
- oddział gospodarczy (OG);
- pododdział gospodarczy (pog.);
- wojskowe gospodarstwo pomocnicze.

Centralny organ logistyczny jest komórką lub jednostką organizacyjną resortu obrony narodowej odpowiedzialną za normowanie eksploatacji oraz prowadzenie za Siły Zbrojne RP zbiorczej ewidencji materiałowej i eksploatacyjnej uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także za współudział w ustalaniu wymagań techniczno-diagnostycznych dla nowych typów uzbrojenia i sprzętu oraz szkolenie specjalistów technicznych do ich obsługi³⁸.

Do podstawowych zadań COL-u należy prowadzenie zbiorczej bazy danych o ilości i jakości określonego uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Organ ten opracowuje ponadto zasady i normy, w tym normy eksploatacyjne i dokumenty normatywne. W uzgodnieniu z właściwymi gestorami planuje i organizuje system dystrybucji uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Wspólnie z gestorami COL realizuje zadania z zakresu eksploatacji, obejmujące opracowywanie planów eksploatacyjnych i remontowych uzbrojenia oraz sprzętu wojskowego, określa wymagania techniczne dla sprzętu przeznaczonego do remontu, a także sposoby zagospodarowania uzbrojenia i sprzętu wojskowego wycofywanego z użycia. Centralny organ logistyczny kieruje podległymi systemami: obsługowo-remontowym i zaopatrywania, których funkcjonowanie

³⁷ Słownik logistyczno-operacyjny Marynarki Wojennej, DMW, Mar. Woj. 1229/99, Gdynia 1999, s. 14.

³⁸ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 7.

nadzoruje. Współuczestniczy ponadto w organizowaniu szkoleń dotyczących użytkowania techniki wojskowej oraz opracowywania i wydawania dokumentów niezbędnych do zabezpieczenia szkolenia logistycznego.

Wojskowa jednostka budżetowa jest to, działająca w strukturach gospodarki wojskowej, komórka organizacyjna sektora finansów publicznych, która pokrywa swoje wydatki bezpośrednio z budżetu państwa i odprowadza do niego pobrane dochody. Wojskowa jednostka budżetowa prowadzi gospodarkę finansową według zasad określonych w ustawie o finansach publicznych³⁹, a podstawą realizowanej przez nią gospodarki wojskowej jest plan dochodów i wydatków zwany planem finansowym jednostki budżetowej. Szczegółowe zasady gospodarki finansowej wojskowych jednostek budżetowych określa minister finansów, który uwzględnia specyfikę działalności jednostek organizacyjnych sobie podległych lub przez siebie nadzorowanych.

Wojskowa jednostka budżetowa realizuje samodzielnie, zgodnie z nadanymi uprawnieniami, zadania związane z bezpośrednim zaopatrzeniem i obsługą wojsk (prowadzi gospodarkę materiałową i finansową). Wojskową jednostką budżetową jest np. pułk, dywizjon, samodzielny batalion, komenda portu wojennego, uczelnia wojskowa czy szpital. Zadania te wypełnia etatowy aparat gospodarczy jednostki wojskowej, który dysponuje niezbędnymi środkami materalowymi i finansowymi oraz urządzeniami i środkami transportu. Realizuje ona swoje zadania dla innych jednostek wojskowych, wyszczególnionych w planie przydziałów gospodarczych i przez nią zaopatrywanych, na podstawie odpowiednich decyzji nadrzędnego organu zaopatrującego (szczebla dowodzenia). Jednostka wojskowa może być jednostką budżetową dla wszystkich lub też tylko określonych rodzajów zaopatrzenia, obsługi i usług. To jednostka budżetowa mająca osobowość prawną, etatowy organ finansowy i samodzielność finansową. Dowódca (komendant) wojskowej jednostki budżetowej jest dysponentem III stopnia środków budżetowych⁴⁰.

W strukturach wojskowego aparatu gospodarczego funkcjonują zarówno oddziały, jak i pododdziały gospodarcze. **Oddział gospodarczy** jest to samodzielna pod względem organizacyjnym wojskowa jednostka budżetowa (np. komenda portu wojennego, pułk, batalion), mająca etatowy aparat zarządzający i wykonawczy, wyszczególniona

³⁹ Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, DzU z dnia 20 grudnia 2005 r., nr 249, poz. 2104.

⁴⁰ Ibidem, Dział 1. Zasady ogólne finansów publicznych, Rozdział 3. Formy organizacyjno-prawne jednostek sektora finansów publicznych, art. 20-22.

w planie przydziałów gospodarczych⁴¹. W szczególnych wypadkach oddział gospodarczy może nie mieć uprawnień do prowadzenia gospodarki finansowej, wówczas zostaje przydzielony na zaopatrzenie finansowe, jako pododdział gospodarczy, do wojskowej jednostki budżetowej.

Pododdział gospodarczy jest to jednostka organizacyjnie wchodząca w skład oddziału gospodarczego lub inna jednostka wojskowa przez niego zaopatrywana, będąca jedynie użytkownikiem sprzętu wojskowego. Pododdział gospodarczy nie ma rozwiniętego aparatu gospodarczego, samodzielności finansowej i etatowego organu finansowego. Jednostka ta zaopatrywana jest przez określoną wojskową jednostkę budżetową (oddział gospodarczy) na podstawie decyzji odpowiedniego organu zaopatrującego. Pododdział gospodarczy nie prowadzi samodzielnej gospodarki materiałowo-technicznej, wchodzi w skład jednostki wojskowej, która jest wojskową jednostką budżetową.

Wojskowe gospodarstwo pomocnicze jest wyodrębnioną pod względem organizacyjnym i finansowym częścią podstawowej lub ubocznej działalności wojskowej jednostki budżetowej (np. kasyna, pralnie oddziałowe i garnizonowe, warsztaty szewsko-krawieckie). Gospodarstwo pomocnicze zakłada i likwiduje lub przekształca w inną formę organizacyjno-prawną kierownik jednostki budżetowej (dowódca pułku, komendant portu wojennego itp.), po uprzednim uzyskaniu zgody ministra obrony narodowej, dowódcy związku taktycznego i szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych⁴². Podstawę gospodarki finansowej wojskowego gospodarstwa pomocniczego stanowi roczny plan finansowy, który obejmuje przychody, w tym dotacje z budżetu, koszty i inne obciążenia, rachunek zysków i strat, stan środków obrotowych oraz należności i zobowiązań na początek i koniec okresu, a także rozliczenia z budżetem. Gospodarstwa pomocnicze pokrywają koszty działalności z przychodów własnych, ale mogą także otrzymywać z budżetu dotacje przedmiotowe (przy czym wpłacają do budżetu połowę swoich dochodów). Usługi sprzedawane przez gospodarstwo pomocnicze macierzystej jednostce budżetowej rozliczane są jedynie według kosztów własnych.

⁴¹ *Przepisy o gospodarce materiałowej w służbach morskich*, DMW, Mar. Woj. 1272/2005, Gdynia 2005, s. 8.

⁴² *Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych*, dział I, rozdział 3, art. 26–27.

3.2. Cele i zakres gospodarki wojskowej

Głównym zadaniem gospodarki wojskowej jest ustalanie potrzeb gospodarczych dotyczących różnego rodzaju uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz zapasów środków bojowych, materiałowych i technicznych. Wojskowy aparat gospodarczy zajmuje się pozyskiwaniem sprzętu i materiałów z gospodarki narodowej oraz importu, tj. kupuje, magazynuje przyjęte zapasy, rozdziela je, użytkuje i rozchodowuje zgodnie z obowiązującymi przepisami. Do jego zadań należy również prowadzenie właściwej eksploatacji, przeglądów i remontów. Odpowiada ponadto za działalność sprawozdawczą na wszystkich szczeblach, czyli za ewidencję i rozliczanie z pobranych materiałów oraz sprzętu.

Gospodarkę wojskową można podzielić na dwa rodzaje:

1) Stacjonarną (garnizonową), która obejmuje gospodarowanie zasobami w warunkach stałych dyslokacji jednostek wojskowych i korzysta z systemu zaopatrywania obowiązującego w czasie pokoju.

2) Mobilną, którą tworzy zespół procesów, metod i zasad gospodarowania w warunkach ćwiczebnych lub bojowych.

Te dwie formy gospodarki wojskowej stanowią system zasilania sił zbrojnych w zasoby niezbędne do wykonania zadań szkoleniowych, obronnych i innych.

W gospodarce wojskowej znajdują się elementy statyki i dynamiki. Statyka rozumiana jest jako rzeczowe zasoby obronne, określające możliwość osiągnięcia pewnych celów, ale same ich niespełniające. Obejmuje ona sprzęt techniczny, materiały, obiekty budowlane i środki pieniężne. Dynamika natomiast to gospodarowanie i działalność. Szczególną cechą dynamiki są przebiegi wszelkiego rodzaju zasobów w czasie i przestrzeni. Wiąże się ona z podstawowymi procesami gospodarczymi, takimi jak: zaopatrywanie materiałowo-techniczne, eksploatacja, finansowanie, inwestycje i transport.

3.3. Miejsce gospodarki wojskowej w systemie gospodarki rynkowej

Najważniejszym elementem gospodarki rynkowej, rozumianej jako system gospodarczy, jest rynek, czyli całościowy stosunek wymiennych pomiędzy sprzedającymi (podaż) a nabywającymi (popyt). Stanowi on nieprzerwanie działający system informacji i wymiany, za pomocą którego kupujący i sprzedający określają, co chcą sprzedać lub kupić i na jakich warunkach. Podstawowymi kategoriami charakteryzującymi rynek są podaż, popyt, cena i konkurencja. Gospodarka rynkowa jest uważana za otoczenie gospodarki wojskowej, rozumianej jako zorganizowana w siłach zbrojnych działalność podmiotów gospodarujących.

Siły zbrojne są konsumentem dochodu narodowego. Do nich z gospodarki narodowej zorientowanej na rynek wpływa strumień dóbr i usług o określonej strukturze, stwarzający materialne warunki niezbędne do życia, szkolenia i walki. Gospodarka rynkowa oddziałuje na gospodarkę wojskową (rys. 16), dostarczając jej ludzi, sprzęt, materiały i informacje. Wielkość i struktura strumienia zasobów osobowych, technicznych, materiałowych i inwestycyjnych przepływających z rynku do resortu obrony narodowej uzależniona jest od budżetu wojska, czyli wysokości kwoty przyznanej przez państwo.

Pozycja wojska na rynku jako konsumenta dóbr i usług nie jest jednoznaczna. W niektórych wypadkach wojsko jest jednym z wielu konsumentów, a w innych – jedynym. W ogólnym strumieniu dóbr i usług, zasilającym gospodarkę wojskową, wyróżnia się dobra i usługi powszechnego użytku lub typowo wojskowe.

Dobra i usługi powszechnego użytku kupuje się na rynku zarówno w centralnym, jak i zdecentralizowanym systemie zaopatrzenia. Wojsko jest tu tylko jednym z wielu podmiotów tworzących popyt. Jako stały i stosunkowo znaczny klient ma ono podstawy do zajmowania dobrej pozycji na rynku, musi jednak liczyć się z prawami rządzącymi rynkiem, z których najważniejszym jest konkurencja. Wojsko wydatkuje środki pochodzące z budżetu państwa, dlatego podstawą składania zamówień i realizacji zakupów jest przestrzeganie zasad zawartych w ustawie o prawie zamówień publicznych⁴³.

⁴³ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, DzU nr 19, poz. 177.

Rynek towarów i usług powszechnego użytku, nabywanych przez wojsko, wraz z całokształtem stosunków zachodzących pomiędzy różnymi podmiotami rynkowymi stanowi istotny segment rynku towarowego. W tej sytuacji czynniki, takie jak: samodzielność podmiotów występujących na rynku, wolne ceny, konkurencja, wymienniealność pieniądza oraz zrównanie praw wszystkich uczestników rynku, mają decydujący wpływ na kształt gospodarki wojskowej⁴⁴.



Rys. 16. Schemat powiązania gospodarki wojskowej z gospodarką rynkową

W wypadku dóbr i usług typowo wojskowych wojsko zajmuje wobec dostawców pozycję uprzywilejowaną, dyktując warunki transakcji rynkowych. Rynek uzbrojenia jest w rzeczywistości niedoskonałym rynkiem elitarnym, zarówno w ujęciu wewnętrznym (krajowym), jak i zewnętrznym (międzynarodowym). Za swoistą cechę rynku produktów i usług typowo wojskowych należy uznać bardzo niewielką liczbę producentów (dostawców) i nabywców oraz poufny charakter ich kontaktów. Uzbrojenie i sprzęt wojskowy to towary mające

⁴⁴ Podstawy gospodarki..., op. cit., s. 33–35.

kluczowe znaczenie dla obronności kraju, dlatego też znajdują się pod wzmożonym nadzorem państwa, które ogranicza wolny obrót tego typu towarami. Istotną cechą kształtującą popyt jest bezpieczeństwo narodowe i postęp techniczny, a nie tylko maksymalizacja zysków. W wypadku zakupów uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz usług typowo wojskowych mogą nie obowiązywać zasady określone w ustawie o prawie zamówień publicznych, lecz odrębna decyzja ministra obrony narodowej⁴⁵.

Zamówienia wojskowe na usługi i sprzęt to zamówienia rządowe, co oznacza, że są składane przez instytucje państwowe realizujące zamówienia publiczne. Zamówienia rządowe mają duże znaczenie społeczne, dlatego zapewnia się im wysokie prawdopodobieństwo realizacji, realne środki z budżetu państwa oraz dłuższą stabilność (dotyczy asortymentu, wielkości zamówienia i dostawcy). Mimo że popyt wojska na krajowym rynku towarów i usług stanowi zaledwie kilka procent popytu globalnego, to jest ono cenionym partnerem dla dostawców.

Głównym zadaniem zarówno dla instytucji wojskowych, jak i poszczególnych osób funkcyjnych zajmujących się gospodarką wojskową jest umiejętne stosowanie zasad gospodarczo-finansowych rządzących gospodarką rynkową. Ważne dla gospodarki wojskowej jest stworzenie takiej struktury, dzięki której zarządzanie funduszami sił zbrojnych będzie optymalne. W gospodarce rynkowej wymaga się od wojskowych jednostek budżetowych dużej samodzielności, nowoczesnej organizacji oraz wysokich kwalifikacji i pełnej odpowiedzialności osób mających wpływ na funkcjonowanie gospodarki wojskowej. Wojskowe jednostki budżetowe kupują towary i usługi na zasadach określonych w *Ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*.

Zgodnie z *Ustawą z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych* zakupów ze środków publicznych należy dokonywać w sposób celowy i oszczędny, przestrzegający zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów i umożliwiający terminową realizację zadań. Płatności należy regulować w wysokości i terminach wynikających z wcześniej zaciągniętych zobowiązań.

Stan i wyniki gospodarki wojskowej zależą od skutków działań zbiorowych i indywidualnych podmiotów tworzących określoną strukturę podmiotowo-organizacyjną gospodarki wojskowej. Zbiorowymi podmiotami są instytucje i jednostki wojskowe, a indywidualnymi

⁴⁵ *Decyzja nr 291/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 lipca 2006 r. w sprawie zasad i trybu zawierania w resorcie obrony narodowej umów, których przedmiotem jest uzbrojenie lub sprzęt wojskowy*, Dz.Urz. MON z 2006 r., nr 14, poz. 179.

– osoby pełniące funkcje kierownicze oraz żołnierze i pracownicy zatrudnieni na różnych szczeblach gospodarki wojskowej.

W strukturach gospodarki wojskowej wyróżnić należy również gestorów uzbrojenia i sprzętu wojskowego⁴⁶. **Gestor sprzętu** rozumiany jest jako:

1) Komórka lub jednostka organizacyjna resortu obrony narodowej odpowiedzialna za kierunki rozwoju i organizację procesu wykorzystania bojowego określonego rodzaju uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

2) Instytucja wojskowa odpowiedzialna za stan, rozwój, określenie wymagań operacyjno-technicznych i organizację procesu użytkowania rodzaju (grupy) uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz szkolenie z jego bojowego wykorzystania⁴⁷.

Do podstawowych obowiązków gestora uzbrojenia i sprzętu wojskowego należy znajomość stanu ilościowego i jakościowego zarządzanego sprzętu oraz ustalanie i aktualizacja norm należności sprzętu i wyposażenia ujętego w tabelach należności. Gestor opracowuje również przepisy dotyczące prowadzenia gospodarki materiałowo-technicznej sprzętem powszechnego użytku. Współuczestniczy ponadto w pracach normalizacyjnych i kodyfikujących wyroby obronne.

Gestor zajmuje się też działalnością planistyczną. Na podstawie posiadanych informacji o aktualnym stanie ilościowym i jakościowym określa potrzeby dotyczące dostaw. Odpowiada ponadto za wdrażanie do wojsk oraz wycofywanie z użytku uzbrojenia i sprzętu wojskowego, określa kierunki jego rozwoju oraz zasady bojowego wykorzystania. Dla nowych typów uzbrojenia i sprzętu wojskowego opracowuje wstępne założenia taktyczno-techniczne oraz ustala wymagania eksploatacyjno-techniczne dla sprzętu powszechnego użytku planowanego do zakupu. Gestor jest również odpowiedzialny za organizowanie szkolenia w zakresie użytkowania zarządzanym uzbrojeniem i sprzętem wojskowym.

3.4. Struktura budżetu obronnego

Budżet państwa jest rocznym planem dochodów i wydatków oraz przychodów i rozchodów organów władzy publicznej, w tym organów administracji rządowej oraz kontroli i ochrony prawa, a także sądów

⁴⁶ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 15.

⁴⁷ Słownik logistyczno-operacyjny..., op. cit., s. 14.

i trybunałów. Uchwalany jest w formie ustawy budżetowej na rok kalendarzowy zwany rokiem budżetowym. Ustawa budżetowa stanowi podstawę gospodarki finansowej państwa w roku budżetowym⁴⁸. Budżet jest głównym źródłem finansowania zadań realizowanych przez państwo, w tym również tych związanych z wysiłkiem obronnym. Definiuje się go jako scentralizowany fundusz publiczny, służący gromadzeniu środków pieniężnych w związku z funkcjami państwa. Dochody i wydatki oraz rozchody i przychody państwa klasyfikowane są według części budżetowych, działów, rozdziałów, paragrafów i pozycji.

Ochrona bezpieczeństwa państwa, a co za tym idzie powołanie i funkcjonowanie sił zbrojnych, z mocy obowiązującego prawa stanowi jego powinność. Finansowanie Sił Zbrojnych RP opiera się na podstawach prawnych obowiązujących wszystkie instytucje i organy państwa funkcjonujące w sektorze publicznym. W warunkach gospodarki rynkowej podstawowym parametrem dla wojska jest arbitralnie budżet. Plany rzeczowe opracowuje natomiast we własnym zakresie, kierując się ustalonymi założeniami polityki obronnej państwa. Pociąga to za sobą określone skutki dla obronności państwa, ponieważ gospodarka wojskowa może oddziaływać na systemy szkolenia wojska oraz utrzymania gotowości bojowej i mobilizacyjnej proporcjonalnie do otrzymanych środków finansowych.

Ze względu na bezpieczeństwo narodowe za podstawowe zadania gospodarki należy uznać:

- zapewnienie optymalnych warunków do utrzymania i szkolenia sił zbrojnych w czasie pokoju;
- przygotowanie bazy do wykonywania przez armię zadań w czasie zagrożenia bezpieczeństwa państwa;
- stworzenie warunków przetrwania ludności w sytuacjach ekstremalnych.

Realizacja tych celów jest możliwa, gdy zaspokojone zostaną następujące potrzeby materialne wojska⁴⁹:

- 1) W okresie pokoju są to środki materialne niezbędne do:
 - zaspokojenia planowej działalności wojska w danym przedziale czasowym;
 - wykonania zadań ponadplanowych;
 - likwidacji skutków klęsk żywiołowych, katastrof oraz awarii;

⁴⁸ Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, Dział III. Budżet państwa, Rozdział 1. Określenie budżetu.

⁴⁹ K. Pajewski, *Logistyczny system zaopatrywania na przykładzie resortu obrony narodowej*, „Bellona”, Warszawa 1995, s. 37.

- zagwarantowania ciągłości zaopatrywania w razie zakłóceń dostaw lub wystąpienia nieprawidłowości w systemie zaopatrywania sił zbrojnych.

2) W okresie wojny są to środki materialne konieczne do:

- mobilizacyjnego rozwinięcia wojsk;
- prowadzenia działań w początkowym i dalszym okresie wojny, w zależności od koncepcji obronnej;
- zagwarantowania ciągłości zaopatrywania w czasie konwersji gospodarki pokojowej na wojenną.

Analizując budżet wojska, zazwyczaj dzieli się wydatki na dwie zasadnicze grupy:

1) Wydatki wegetatywne (bieżące) na:

- utrzymanie sił zbrojnych (wynagrodzenia, wyżywienie, umundurowanie, zakwaterowanie, ochrona zdrowia, działalność kulturalno-oświatowa, cele socjalne i inne);
- szkolenie (materiały oraz ćwiczebne i bojowe środki szkoleniowe, eksploatacja uzbrojenia i sprzętu wojskowego);
- bieżące potrzeby (przejazdy, przewozy, wydatki telekomunikacyjne).

2) Wydatki inwestycyjne na:

- zakupy uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz urządzeń technicznych i innego wyposażenia ogólnego stosowania;
- prowadzenie prac naukowo-badawczych i doświadczalnych;
- budownictwo dla sił zbrojnych.

Zapasy wojska są uzupełniane produktami i usługami, które są nabywane:

- często, np. żywność, paliwa;
- okresowo, np. odzież, środki czystości, części zamienne i meble;
- okolicznościowo, np. uzbrojenie, urządzenia i sprzęt specjalny.

Na podstawie kryterium przeznaczenia rzeczowego wydatki wojskowe można podzielić na:

- wydatki osobowe obejmujące wszystkie składniki płacowe;
- świadczenia rzeczowe służące utrzymaniu stanów osobowych, np. wyżywienie, umundurowanie i zakwaterowanie;
- zakupy uzbrojenia i sprzętu techniczno-wojskowego;
- zakupy sprzętu, wyposażenia i materiałów ogólnego przeznaczenia;
- wydatki na prace naukowo-badawcze i rozwojowe;

- wydatki na eksploatację oraz konserwację uzbrojenia i sprzętu;
- wydatki na cele szkoleniowe, kulturalno-oświatowe, sportowe i inne;
- wydatki na budownictwo wojskowe;
- wydatki telekomunikacyjne oraz na przejazdy i przewozy wojskowe;
- wydatki na emerytury i renty byłych żołnierzy, wypłacane z budżetu wojska.

Struktura wydatków obronnych w każdym kraju jest inna i zależy od wielkości budżetu, liczebności armii, celów obronnych oraz postawionych zadań, w tym tych wynikających ze zobowiązań sojusznicznych. Od wstąpienia Polski do NATO budżet obronny państwa dodatkowo ponosi koszty związane z finansowaniem operacji wynikających ze zobowiązań sojusznicznych, realizowanych poza granicami kraju. Zasadą jest, że w wypadku zaplanowanej operacji budżet w trakcie danego roku budżetowego tworzy ten dysponent, którego pododdziały uczestniczą w operacji poza granicami kraju. W wypadku natomiast gdy operacja nie została zaplanowana, jej budżet powstaje z rezerwy ogólnej budżetu państwa oraz ewentualnych realokacji dokonanych w budżecie Ministerstwa Obrony Narodowej. W budżecie operacji przewidziane są również środki na wydatki wspólne, ponoszone na realizację zadań przez wielonarodowe struktury organizacyjne⁵⁰.

3.5. Budżet Ministerstwa Obrony Narodowej

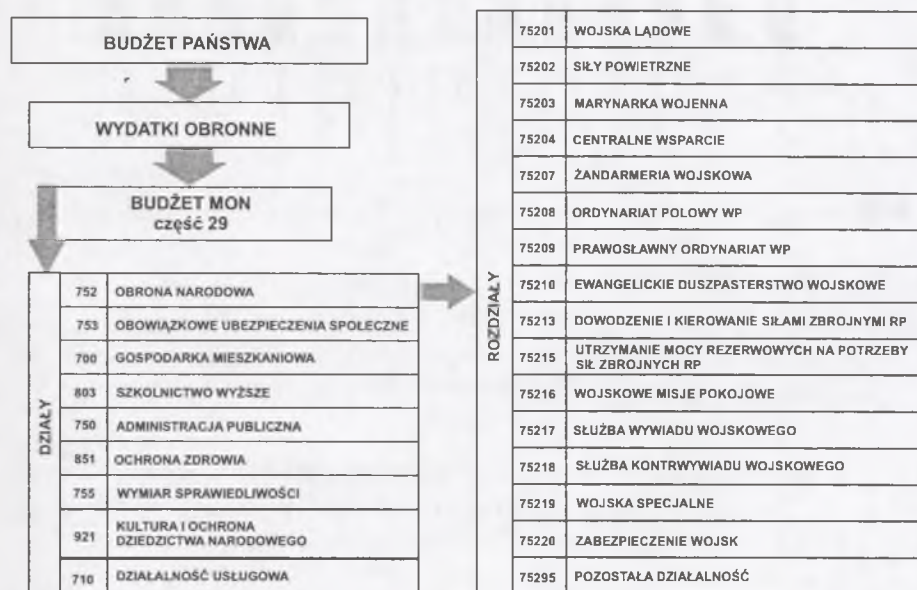
W budżecie państwa na dany rok obrachunkowy ujmuje się również środki na wydatki obronne, związane z wysiłkiem obronnym kraju. Są to środki przewidziane jako wydatki budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej. Pozostałą część budżetu państwa przeznaczają na realizację zadań związanych z obronnością kraju przez inne resorty oraz na programy modernizacyjne sił zbrojnych.

Wysiłek obronny kraju jest dodatkowo wspierany środkami pochodzącymi zarówno ze źródeł krajowych, jak i zagranicznych. Do krajowych źródeł finansowania obronności należy zaliczyć Fundusz Modernizacji Sił Zbrojnych, Agencję Mienia Wojskowego oraz Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, które przeznaczają środki na badania obronne. Zagranicznymi źródłami finansowania są natomiast

⁵⁰ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 63.

NATO i Stany Zjednoczone. Ze środków tych finansuje się szkolenia i treningi oraz dostosowanie wyposażenia Sił Zbrojnych RP do natowskich standardów. Są one przeznaczane na pozyskanie nowego sprzętu lub modernizację eksploatowanego uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Środki te pochodzą z:

- Programu Inwestycji NATO (*NATO Security Investment Program – NSIP*);
- Programu Pomocy Wojskowej Stanów Zjednoczonych (*Foreign Military Financing – FMF*);
- Międzynarodowego Programu Nauczania i Szkolenia (*International Military Education and Training – IMET*);
- Programu Walki z Terroryzmem (*Counter Terrorism Fellowship Program – CTFP*).

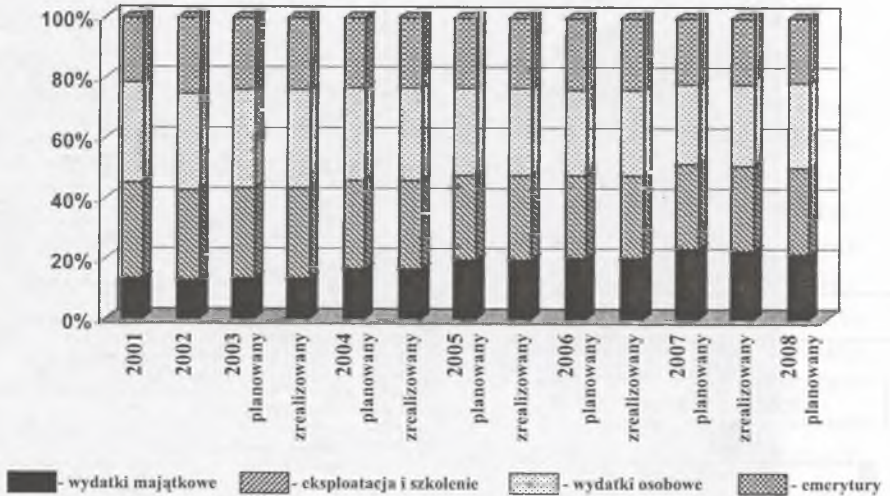


Rys. 17. Ogólna struktura i miejsce budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej w budżecie państwa

Źródło: opracowano na podstawie Podstawowych informacji o warunkach i budżecie MON na 2008 r., Departament Budżetowy MON, Warszawa 2008.

Budżetu resortu obrony (rys. 17) dotyczy część nr 29 budżetu państwa, obejmująca 9 działów. Najistotniejszy z nich jest dział *Obrona narodowa*, który składa się z 16 rozdziałów. Klasyfikacja działowa budżetu resortu obrony narodowej odpowiada podstawowym dziedzinom działalności i ma właściwie charakter branżowy.

Wydatki obronne Polski (rys. 18) powinny kształtować się na poziomie nie niższym niż 1,95% produktu krajowego brutto z roku poprzedniego⁵¹. Warunek ten zawarty został w *Ustawie z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych RP*.



Rys. 18. Struktura budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej według rodzajów wydatków

Źródło: opracowano na podstawie Podstawowych informacji o budżecie MON na lata 2001–2008, Departament Budżetowy MON.

Zaprezentowana na rys. 18 struktura wydatków wojskowych pokazuje zmiany, jakie zachodziły w udziale poszczególnych grup w ogólnych wydatkach budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej. Zaobserwować można systematyczny wzrost środków przeznaczonych na wydatki majątkowe. Zgodnie z ustawowym zapisem „udział wydatków majątkowych (...) wyniesie co najmniej 16,2% w 2004 r., a w kolejnych latach będzie wzrastał aż do osiągnięcia co najmniej 20% w 2006 r. i latach następnych”⁵². Jednocześnie w omawianym okresie

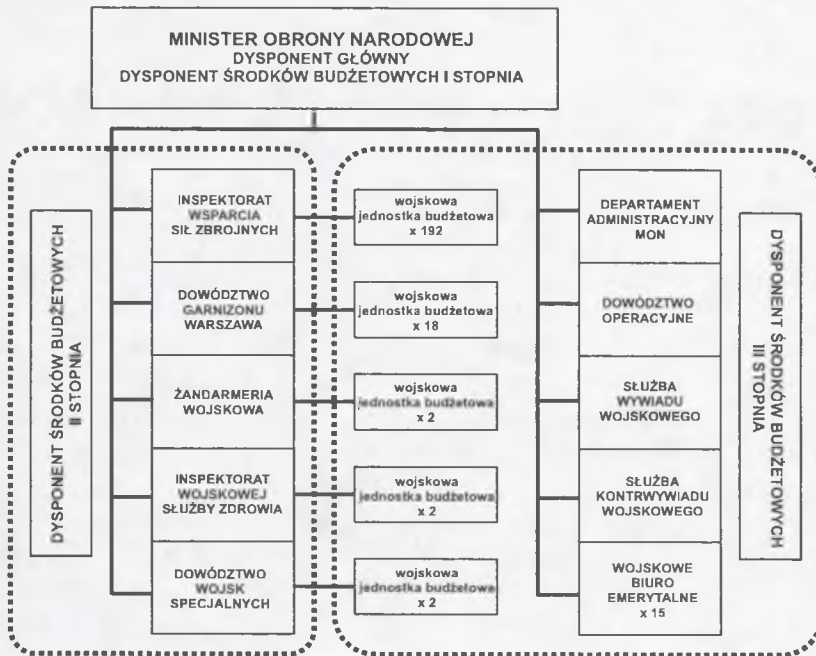
⁵¹ Ustawa z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2001–2006, DzU z 25 lipca 2001 r., nr 76, poz. 804, art. 7.1.

⁵² Ustawa z dnia 2 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2001–2006, DzU z 7 maja 2004 r., nr 107, poz. 1136.

widoczny jest wzrost środków przeznaczonych na eksploatację i szkolenie oraz wydatki osobowe.

3.6. Organizacja struktur finansowych Sił Zbrojnych RP

System wykonania budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej wiąże się z trójszczeblowym zasilaniem Sił Zbrojnych w środki budżetowe. Zgodnie z przyjętym schematem głównym dysponentem budżetu resortu jest minister obrony narodowej, określany jako dysponent I stopnia środków budżetowych. W strukturach finansowych ministerstwa znajduje się pięciu dysponentów II stopnia i 235 III stopnia. Wśród dysponentów III stopnia wyróżnić należy 19 instytucji centralnych i 216 wojskowych jednostek budżetowych (rys. 19).



Rys. 19. Organizacja struktur finansowych
Ministerstwa Obrony Narodowej

Źródło: opracowano na podstawie <http://www.dbmon.wp.mil.pl/pl/index.html>
[dostęp: 16 października 2009 r.]

W przedstawionym trójszczeblowym systemie finansowania działalności resortu obrony narodowej główny dysponent ujmuje realizację nakładów finansowych i wydatków w centralnych planach rzeczowych i planie finansowym. Centralne plany rzeczowe obejmują:

- modernizację techniczną Sił Zbrojnych RP;
- inwestycje budowlane i remonty nieruchomości;
- zamierzenia realizowane w ramach Programu Inwestycji NATO;
- zakupy środków materiałowych, paliw i opału oraz prasy i formularzy wojskowych.

Dysponenci II i III stopnia przedstawiają realizację swoich nakładów finansowych i wydatków tylko w planach finansowych.

Rozdział 4

SYSTEM BAZOWANIA MARYNARKI WOJENNEJ

4.1. Przeznaczenie systemu bazowania

Podstawę działania sił Marynarki Wojennej stanowi system węzłów wsparcia logistycznego. Jest to układ baz morskich oraz punktów: bazowania, manewrowego bazowania i zaopatrzenia logistycznego. Elementy systemu bazowania sił morskich powinny być rozmieszczone na wybrzeżu tak, aby pozwalały na bezpośrednie monitorowanie potrzeb oraz realizację niezbędnych dostaw zaopatrzenia i usług logistycznych dla tych sił.

System bazowania obejmuje zbiór stacjonarnych i rozśrodkowanych elementów będących węzłami wsparcia logistycznego, które pełnią wiele funkcji logistycznych. Do zadań realizowanych w węzłach wsparcia logistycznego dla sił morskich zaliczyć należy gromadzenie i przechowywanie zapasów środków bojowych i materiałowych oraz utrzymywanie niezbędnego potencjału logistycznego, umożliwiającego pełne świadczenie usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych.

Specyficzny charakter Marynarki Wojennej powoduje, że strata bądź zniszczenie któregoś z elementów systemu bazowania sił morskich ogranicza możliwości bojowe zespołów okrętów, a w skrajnych sytuacjach może doprowadzić do utraty zdolności bojowej przez pojedyncze okręty lub ich zespoły oraz grupy taktyczne.

Przez system bazowania należy rozumieć odpowiednio urządzone i wyposażone rejony bazowania związków taktycznych i stanowisk ogniowych brzegowych jednostek raketowo-artyleryjskich, bazy lotnictwa morskiego oraz rezerwę ruchomych środków bazowania, zaopatrywania i obsługi, racjonalnie rozmieszczonych w rejonie działania sił Marynarki Wojennej i operacyjnie powiązanych ze sobą sieciami dróg dowozu i ewakuacji oraz łączności.

W zależności od przyjętej koncepcji organizacji bazowania zespołów okrętów, ich rodzajów i klas przygotowane dla nich obiekty

bazowania, zaopatrzenia i obsługi muszą odpowiadać ich potrzebom. Głównym wymaganiami stawianym przed systemem bazowania jest zabezpieczenie wysokiej sprawności bojowej bazujących sił oraz ich stałej gotowości do działań, przede wszystkim w warunkach bojowych. Podczas realizacji zadań sojusznicznych narodowy system bazowania Marynarki Wojennej powinien dodatkowo zapewnić możliwość rozwinięcia elementów logistyki wielonarodowej, które stanowią wsparcie logistyczne sił morskich sojuszu.

System bazowania sił morskich powinien mieć taką strukturę, która zapewniałaby płynne przejście od działań prowadzonych w okresie pokoju (utrzymanie stałej gotowości bojowej, ćwiczenia i manewry) przez zabezpieczenie działań w sytuacjach kryzysowych do wojny. Dotyczy to realizacji przedsięwzięć zabezpieczenia logistycznego zarówno sił narodowych, jak i wielonarodowych. System ten powinien mieć elastyczną strukturę i zdolność do rozwinięcia obiektów bazowania funkcjonujących w systemie logistyki wielonarodowej.

Aby siły morskie mogły realizować swoje zadania, system bazowania powinien:

- zapewnić rozśrodkowany postój okrętów w czasie pokoju, kryzysu i wojny;
- stworzyć dogodne warunki do prowadzenia szkolenia bazujących sił oraz zabezpieczenia potrzeb gospodarczo-bytowych załóg;
- mieć niezbędne, systemowo rozmieszczone, w sposób pozwalający na ich racjonalne wykorzystywanie, zapasy środków bojowych i materiałowych zapewniające ciągły dostęp do wszystkich rodzajów zaopatrzenia materiałowo-technicznego, umożliwiającego bojową i codzienną działalność sił;
- mieć konieczny potencjał remontowy potrzebny do prawidłowej eksploatacji i napraw okrętów, uzbrojenia i pozostałego sprzętu wojskowego oraz utrzymania odpowiedniej sprawności technicznej dla zachowania gotowości bojowej sił;
- umożliwić, w czasie osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej, sprawne rozszerzanie systemu bazowania w oparciu o manewrowe środki bazowania, zaopatrzenia i obsługi oraz rozśrodkowanie zespołów okrętów odpowiednio do planu operacyjnego rozwinięcia sił;
- mieć niezbędne siły i środki do ochrony i obrony obiektów własnych oraz bazujących jednostek sił morskich, zapewniające sprawną działalność obiektów bazowania i niezakłócone odtwarzanie gotowości bojowej okrętów w warunkach zagrożenia.

System bazowania, który zachowa swoją żywotność w okresie działań bojowych, pozwoli siłom Marynarki Wojennej prowadzić aktywne działania bojowe.

4.2. Organizacja bazowania okrętów

Narodowy system bazowania sił Marynarki Wojennej RP (rys. 20) składa się z elementów dwóch systemów bazowania – stacjonarnego i manewrowego. **Stacjonarny system bazowania okrętów** tworzą bazy morskie (BM), punkty bazowania okrętów (PB), bazy lotnictwa morskiego (BLM) i punkty remontu okrętów (PRO). Stałe bazy morskie są podstawowym elementem narodowego systemu bazowania i stanowią część zintegrowanego systemu logistycznego sił zbrojnych.



Rys. 20. Struktura systemu bazowania sił Marynarki Wojennej RP

Do wzmocnienia stacjonarnego systemu bazowania wykorzystuje się elementy **manewrowego systemu bazowania**, takie jak punkty manewrowego bazowania (PMB) i rozśrodkowane punkty remontu

okrętów (RPRO). System ten powinien być elastyczny i pozwalać na szybkie przyjęcie i obsłużenie skierowanych tam jednostek pływających, a także świadczyć usługi specjalistyczne i gospodarczo-bytowe oraz realizować przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne. Elementy manewrowe systemu bazowania rozwijane są w zależności od zmieniającej się sytuacji operacyjno-taktycznej.

W strukturze stałego systemu bazowania Marynarki Wojennej wyróżnić należy dwie bazy morskie – Gdynię i Świnoujście, dwa punkty bazowania okrętów – Hel i Kołobrzeg oraz dwie bazy lotnictwa morskiego – Gdynię-Babie Doły i Siemirowice.

Niestacjonarne elementy systemu bazowania obejmują rozwijane siłami baz morskich punkty manewrowego bazowania okrętów. Baza morska Gdynia rozwija trzy punkty manewrowego bazowania – Gdańsk, Ustka i Władysławowo, a baza morska Świnoujście – Darłowo i Dziwnów.

Jako część podsystemu eksploatacji i remontu okrętów funkcjonują punkty remontu okrętów, tworzone na bazie wytypowanych stoczni produkcyjnych i remontowych, oraz rozśrodkowane punkty remontu okrętów, rozwijane we wskazanych portach morskich z wykorzystaniem wojskowych lub cywilnych przedsiębiorstw remontowo-produkcyjnych (stoczni).

4.2.1. Baza morska

Baza morska jest to odpowiednio wyposażony i urządzony obszar na wybrzeżu morskim z przylegającymi do niego akwenami, obejmujący stałe i manewrowe punkty bazowania, służący do zabezpieczenia bojowej i codziennej działalności sił marynarki wojennej. Baza morska dysponuje siłami i środkami przeznaczonymi do zaopatrywania marynarki wojennej oraz wykonywania dla niej usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych.

Baza morska to odpowiednio zagospodarowany, ochroniany i broniony rejon, w którym rozmieszczone są punkty bazowania, siły, środki i obiekty przeznaczone do ochrony zabezpieczenia logistycznego i innych rodzajów zabezpieczenia. Służy ona do prowadzenia wszechstronnego zabezpieczenia logistycznego sił marynarki wojennej, rozwinięcia ich do działań i przyjęcia sojusznicznych sił wzmocnienia oraz prowadzenia dla nich HNS w uzgodnionych z góry obszarach⁵³.

⁵³ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 18.

Baza morska jako wojskowa jednostka budżetowa odgrywa zasadniczą rolę w całościowym zabezpieczeniu potrzeb logistycznych okrętów. Jest jedynym organem specjalistycznej obsługi i wszechstronnego zaopatrzenia okrętów bojowych.

Baza morska w strukturze systemu logistycznego podporządkowania taktycznego pełni dominującą funkcję, dlatego ma stosowną do zadań organizację, wyposażenie i potencjał logistyczny⁵⁴. Jest podstawowym oddziałem logistycznym dla sił okrętowych i spełnia wszystkie najważniejsze zadania warunkujące funkcjonowanie okrętów bojowych w każdych warunkach i we wszystkich stanach gotowości bojowej.

Bazy morskie tworzone są z jednostek komend portów wojennych i innych jednostek logistycznych. Składają się z elementów zabezpieczenia materiałowego, technicznego i medycznego oraz urządzeń i obiektów umożliwiających pełną obsługę i świadczenie usług gospodarczo-bytowych. Bazę morską tworzy port wojenny wraz z nabrzeżami i falochronami zapewniającymi bezpieczny postój i wszechstronną obsługę okrętów. W bazie morskiej znajdują się stocznie, warsztaty remontowe techniki morskiej, składy obejmujące jednobranżowe i wielobranżowe magazyny środków bojowych i materiałowych, składy paliw, obiekty służby zdrowia, pralnie i łaźnie oraz inne urządzenia logistyczne (np. podstacje energetyczne, oczyszczalnie ścieków, akumulatorownie i poligony kontrolno-pomiarowe), a także jednostki obrony i ochrony.

Bazy morskie stanowią podstawowe elementy systemu bazowania, w których siły okrętowe odtwarzają zdolność bojową, uzupełniając zapasy i przywracając sprawność techniczną sprzętu. Bazy morskie są też głównym źródłem zaopatrzenia dla mniejszych stacjonarnych oraz mobilnych węzłów wsparcia logistycznego.

4.2.2. Punkt bazowania

Punkt bazowania jest to przystosowany do bazowania okrętów port wraz z przyległym rejonem, urządzeniami portowymi oraz obiektami systemu dowodzenia, obserwacji, łączności, obrony i ochrony, a także magazynami, zakładami, warsztatami remontowymi, siecią komunikacyjną, wyposażeniem nawigacyjno-hydrograficznym, obiektami pomocy medycznej, obiektami gospodarczo-bytowymi itp.

⁵⁴ K. Ficoń, *Problemy wdrażania informatyki...*, op. cit., s. 40.

Główne zadanie punktu bazowania polega na zapewnieniu bezpiecznego postoju okrętów, ich wszechstronnego zabezpieczenia oraz właściwych warunków do szkolenia i odpoczynku załóg. Mola i nabrzeża punktów bazowania wyposaża się w stałe urządzenia portowe, takie jak: stacjonarne dźwigi przystosowane do przeładunku uzbrojenia, tory kolejowe, sieci stacjonarnych rurociągów do podawania na okręty wody, paliwa, pary i sprężonego powietrza oraz sieci elektryczne. Podstawowym elementem punktu bazowania jest port wojenny, w którym znajduje się zespół urządzeń technicznych zgrupowanych w dogodnym miejscu, na wybrzeżu morza lub żeglownej rzeki, skutecznie broniony i zapewniający związkowi taktycznemu marynarki wojennej niezbędne środki do odtwarzania gotowości bojowej.

Port wojenny – w myśl porozumień standaryzacyjnych NATO – jest to port morski lub ta jego część, która została przeznaczona do użytkowania przez siły morskie, gdzie narodowe siły marynarki wojennej utrzymują stale instalacje i urządzenia logistyczne⁵⁵.

Każdy port składa się z dwóch zasadniczych części: akwatorium i terytorium. **Akwatorium** obejmuje:

1) Redę, która stanowi zewnętrzny, przylegający do portu obszar morza stwarzający dogodne warunki do kotwiczenia okrętów.

2) Awanport, będący częścią akwatorium oddzieloną od redy budowlą hydrotechniczną zwaną falochronem, w którym znajduje się wejście do portu oznakowane światłami nawigacyjnymi i wyposażone w punkt obserwacyjny.

3) Kanał portowy, który ma charakter toru wodnego łączącego wejście do portu z basenami portowymi.

4) Basen portowy, będący elementem akwatorium, wzdłuż którego buduje się trwałe budowle portowe w formie nabrzeży i pirsów.

W rejonach funkcjonowania baz morskich dodatkowo wyznacza się kotwicowiska. Są to miejsca kotwiczenia okrętów, przeznaczone do rozśrodkowanego postoju okrętów i pomocniczych jednostek pływających w punktach bazowania i poza nimi. Kotwicowiska mają zapewnić efektywną obronę i ochronę oraz osłonę od fal i wiatru. Na tym obszarze często organizowane są rejony alarmowe, do których okręty wychodzą, aby się rozśrodkować podczas osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej.

⁵⁵ *Handbook on naval port information and logistic support arrangements of NATO navies*, ALP – 1 (D) (NAVY), NATO 1981, s. 2–4.

Terytorium portu to obszar lądowy, na którym znajdują się obiekty infrastruktury portowej, takie jak: obiekty koszarowe, sztabowe i szkoleniowe oraz składy, magazyny i warsztaty, a także sieć dróg kołowych i kolejowych.

4.2.3. Punkt manewrowego bazowania

Punkty manewrowego bazowania to porty lub przystanie, które są odpowiednio wyposażone i przystosowane do tymczasowego bazowania grup taktycznych i pojedynczych okrętów, zaopatrywania ich w podstawowe rodzaje zaopatrzenia oraz wykonywania doraźnych remontów i usług gospodarczo-bytowych. Rozwijane są w określonych stanach gotowości bojowej Marynarki Wojennej i funkcjonują w czasie przygotowywania do działań bojowych i podczas nich samych.

Celem rozwijania punktów manewrowego bazowania jest wzmocnienie istniejącego stacjonarnego systemu bazowania, który opiera się na bazach morskich i punktach bazowania. Polega to na dodatkowym rozśrodkowaniu sił oraz przejęciu na czas działań bojowych części zadań zabezpieczenia logistycznego w zmieniających się, oddalonych od stałych punktów bazowania rejonach działań sił Marynarki Wojennej. Dogodne miejsca do rozwinięcia punktów manewrowego bazowania organizuje się w okresie pokoju, uwzględniając zwiększone potrzeby związane z bazowaniem i zabezpieczeniem logistycznym sił Marynarki Wojennej w przyszłych działaniach bojowych. Wyznaczając odpowiednie porty do rozwijania punktów manewrowego bazowania, bierze się również pod uwagę rozmieszczenie stacjonarnych składów środków bojowych i materiałowych, ilość jednostek Marynarki Wojennej przewidzianych do zaopatrywania w danym rejonie oraz ukształtowanie terenu i warunki nawigacyjne.

4.2.4. Baza lotnictwa morskiego

Baza lotnicza jest rejonem odpowiednio zagospodarowanym, ochronianym i bronionym, w którym rozmieszczone są lotniska, lądowiska, siły, środki i obiekty przeznaczone do zapewnienia statkom powietrznym dobrych warunków bazowania i wymaganego bezpieczeństwa ich wylotów, utrzymania w gotowości eksploatacyjnej lotnisk

bazowania oraz przyjęcia sojusznicznych sił wzmocnienia i prowadzenia dla nich HNS w uzgodnionych obszarach⁵⁶.

Bazę lotniczą stanowi **węzeł lotniskowy (rejon lotniskowy)** utworzony z lotniska zasadniczego i jednego lub dwóch lotnisk zapasowych albo też lotniska zapasowego i drogowego odcinka lotniskowego (DOL). Odległości między lotniskami w węźle lotniskowym bazy nie powinny być większe niż 40–50 km. **Lotnisko zasadnicze (główne)** bazy powinno być wyposażone w niezbędne oraz zunifikowane środki i uniwersalne siły, w tym stacjonarne środki wsparcia logistycznego (np. polowe rurociągi dystrybucji paliwa, stacjonarna sieć energetyczna) umożliwiające odtwarzanie gotowości bojowej wszelkich typów statków powietrznych. Na **lotniskach zapasowych** węzła lotniskowego stale powinny być rozmieszczone siły i środki logistyczne, których wyposażenie umożliwiłoby przyjęcie lądujących statków powietrznych w ściśle określonej liczbie oraz odtwarzanie ich gotowości bojowej.

Bazę lotniczą stanowi więc zespół ściśle powiązanych ze sobą specjalistycznych pododdziałów i służb logistycznych, przeznaczonych do sprawnego organizowania wsparcia logistycznego bazujących w niej eskadr. Ma ona zapewnić ponadto zachowanie sprzętu bojowego (statków powietrznych) i innego sprzętu technicznego w gotowości do wykorzystania. Bardzo istotnym zadaniem jest również utrzymanie i remont lotnisk oraz urządzeń bazy zarówno w czasie pokoju, jak i wojny⁵⁷.

Bazy lotnicze – w zależności od klasy lotnisk tworzących węzeł, ich pojemności, infrastruktury i zakresu wykonywanych usług – mogą realizować różne zadania, zarówno w czasie pokoju, jak i wojny. Wyróżnić można⁵⁸:

- 1) Bazy przeznaczone do wszechstronnego zabezpieczenia działalności stacjonujących na lotnisku jednostek lotniczych. Spełniają one ponadto rolę wojskowej jednostki budżetowej dla jednostek bojowych znajdujących się w czasie wojny w jej strefie odpowiedzialności. W swojej strukturze organizacyjno-funkcjonalnej bazy takie mają pododdziały i służby logistyczne zapewniające trwałe utrzymanie gotowości eksploatacyjnej lotnisk i realizujące zadania logistyczne lotnictwa.

⁵⁶ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 18.

⁵⁷ R. Mańkowski, *Baza lotnicza wojsk lotniczych i obrony powietrznej*, AON, Warszawa 1994, s. 15.

⁵⁸ Ibidem, s. 15–18.

2) Bazy służące do rozmieszczenia w nich jednostek lotniczych, a także zapewnienia pokojowego szkolenia oraz żywotności i wszechstronnego wsparcia logistycznego manewrowych działań lotnictwa na dowolnym kierunku operacyjnym, z uwzględnieniem możliwości taktyczno-bojowych eksploataowanego obecnie sprzętu lotniczego (statków powietrznych). Skład tego typu baz lotniczych stanowią siły i środki logistyczne, ubezpieczenia lotów, a także magazyny z normatywnymi zapasami środków logistycznych.

4.3. Elementy zabezpieczenia technicznego w systemie bazowania sił Marynarki Wojennej

W okresie zagrożenia i wojny system logistyczny Marynarki Wojennej wyraźnie się rozrasta przez włączenie do niego elementów mobilizowanych i militaryzowanych w ramach mobilizacyjnego rozwinięcia sił i programu mobilizacji gospodarki. W obszarze zabezpieczenia technicznego w skład tego systemu zostają włączone elementy zabezpieczenia technicznego, do których należą:

- punkty remontu okrętów;
- rozśrodkowane punkty remontu okrętów.

Są to zasadnicze składniki wojennego systemu remontowego Marynarki Wojennej, przeznaczone do prowadzenia remontów okrętów, uzbrojenia i sprzętu wojskowego uszkodzonego podczas działań bojowych.

Punkt remontu okrętów to stacjonarny pododdział techniczny, rozwinięty na bazie wojskowych lub cywilnych przedsiębiorstw remontowo-produkcyjnych (stoczni), wsparty siłami systemu logistycznego Marynarki Wojennej dla koordynacji działań. Punkt remontu okrętów jest przeznaczony do wykonywania obsługiwań technicznych i remontów awaryjno-bojowych przy użyciu miejscowego lub przydzielonego potencjału remontowego i inżynieryjno-portowego⁵⁹. Punkty remontu okrętów organizowane są w Stoczni Marynarki Wojennej i wytypowanych cywilnych stoczniach remontowych mających potencjał umożliwiający sprawne wykonywanie remontów awaryjno-bojowych jednostek pływających marynarki. Punkty te powstają, aby realizować zadania wyznaczone przez PMG,

⁵⁹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 18.

w którym rezerwuje się określony potencjał wykonawczy na potrzeby Marynarki Wojennej.

Przy wykorzystaniu sił i środków oraz potencjału produkcyjnego wojskowych pododdziałów remontowych i cywilnych stoczni remontowych rozwijane są rozśrodkowane punkty remontu okrętów. **Rozśrodkowany punkt remontu okrętów** to mobilny pododdział techniczny, wydzielony z wojskowych lub cywilnych przedsiębiorstw remontowo-produkcyjnych (stoczni) do wskazanych portów morskich. Otrzymuje on wsparcie sił systemu logistycznego Marynarki Wojennej potrzebne do koordynacji działań. Przeznaczony jest do wykonywania obsługiwań technicznych i remontów awaryjno-bojowych przy użyciu własnego lub przydzielonego w danym porcie potencjału remontowego i inżynieryjno-portowego. Zakres jego prac obsługowo-remontowych jest mniejszy niż punktu remontu okrętów, ponieważ używany specjalistyczny potencjał logistyczny ma ograniczone możliwości⁶⁰.

Stocznia Marynarki Wojennej uczestniczy w organizowaniu rozśrodkowanych punktów remontu okrętów na całym wybrzeżu, gdyż tylko tu pracują specjaliści przygotowani do remontu uzbrojenia i specjalistycznego sprzętu wojskowego. Stocznia oddelegowuje ich do poszczególnych rozśrodkowanych punktów remontu okrętów, których zadaniem jest wykonanie remontów uzbrojenia artyleryjskiego, systemów broni podwodnej, elektroniki, hydrografii i ratownictwa morskiego.

Sygnalem do rozpoczęcia działań związanych z tworzeniem rozśrodkowanych punktów remontu okrętów jest polecenie z jednostki nadrzędnej w sprawie militaryzacji przedsiębiorstwa lub ogłoszenie powszechnej mobilizacji. Formowanie punktów polega na powiadomieniu kadry kierowniczej i personelu o przejściu na wojenny system remontów, sprawnym przebazowaniu niezbędnych sił i środków materiałowo-technicznych oraz zorganizowaniu obrony i ochrony punktów. W większości wypadków rozmieszczenie ich pokrywa się z rozlokowaniem punktów manewrowego bazowania

⁶⁰ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 18.

Rozdział 5

ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE JEDNOSTEK MARYNARKI WOJENNEJ

5.1. Pojęcie i zadania zabezpieczenia materiałowego

Zabezpieczenie materiałowe są to działania, których celem jest zaspokojenie potrzeb zespołów okrętów, jednostek lotnictwa morskiego i oddziałów brzegowych na środki bojowe i materiałowe oraz specjalistyczne usługi materiałowe (w miejscu i czasie umożliwiającym wszystkim elementom składowym sił Marynarki Wojennej właściwe funkcjonowanie) w okresie pokoju, zagrożenia, kryzysu i wojny. Podsystem materiałowy realizuje swoje zadania podczas procesu zaopatrywania⁶¹.

Zaopatrywanie jest to zespół czynności związanych z ustaleniem potrzeb oraz gromadzeniem i utrzymywaniem określonych normami zapasów środków zaopatrzenia, a także proces zasilania wojsk dostawami zaopatrzenia i świadczenia usług gospodarczo-bytowych niezbędnych im do szkolenia i walki⁶².

Zaopatrywanie polega na realizacji takich zadań, jak (rys. 21):

- prognozowanie zużycia i planowanie;
- normowanie;
- pozyskiwanie, gromadzenie i magazynowanie;
- rotacja i dystrybucja;
- rozśrodkowanie i dostarczanie zaopatrzenia do jednostek;
- eksploatacja zasobów miejscowych i zdobyczy wojennych;
- ewakuacja materiałowa;
- działalność gospodarczo-bytowa;
- ewidencja, kontrola i sprawozdawczość.

⁶¹ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1)*, s. 29.

⁶² M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 54.

Wypełniając te zadania, powinno się uwzględniać zarówno możliwości wykorzystania zasobów wojskowych, jak i cywilnych (pozyskiwanych z gospodarki narodowej).

Za zaopatrywanie odpowiada podsystem materiałowy, który zabezpiecza potrzeby wojska na przedmioty zaopatrywania. W jego strukturze należy wyróżnić podmioty i przedmioty zaopatrywania. **Podmiotami zaopatrywania** są wojskowe organy zaopatrujące, mające odpowiednie kompetencje do wykonywania czynności związanych z gromadzeniem i dystrybucją środków materiałowo-technicznych. **Przedmiotami zaopatrywania**, zwanymi zaopatrzeniem, są natomiast środki materiałowo-techniczne i finansowe zużywane przez wojsko podczas wykonywania zadań bojowych, szkolenia, utrzymania wymaganego poziomu gotowości bojowej itp. oraz specjalistyczne usługi materiałowe.

Do głównych celów zaopatrywania należą⁶³:

- pełne materiałowe zabezpieczenie gotowości bojowej jednostek wojskowych;
- pełne zabezpieczenie realizacji szkolenia;
- zapewnienie właściwych warunków socjalno-bytowych żołnierzom.

Sposób działania tego procesu określają ogólne zasady zabezpieczenia logistycznego oraz szczegółowe zasady dla podsystemu materiałowego. Są to⁶⁴:

1) **Zasada dostarczania zaopatrzenia** – dowóz środków zaopatrzenia transportem szczebla nadrzędnego lub własnym. W wypadku wykorzystania transportu szczebla nadrzędnego w drodze powrotnej środki transportu powinny być użyte do ewakuacji medycznej, materiałowej i technicznej.

2) **Zasada manewru zaopatrzeniem** – zasilanie oddziałów i pododdziałów stosownie do zaistniałej sytuacji operacyjnej lub taktycznej oraz w razie zagrożenia manewru uderzeniami przeciwnika. Do rodzajów manewru środkami zaopatrzenia zalicza się:

- zmianę rejonów rozmieszczenia ruchomych jednostek zaopatrzeniowych, często połączoną z dowozem środków zaopatrzenia do wojsk;
- ewakuację środków zaopatrzenia (planową – w okresie poprzedzającym działania bojowe, doraźną – zagrożonych środków zaopatrzenia podczas działań bojowych);

⁶³ *Podstawy gospodarki...*, op. cit., s. 55–56.

⁶⁴ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1)*, s. 56.

– rozśrodkowanie zapasów środków zaopatrzenia, mające na celu takie ich rozmieszczenie, aby zminimalizować powstanie strat.

3) **Zasada wykorzystania zasobów miejscowych** – racjonalne zagospodarowanie zaopatrzenia i wykorzystanie infrastruktury logistycznej gospodarki narodowej, przydatnej w działaniach taktycznych.

4) **Zasada uzupełniania zaopatrzenia na podstawie prognozowanego zużycia** – przełożony, nawet nie znając faktycznych potrzeb podwładnych, zobowiązany jest do dostarczania im środków zaopatrzenia na podstawie prognozowanego zużycia i strat, gdy szacowany przez niego spadek zapasów podwładnego wyniesie 50% normatywu.

5) **Zasada zaopatrywania rejonowego** – włączanie do systemu zaopatrywania wszystkich jednostek działających w wyznaczonym rejonie, niezależnie od ich organizacyjnego podporządkowania.

Zarówno w czasie pokoju, jak i wojny zaopatrywanie należy do najważniejszych procesów zachodzących w wojsku. Jest organizowane i realizowane na wszystkich szczeblach gospodarki wojskowej.

Prognozowanie potrzeb i zużycia polega na przewidywaniu wielkości potrzeb środków materiałowych niezbędnych do pełnego zabezpieczenia zapotrzebowania wojska na sprzęt, środki bojowe i materiałowe w czasie prowadzenia działań, szkolenia oraz codziennej eksploatacji i obsługi sprzętu. Prognozowanie uwzględnia programy rozwoju sił zbrojnych i możliwości ekonomiczno-gospodarcze kraju. Jest to początkowy etap każdego cyklu planowania, którego podstawą są dyrektywy, zarządzenia, rozkazy, założenia i wytyczne, a w szczególności założenia operacyjne, struktura organizacyjno-etatowa, zadania mobilizacyjne, stany osobowe wojska, zamierzenia organizacyjno-dyslokacyjne oraz normy i tabele należności, w tym również limity finansowe.

Planowanie to organizowanie racjonalnego działania siłami systemu zaopatrywania (własnymi i przydzielonymi) oraz wykorzystania dostępnych zasobów środków zaopatrzenia. Ma ono zapewnić właściwe wykonanie zadań związanych z dostawami środków zaopatrzenia i świadczenie logistycznych usług materiałowych, z uwzględnieniem istniejących i przewidywanych warunków prowadzenia działań w czasie pokoju i wojny.

Planowanie rozpoczyna się od analizy potrzeb środków zaopatrzenia. W czasie pokoju planowanie realizowane jest w systemie scentralizowanym i zdecentralizowanym. W pierwszym wypadku centralny organ logistyczny opracowuje na podstawie przeprowadzonych analiz

potrzeby dotyczące koniecznych środków zaopatrzenia i logistycznych usług materiałowych, które są podstawą planu rzeczowo-finansowego. W drugim wypadku planowane są wydatki realizowane przez wojskowe jednostki budżetowe. Podstawę planowania w systemie zdecentralizowanym stanowią wysokości określonych limitów budżetowych oraz postanowienia noty budżetowej Ministerstwa Obrony Narodowej, a także potrzeby materiałowo-finansowe oraz plany szkolenia i zasadniczych zamierzeń gospodarczych podległych oddziałów gospodarczych. Uwzględniane są również potrzeby centralne zgłaszane przez centralny organ logistyczny, a realizowane przez wojskowe jednostki budżetowe, i zamierzenia własne. Centralny organ logistyczny ustala cały asortyment środków zaopatrzenia kupowanych w systemie zdecentralizowanym.



Rys. 21. Funkcje zaopatrzenia

Normowanie jest to zespół czynności związanych z określaniem należności etatowych i tabelarycznych, współczynników strat, normatywów, okresów używalności, limitów itp. zwanych dalej normami. Normy stanowią podstawę do opracowania prognoz i planów zaopatrzenia wojsk w środki zaopatrzenia na wszystkich szczeblach organizacyjnych sił zbrojnych.

Gromadzenie zapasów oznacza zespół czynności prowadzących do pozyskania oraz określenia miejsca i ilości koniecznych do utrzy-

mywania środków zaopatrzenia. Obejmuje również opracowywanie planów przemieszczania zapasów w zależności od ich przeznaczenia i sposobu wykorzystania. Ilość określonych zasobów środków materiałowych określa się na podstawie norm uwzględniających uwarunkowania operacyjne i potrzeby pola walki.



Rys. 22. Prognozowanie zużycia, planowanie potrzeb, gromadzenie zapasów i normowanie zużycia

Gromadzenie zapasów obejmuje przedsięwzięcia, które chronologicznie można podzielić na trzy zasadnicze fazy⁶⁵:

1) Narastanie poziomów zapasów – jest to okres pomiędzy wprowadzeniem danego rodzaju środka do uzbrojenia wojsk a osiągnięciem zapasu normatywnego.

2) Utrzymywanie zapasów – polega na szeroko pojętym gospodarowaniu zapasami, w tym m.in. nadzorowaniu właściwego ich rozmieszczenia, stanu jakościowego, obsługi i rotacji.

3) Wycofywanie środków zaopatrzenia – polega na wyłączeniu z użycia środków materiałowych nieprzydatnych siłom zbrojnym (np. ze względu na starzenie techniczne lub moralne).

⁶⁵ Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych..., op. cit., s. 31.

Gromadzenie zapasów wiąże się ze znacznymi kosztami finansowymi na wszystkich trzech etapach. Koszty i czas niezbędne do realizacji tych zadań ściśle uzależnione są od rodzaju środka materiałowego. Graficzną interpretację omawianych procesów: prognozowania zużycia, planowania potrzeb, gromadzenia zapasów i normowania zużycia przedstawiono na rys. 22.

Organizacja przechowywania zapasów polega na umieszczeniu środków zaopatrzenia w odpowiednich warunkach, które są konieczne, aby przechowywane środki zachowały zdolność użytkową i zostały wykorzystane w określonym czasie zgodnie z przeznaczeniem. Środki materiałowe, w zależności od wymogów technicznych, przechowuje się w magazynach, wiatach lub na placach luzem lub w zestawach i kompletach umożliwiających sprawne ich wydawanie.

Rozdział i dostarczanie środków zaopatrzenia to różnego rodzaju działania związane z przydzielaniem środków zaopatrzenia poszczególnym użytkownikom w zależności od przydzielonych im zadań i obowiązujących norm należności. Etap ten obejmuje również przewóz środków zaopatrzenia transportem dostawcy lub użytkownika. Zarówno w czasie pokoju, jak i wojny środki zaopatrzenia są dowożone transportem szczebla nadrzędnego lub odbierane przez użytkownika ze wskazanych źródeł. W czasie pokoju środki materiałowe pochodzące z zakupów centralnych dostarczane są w systemie: przemysł krajowy lub import – skład rejonowej bazy materiałowej – oddziały gospodarcze – jednostki wojskowe, a z zakupów realizowanych zaś decentralnie – w systemie: rynek – wojskowa jednostka budżetowa – jednostka wojskowa. Podczas wojny środki zaopatrzenia pochodzą z zapasów szczebla taktycznego, stacjonarnych składów wojskowych i rodzaju sił zbrojnych oraz zapasów centralnych i zgromadzonych jako rezerwa gospodarki narodowej.

Do dostarczania środków zaopatrzenia drogą lądową wykorzystuje się przede wszystkim transport kołowy, jako że jest to środek najbardziej mobilny. Jednostki pływające Marynarki Wojennej podejmujące działania na morzu zaopatrywane są natomiast przez okręty wsparcia logistycznego, uniwersalne okręty zaopatrzeniowe i pomocnicze jednostki pływające wykonujące zadania zaopatrzeniowe. Podczas działań na morzu można też użyć śmigłowców transportowych.

Ewakuacja materiałowa rozumiana jest jako przemieszczanie środków materiałowych z rejonów zagrożonych oraz wywożenie do składów własnych materiałów, które są już nieprzydatne wojsku, tj. uszkodzone, zużyte, skażone, lub urządzeń logistycznych szczebla nadrzędnego. Ewakuacja materiałowa ściśle związana jest z mane-

wrem zaopatrzeniem i może być prowadzona planowo lub doraźnie – podczas działań bojowych. Jednym z podstawowych zadań ewakuacji materiałowej jest rozśrodkowanie zapasów zaopatrzenia.

Świadczenie usług gospodarczo-bytowych i specjalistycznych są to działania obejmujące przygotowanie posiłków, organizowanie prania oraz wymianę i naprawę umundurowania, a także usługi kąpielowe, fryzjerskie i handlowe. Specjalistyczne usługi materiałowe na rzecz wojsk realizowane są przez podmioty wojskowe i podmioty gospodarki narodowej. Są to usługi, które podzielić można na cztery podstawowe grupy⁶⁶:

1) Sprzęt i środki żywności: utrzymywanie zapasów produktów i półproduktów żywnościowych, dostawy produktów żywnościowych, żywienie stanów osobowych, remonty sprzętu specjalistycznego, kontrole jakości produktów żywnościowych.

2) Przedmioty zaopatrzenia mundurowego: pranie wodne i chemiczne przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, naprawy (np. krawieckie, szewskie i rymarskie), kąpiel i usługi fryzjerskie, remonty sprzętu specjalistycznego służby mundurowej.

3) Sprzęt i produkty mps: utrzymywanie produktów, transportowanie paliw, zachowywanie gotowości gospodarki narodowej do produkcji materiałów pędnych i smarów w ramach planu mobilizacji gospodarki, remonty sprzętu dystrybucyjnego mps, czyszczenie, legalizacja i sprawdzanie szczelności oraz remonty zbiorników mps, kontrola jakości produktów.

4) Środki bojowe: badanie bezpieczeństwa środków bojowych, ekspertyzy wyjaśniające wypadki wadliwego działania środków bojowych.

Organizacja wykorzystania zasobów miejscowych i zdobyczy wojennych polega na racjonalnym korzystaniu ze środków materialnych i obiektów znajdujących się na terenie prowadzonych działań przez włączenie ich w proces zabezpieczenia logistycznego wojska. Zasoby miejscowe są to wszelkiego rodzaju środki materiałowe i obiekty mające formę własności państwowej lub prywatnej. W wypadku mienia prywatnego obowiązkiem jest jego zwrócenie oraz zapłata za spowodowane szkody lub zużyte przez wojsko środki materiałowe, zgodnie z ich rzeczywistą wartością.

Eksploatacja zasobów miejscowych powinna być prowadzona tak, aby nie utrudniała funkcjonowania logistyki cywilnej. Wykorzystywane mogą być głównie produkty żywnościowe, środki i materiały medyczne, materiały budowlane i powszechnego użytku, a także wszelkiego rodzaju obiekty techniczne, usługowe i medyczne

⁶⁶ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 56–57.



oraz środki transportu. Obiekty infrastruktury, znajdujące się na terytorium przeciwnika, używane lub zużyte przez wojsko należy zwrócić w całości właścicielowi. Zdobytcze wojenne to sprzęt wojskowy i przedmioty o znaczeniu wojskowym, zdobyte od przeciwnika, w tym broń, środki transportu oraz zawartość wojskowych magazynów i składnic. Zdobytcze wojenne i zasoby miejscowe należy traktować jedynie jako uzupełnienie własnych zasobów środków materiałowych i nie można na nich opierać systemu zaopatrywania wojsk własnych⁶⁷.

Ewidencja jest to przedstawienie stanu ilościowo-wartościowego i jakościowego sprzętu oraz materiałów przechowywanych w składnicach i znajdujących się w wyposażeniu wszystkich jednostek wojskowych. Polega ona także na wykazywaniu w dokumentach ewidencyjnych i dowodach materiałowych bieżących stanów zaopatrzenia oraz wszystkich czynności gospodarczych, przede wszystkim związanych z obrotem sprzętem i materiałami⁶⁸.

Kontrola gospodarki materiałowej jest to stały nadzór organizowany po to, aby wykrywać stany ilościowe zapasów wymagających interwencji oraz nieprawidłowości funkcjonowania zaopatrywania. Kontrole polegają na ustalaniu faktycznego stanu gospodarki materiałowej w danym okresie i mogą obejmować wszystkie lub wybrane działy gospodarki materiałowej. Są to inspekcje, kontrole problemowe i rekontrole, które przeprowadzają instytucje specjalnie powołane po to, aby zbadać finansową i gospodarczą działalność jednostek wojskowych, oraz osoby odpowiedzialne za organizację zaopatrywania na wszystkich jego szczeblach.

Sprawozdawczość polega na systematycznym przedstawianiu przełożonym odpowiedzialnym za organizację zaopatrywania aktualnej sytuacji dotyczącej ilości i jakości przechowywanych zapasów, stanu technicznego i przebiegu eksploatacji sprzętu, zużycia środków materiałowych i wykorzystania środków finansowych.

Kierowanie i dowodzenie zabezpieczeniem materiałowym stanowi zasadniczą funkcję organów kierowania i dowodzenia, zarówno pionów planistycznych, jak i wykonawczych podsystemu materiałowego. Realizowane jest przez struktury organizacyjne poszczególnych szczebli dowodzenia. Kierowanie i dowodzenie polega na planowaniu, organizowaniu, pobudzaniu i kontrolowaniu zabezpieczenia materiałowego wojsk.

⁶⁷ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 74–76.

⁶⁸ *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 63.

5.2. Struktura podsystemu materiałowego

Podsystem materiałowy jest częścią składową systemu logistycznego, a jego struktura jest wieloszczeblowa i złożona z hierarchicznie uporządkowanych podsystemów, odpowiadających przyjętym kryteriom rzeczowym, funkcjonalnym i organizacyjnym. Otoczeniem systemu materiałowego są logistyka Sił Zbrojnych RP i gospodarka narodowa, które oddziałują na niego przez procesy realne (rzeczowe) i informacyjne. Celem tych procesów jest zasilanie wojsk w uzbrojenie, sprzęt techniczny, materiały i inne środki. Strukturę systemu materiałowego tworzą relacje zachodzące pomiędzy wszystkimi jego komponentami, do których należą wielokierunkowe powiązania pomiędzy jego poszczególnymi podsystemami i relacje między systemem materiałowym a otoczeniem⁶⁹.

Każdy element systemu materiałowego zawiera treść podmiotową, przedmiotową i informatyczną. **Podmiotem** są ludzie oraz przepisy określające ich prawa i obowiązki w zakresie realizacji procesu zaopatrywania. **Przedmiot** stanowią zasoby materiałowe, czyli zapasy, oraz magazyny i urządzenia służące do ich przechowywania i transportu. **Informacje** dotyczą bieżącego zużycia środków materiałowych, stanu zapasów, kosztów magazynowania, źródeł zaopatrzenia itp.

Do zasobów przedmiotowych podsystemu materiałowego należy zaliczyć zasoby materiałowo-techniczne, zarówno trwałe, jak i obrotowe. Zasobami trwałymi są:

- budynki i budowle służące jako magazyny;
 - środki transportu zewnętrznego i wewnętrznego;
 - środki techniczne wyposażenia magazynów i składnic,
- tj. urządzenia do składowania, pomiarowe i środki zabezpieczające;
- środki techniki obliczeniowej.

Do zasobów obrotowych natomiast zalicza się zgromadzone na wszystkich szczeblach zapasy środków materiałowo-technicznych.

Specyfika procesu zaopatrywania sił Marynarki Wojennej polega na tym, że realizują go zarówno stacjonarne bazy morskie i punkty bazowania, jak i rozśrodkowany system bazowania, okręty zaopatrzeniowe i transport lotniczy. Zaopatrywanie jednostek brzego-

⁶⁹ K. Pajewski, *Logistyczny system...*, op. cit., s. 78–82.

wych i lotnictwa morskiego przeprowadza się podobnie jak w innych rodzajach sił zbrojnych.

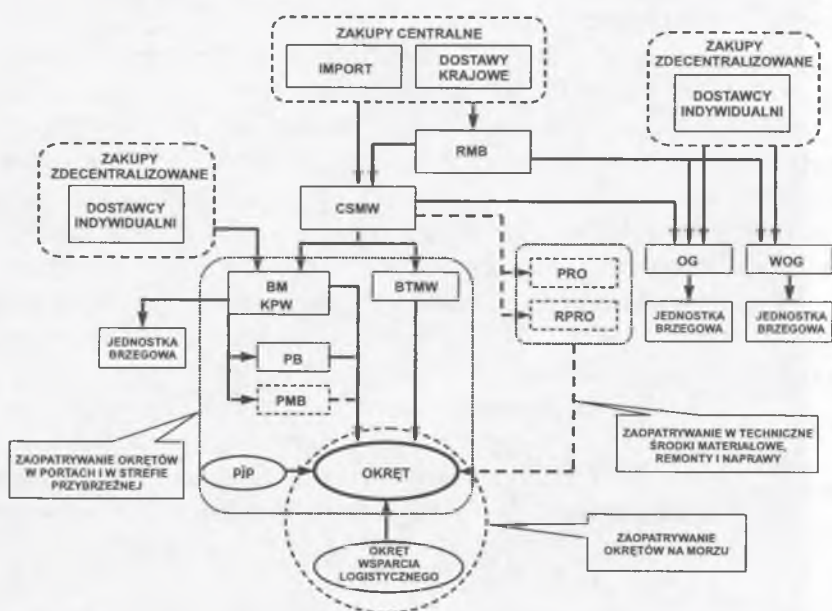
Podczas zabezpieczenia materiałowego sił morskich okręty mogą być zaopatrywane w następujący sposób:

1) W brzegowym systemie logistycznym:

- podstawowy sposób zaopatrywania realizowany jest w bazach morskich, punktach bazowania i punktach manewrowego bazowania z nabrzeży portowych;
- pomocniczy sposób uzupełniania zapasów obejmuje zaopatrywanie z nieuzbrojonego brzegu bezpośrednio bądź z wykorzystaniem pływających parków morskich, barek itp.

2) Na morzu z okrętów zaopatrzenia lub transportem lotniczym w rejonach wykonywania zadań.

Schemat organizacji zaopatrywania okrętów w portach i na morzu w strefie przybrzeżnej przedstawia rys. 23.



Rys. 23. Schemat zaopatrywania jednostek Marynarki Wojennej RP

Zabezpieczenie materiałowe sił Marynarki Wojennej realizowane może być w trzech strefach: morskiej, przybrzeżnej (redy, kotwicowiska, awanporty i baseny portowe baz morskich, punktów bazowania i punktów manewrowego bazowania oraz obszar oddalony 3–5 km w głąb lądu) i lądowej (rejon rozmieszczenia jednostek brzegowych, jednostek lotnictwa morskiego i składów materiałowych).

5.3. Pojęcie i podział środków zaopatrzenia

Zaopatrzenie to uzbrojenie i sprzęt wojskowy oraz środki bojowe i materiałowe. Pochodzą one ze źródeł, takich jak:

- stacjonarne składy wielobranżowe lub jednorodne;
- wyznaczone stacjonarne składy gospodarki narodowej;
- zasoby dostarczane przez przełożonego;
- dostawy z produkcji i zakupu za granicą;
- zasoby miejscowe i zdobycze wojenne.

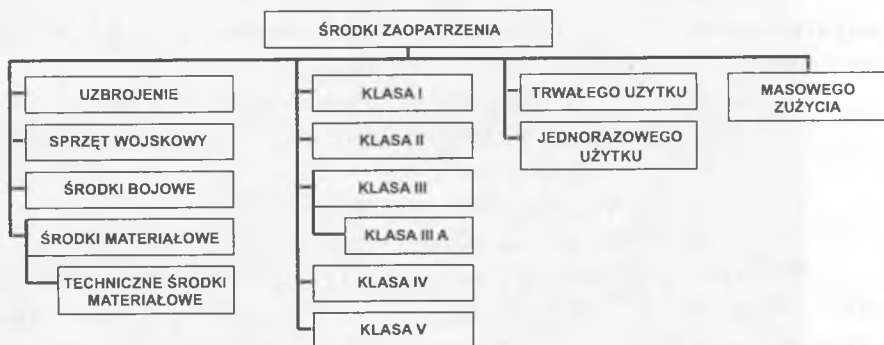
Na uzbrojenie i sprzęt wojskowy składają się techniczne środki walki, sprzęt techniczny oraz wyposażenie i środki zaopatrzenia, w tym oprogramowanie. Uzbrojenie i sprzęt wojskowy, ze względu na wymagania lub właściwości techniczno-konstrukcyjne i sposób zaprojektowania lub wykonania, przeznaczone są do celów wojskowych. Uzbrojenie i sprzęt wojskowy obejmuje również wyroby i technologie oraz sprzęt powszechnego użytku. **Uzbrojenie** jest to ogół środków walki pododdziału, oddziału oraz związków taktycznych, operacyjno-taktycznych i operacyjnych, a także rodzajów wojsk i sił zbrojnych. **Sprzęt wojskowy** są to wszystkie środki techniczne (techniki wojskowej) służące do zabezpieczenia działania wojsk.

Na **środki bojowe** składa się: amunicja, rakiety, bomby, miny, torpedy oraz materiały wybuchowe, zapalające, trujące itp., przeznaczone do rażenia różnych rodzajów celów. **Środki materiałowe** stanowią część zaopatrzenia niezbędną do zaspokojenia potrzeb bytowych i zdrowotnych żołnierzy oraz wynikających z eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Te ostatnie nazywane są **technicznymi środkami materiałowymi** i obejmują części zamienne (zespoły, podzespoły, mechanizmy, urządzenia), zestawy remontowe oraz środki chemiczne, narzędzia i inne materiały eksploatacyjno-remontowe, w tym opakowania stałe oraz sprzęt i materiały zabezpieczające obsługę i remont uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Amunicja, materiały minersko-zaporowe, paliwo, żywność i woda – to środki masowego zużycia.

Ze względu na właściwości i trwałość środki zaopatrzenia dzieli się na materiały:

- trwałego użytku, czyli sprzęt, urządzenia, narzędzia, części zamienne, których okres używalności jest dłuższy niż rok;

– jednorazowego użytku, które ulegają zużyciu po jednokrotnym zastosowaniu lub mają okres używalności krótszy niż rok.



Rys. 24. Klasyfikacja środków materiałowych

Wszystkie środki zaopatrzenia zostały podzielone na pięć zasadniczych klas materiałowych (rys. 24)⁷⁰:

1) **Klasa I** – środki zaopatrzenia, które przeznaczone są do konsumpcji zarówno przez ludzi, jak i zwierzęta, występują w ustalonych normach niezależnie od lokalnych zmian warunków bojowych lub terenowych. Są to np. żywność, pasza i woda.

2) **Klasa II** – środki zaopatrzenia, na które zostały ustalone normy w etatowych tabelach należności i wyposażenia, np. umundurowanie, uzbrojenie i sprzęt wojskowy, części zamienne oraz techniczne środki materiałowe i narzędzia.

3) **Klasa III** – materiały pędne i smary, w tym paliwa, oleje i smary do wszelkich zastosowań, a także płyny niskozamarzające, węgiel, koks oraz bojowe środki specjalne wytwarzane na bazie produktów naftowych.

4) **Klasa III A** – paliwa lotnicze, oleje i smary stosowane w lotnictwie.

5) **Klasa IV** – środki zaopatrzenia, niezaliczone do klasy II, dla których brak ustalonych norm w etatowych tabelach należności i wyposażenia, w tym materiały konstrukcyjne i fortyfikacyjne, takie jak materiały rozbudowy inżynierskiej, np. cement.

⁷⁰ Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych..., op. cit., s. 99.

6) **Klasa V** – środki bojowe, w tym wszystkie typy amunicji, materiałów wybuchowych i chemicznych.

Przedstawiony podział środków materiałowych jest zgodny z założeniami sojuszniczej doktryny logistycznej NATO.

5.4. Charakterystyka zapasów wojskowych

5.4.1. Pojęcie zapasów

Dla zachowania ciągłości procesu zaopatrywania utrzymuje się i systematycznie odtwarza **zapasy**. Jest to zaopatrzenie, ustalone pod względem rodzaju i ilości, zgromadzone i przechowywane na poszczególnych szczeblach zaopatrywania (taktycznym, okręgowym i centralnym). Zapasy te powinny zapewnić ciągłość zaopatrywania w okresie konwersji (zmiany) profilu produkcji przemysłowej na wojenną. Ze względu na to, że zapasy powodują zamrożenie kapitału, ich ilość i dyslokacja powinny podlegać optymalizacji i być ściśle uzależnione od założeń doktrynalnych i możliwości finansowych państwa.

Zapasy środków materiałowych dla sił Marynarki Wojennej utrzymywane są na trzech poziomach⁷¹:

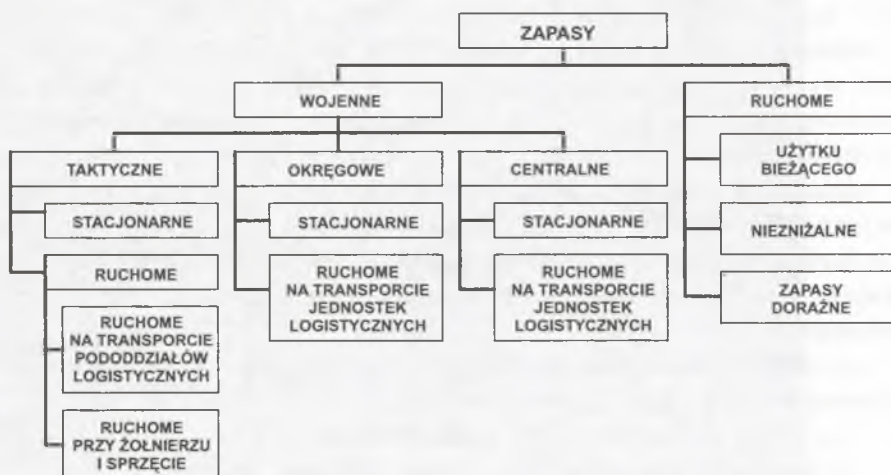
- na okrętach oraz w jednostkach lotniczych i brzegowych podległych dowódcy Marynarki Wojennej;
- w bazach morskich i lotniczych oraz punktach bazowania i punktach manewrowego bazowania podległych dowódcy Marynarki Wojennej;
- w rejonowych bazach materiałowych i składnicach podporządkowanych Inspektoratowi Wsparcia Sił Zbrojnych.

5.4.2. Podział zapasów zaopatrzenia

Zapasy gromadzone w siłach zbrojnych są przeznaczone do użytku bieżącego lub wojennego (rys. 25). **Zapasy użytku bieżącego** to część

⁷¹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 55.

zapasów ruchomych, wynikających z różnicy między całością zapasów a wielkością zapasów nienaruszalnych, przeznaczona do zapewnienia ciągłości zaopatrywania w wypadku zakłóceń i nierytmiczności dostaw, nieprzewidzianego zwiększonego zużycia lub konieczności wykonania zadań ponadnormatywnych. Stanowią je określone tabelami i normami należności czasu „P” środki zaopatrzenia służące do zabezpieczenia bieżących potrzeb szkoleniowych i gospodarczych oraz wynikających z mobilizacyjnego rozwinięcia Sił Zbrojnych RP. Zapas bieżący w wojskowych jednostkach budżetowych i składnicach utrzymuje się w całym asortymencie, z wyjątkiem sprzętu będącego wyposażeniem technicznym, objętego tabelami należności, którego zapasy utrzymuje się w składnicach wyższych szczebli zaopatrywania.



Rys. 25. Klasyfikacja zapasów zaopatrzenia

Zapasy wojenne stanowią część zapasów określoną etatami i normami zaopatrzenia czasu „W”. Przeznaczone są do zabezpieczenia mobilizacyjnego jednostek wojskowych i potrzeb wojennych na początku wojny aż do uruchomienia dostaw w ramach programu mobilizacji gospodarki. Zapasy wojenne są należnościami wynikającymi z różnicy pomiędzy należnościami etatu czasu wojennego i pokojowego. Są one utrzymywane na poszczególnych szczeblach organizacyjnych sił zbrojnych zgodnie z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Zapasy dzieli się na taktyczne, okręgowe i centralne. Dwa ostatnie rodzaje służą do ciągłego odtwarzania zapasów taktycznych.

Zapasy taktyczne utrzymywane są – zgodnie z urzutowaniem – przy żołnierzu, sprzęcie, na okrętach, w wozach bojowych i na środkach transportowych lub w magazynach oddziałowych i garnizonowych. Przeznaczone są do natychmiastowego wykorzystania przez oddziały (pododdziały) i związki taktyczne podczas działań bojowych. Podstawowym ich zadaniem jest zapewnienie ciągłości zaopatrzenia. Zapasy taktyczne dzielą się na ruchome i stacjonarne.

Zapasy ruchome są dwojakiego rodzaju: użytku bieżącego lub niezniżalnego. W czasie pokoju zapas bieżący stanowi 15–25% zapasów ruchomych, a zapas niezniżalny 75–85%. Podczas wojny natomiast, ze względu na trudniejsze prognozowanie zużycia i przewidywane większe problemy z uzupełnianiem zapasów, proporcje te zmieniają się: zapas bieżący stanowi 75–85%, a niezniżalny to 15–25%.

Zapasy ruchome użytku bieżącego są podstawowym rodzajem zapasów zaopatrzenia materiałowo-technicznego, utrzymywanym we wszystkich ogniach gospodarczych. Przeznaczone są do zaspokajania bieżących potrzeb w granicach norm zużycia określonych przez dowódcę.

Zapasy ruchome niezniżalne stanowią rezerwę dowódcy. Zużywa się je za zgodą dowódcy oddziału, a w nagłych wypadkach – dowódcy pododdziału. Wielkość zapasów nienaruszalnych każdorazowo ustala dowódca oddziału w zależności od sytuacji bojowej. Zapasy ruchome niezniżalne gromadzone są w składach organów zaopatrujących. Służą one do pokrycia potrzeb okrętów i zespołów okrętów w czasie przechodzenia na etaty i normy czasu wojennego.

Zapasy stacjonarne są częścią zapasów taktycznych, które znajdują się w magazynach oddziałowych i garnizonowych oraz – jako depozyty – w rejonowych bazach materiałowych.

Zapasy okręgowe (rodzajów sił zbrojnych) występują na szczeblu okręgów wojskowych (rodzajów sił zbrojnych) i utrzymywane są – zgodnie z urzutowaniem – w bazach i składnicach okręgowych, rejonowych oraz – w określonych warunkach – w magazynach garnizonowych (oddziałowych). Przeznaczone są do zapewnienia ciągłości zaopatrzenia oddziałów i związków taktycznych.

Zapasy centralne gromadzone i utrzymywane są – zgodnie z urzutowaniem – w bazach i magazynach na szczeblu centralnym sił zbrojnych. Służą one do odtwarzania zużytych zapasów w okręgach wojskowych i rodzajach sił zbrojnych.

Rezerwy wojenne to zapasy środków materiałowo-technicznych gromadzone w czasie pokoju po to, aby w razie wybuchu wojny pokryć rosnące potrzeby. Ich celem jest zapewnienie czasowego wsparcia niezbędnego do podtrzymania działań aż do uruchomienia skutecznego systemu uzupełnień.

5.4.3. Rezerwy państwowe

Rezerwy państwowe stanowią wyodrębniony majątek Skarbu Państwa. Tworzy się je po to, aby realizować zadania w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa. Rezerwy państwowe to: surowce, materiały, paliwa, maszyny, urządzenia, produkty i półprodukty żywnościowe, produkty rolne i lecznicze oraz wyroby medyczne, a także inne niezbędne wyroby⁷².

Rezerwy państwowe dzieli się na mobilizacyjne i gospodarcze. **Rezerwy mobilizacyjne** służą do realizacji zadań związanych z obronnością i bezpieczeństwem państwa, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb sił zbrojnych oraz bezpieczeństwa publicznego w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa państwa, a także w czasie podwyższania jego gotowości obronnej. **Rezerwy gospodarcze** przeznaczone są przede wszystkim do zaspokajania podstawowych surowcowych, materiałowych i paliwowych potrzeb gospodarki narodowej oraz utrzymania ciągłości zaopatrywania ludności kraju w niezbędne produkty rolne, produkty i półprodukty żywnościowe, produkty lecznicze i wyroby medyczne. W rezerwach gospodarczych są stany zastrzeżone dla celów mobilizacyjnych, np. rezerwy gospodarcze ropy naftowej lub paliw.

Rezerwy mobilizacyjne tworzą ministrowie, kierownicy urzędów centralnych i wojewodowie, każdy w zakresie swojej działalności statutowej. Za rezerwy gospodarcze odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw gospodarki w zakresie:

- surowców, materiałów i paliw;
- produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia;
- produktów rolnych, produktów i półproduktów żywnościowych, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw rolnictwa.

Rezerwami gospodaruje – w ramach przeznaczonych na ten cel środków finansowych – Agencja Rezerw Materiałowych.

⁷² Ustawa z dnia 30 maja 1996 r. o rezerwach państwowych, DzU z 2007 r., nr 89, poz. 594.

5.5. Pojęcie i charakterystyka jednostek kalkulacyjnych

Dla ułatwienia planowania oraz określania wielkości zapasów, potrzeb i zużycia stosuje się jednostki kalkulacyjne. **Jednostka kalkulacyjna** to określona ilość środków zaopatrzenia. Jednostka kalkulacyjna ustalona dla jednego egzemplarza uzbrojenia i sprzętu wojskowego lub jednego żołnierza – to **pojedyncza jednostka kalkulacyjna**, a określona dla jednostki organizacyjnej, będącej sumą pojedynczych jednostek kalkulacyjnych, nazywana jest **zbiorową jednostką kalkulacyjną**.

Rozróżnia się następujące jednostki kalkulacyjne:

- jednostka ognia (jo);
- jednostka napełnienia (jn);
- racja dzienna żywności (rdz);
- jednostka załadowania (jz);
- komplet bojowy (Kb);
- zestaw (z);
- komplet (kpl.);
- jednostki fizyczne.

Jednostka ognia jest to ilość amunicji ustalona na jednostkę broni (okręt, czołg, działo, karabinek), wóz bojowy (czołg, transporter opancerzony). Zbiorową jednostkę ognia rodzaju amunicji dla danego szczebla organizacyjnego (jo_{szorg}) nalicza się według wzoru:

$$jo_{szorg} = S_n jo_s$$

gdzie:

S_n – ilość sprzętu (przyjmuje się ilość ewidencyjną, gdy stany faktyczne uzbrojenia i sprzętu są niższe od należności czasu „W”);

jo – jednostka ognia.

Jednostka napełnienia jest to ilość materiałów pędnych, olejów i smarów określona np. dla jednego pojazdu mechanicznego, śmigłowca, agregatu lub jednej jednostki pływającej. Jednostka napełnienia pojazdu mechanicznego oznacza ilość mps zużywaną na 100 km przebiegu, wyznaczoną zgodnie z zasadniczą normą zużycia. Jednostkę napełnienia na jednostkach pływających i śmigłowcach określa się na podstawie pojemności zbiorników układu paliwowego. Jednostka napełnienia agregatów jest to ilość mps przewidziana na cztery godziny

pracy danego agregatu, ustalona według zasadniczej normy zużycia. Zbiorowa jednostka napełnienia jest to suma jednostek napełnienia faktycznej liczby np. pojazdów mechanicznych, śmigłowców, jednostek pływających, agregatów w pododdziale, oddziale itp.

Racja dzienna żywności jest to ilość odpowiednich środków spożywczych przewidziana do spożycia przez jednego żołnierza w ciągu doby. Zbiorowa racja dzienna żywności liczona jest dla stanu faktycznego żołnierzy pododdziału, oddziału itp.

Komplet bojowy służy do naliczania zgromadzonych zapasów wojennych środków minersko-zaporowych. Można się nim posługiwać tylko wtedy, gdy na poszczególnych szczeblach organizacyjnych konkretnej jednostce przysługują wszystkie pozycje wyszczególnione w danym komplecie.

Zestaw remontowy jest to określona ilość zespołów, podzespołów części wymiennych i materiałów technicznych niezbędnych do wykonywania remontów uzbrojenia i sprzętu wojskowego w pododdziałach lub oddziałach remontowych⁷³.

Jednostka załadowania jest to ilość gazów sprężonych i ciekłych (tlen, azot, powietrze, dwutlenek węgla) mieszcząca się w pojemności odpowiedniej instalacji.

Komplet oznacza zbiór środków materiałowych mający ściśle określone przeznaczenie, ustalony tabelami lub ukompletowany według wykazu i danej ilości.

Dla środków zaopatrzenia, które nie mają ustalonych jednostek kalkulacyjnych, stosuje się powszechnie obowiązujące jednostki miar.

⁷³ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 58–60.

Rozdział 6

ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE JEDNOSTEK MARYNARKI WOJENNEJ

6.1. Pojęcie i istota eksploatacji

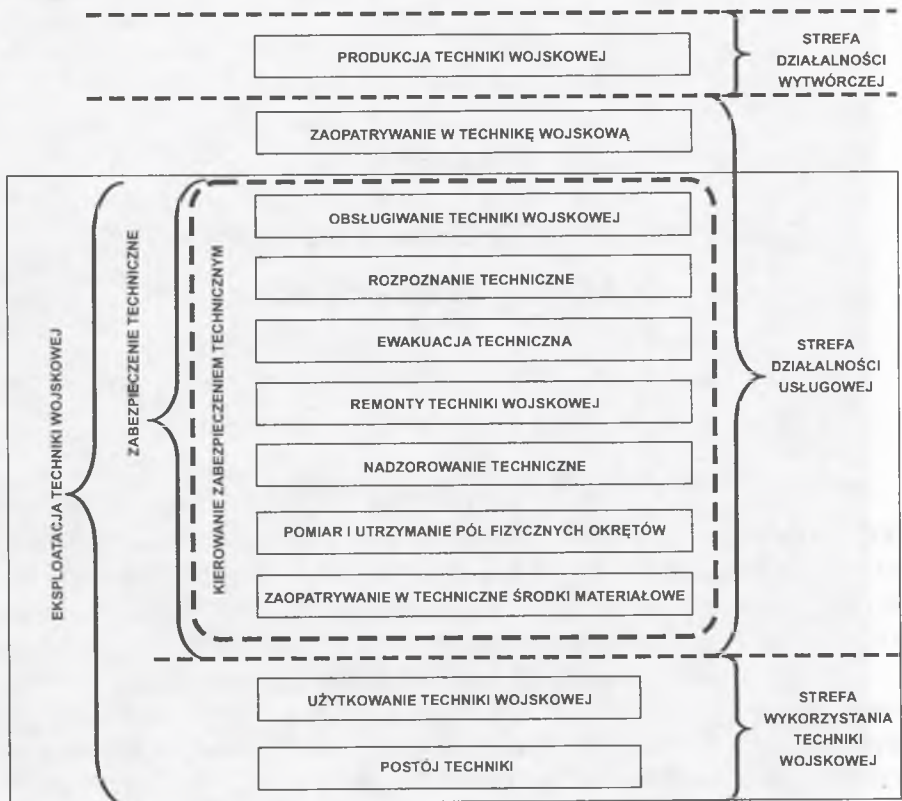
Eksplatacja jest to zespół celowych działań organizacyjno-technicznych i ekonomicznych prowadzonych na rzecz obiektu technicznego od chwili przejścia obiektu przez wykorzystanie go zgodnie z przeznaczeniem aż do jego likwidacji (rys. 26).

Celem eksploatacji jest utrzymywanie w jednostkach wojskowych takich warunków organizacyjno-technicznych, aby funkcje użytkowe uzbrojenia i sprzętu wojskowego mogły być wykorzystane w założonym czasie, miejscu i z określoną intensywnością. Eksploatacja obejmuje użytkowanie, obsługiwane techniczne oraz przechowywanie techniki wojskowej.

Od chwili wyprodukowania i dostarczenia sprzętu technicznego do użytkownika wszystkie procesy związane z eksploatacją techniki wojskowej realizowane są w dwóch sferach: działalności usługowej i wykorzystania techniki wojskowej. Pierwszą z nich tworzą procesy związane z obsługiwaniem technicznym, rozpoznaniem i ewakuacją techniczną oraz remontowaniem sprzętu i nadzorowaniem technicznym. Druga natomiast dotyczy użytkowania techniki wojskowej oraz postępu.

Istotą eksploatacji techniki wojskowej jest realizacja działań, które zapewnią:

- użytkowanie uzbrojenia oraz sprzętu wojskowego dla osiągnięcia zamierzonych celów walki, szkolenia i działalności gospodarczej;
- zabezpieczenie techniczne dla utrzymania uzbrojenia i sprzętu wojskowego w gotowości (zdatności) do użytkowania oraz dla odtwarzania tej gotowości.



Rys. 26. Główne procesy eksploatacji techniki wojskowej

Źródło: opracowano na podstawie – M. Brzeziński, E. Chylak, *Eksplloatacja...*, op. cit., s. 29.

Podsystem techniczny przeznaczony jest do planowania, organizowania oraz realizowania przedsięwzięć związanych z eksploatacją uzbrojenia i sprzętu wojskowego, tj. jego użytkowania i zabezpieczenia technicznego utrzymującego go w odpowiedniej sprawności technicznej (w czasie działań wojennych w należytej zdatności do użycia bojowego)⁷⁴. Podsystem ten składa się ze struktur kierowniczych i jednostek technicznych działających w siłach zbrojnych, realizujących główny cel, którym jest utrzymanie sprzętu w gotowości technicznej oraz stworzenie warunków eksploatacyjnych do prowadzenia działań bojowych i szkolenia. Podsystem techniczny wykonuje swoje zadania zarówno w czasie pokoju, jak i mobilizacyjnego rozwinięcia wojsk czy wojny. Zadania te znacząco różnią się od siebie. W ramach podsystemu

⁷⁴ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 25.

technicznego jest organizowany i realizowany proces eksploatacji dla utrzymania sprzętu w gotowości do użycia. W czasie pokoju proces ten przebiega na podstawie planów szkolenia i wymagań operacyjnych, w czasie wojny natomiast ustala się go zgodnie z wykonywanym zadaniem bojowym i sytuacją operacyjno-taktyczną.

Do głównych zadań podsystemu technicznego należy⁷⁵:

1) W okresie pokoju – wyszkolenie użytkowników sprzętu, przygotowanie oddziałów i pododdziałów technicznych do prowadzenia prac obsługowo-remontowych oraz utrzymanie sprzętu w nakazanym stopniu gotowości.

2) Podczas mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia – mobilizacyjne rozwinięcie jednostek technicznych, przyjęcie i adaptacja sprzętu z gospodarki narodowej, szkolenie zmobilizowanych użytkowników oraz przygotowanie sprzętu do przegrupowania, a także udzielanie pomocy technicznej wojskom.

3) Podczas działań wojennych – organizowanie i kierowanie działalnością w zakresie obsługi sprzętu, rozpoznania technicznego, ewakuacji technicznej i remontów sprzętu.

W eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego obowiązują dwa systemy: eksploatacji według stanu technicznego i planowo-zapobiegawczy. Podstawowymi parametrami definiującymi warunki eksploatacyjne sprzętu technicznego w tych systemach są normy eksploatacyjne sprzętu, do których należą:

1) Norma docelowej eksploatacji określająca przebiegi lub okresy od początku użytkowania sprzętu do jego zużycia. Ustala się ją na podstawie wyników badań lub doświadczeń eksploatacyjnych. Upływ czasu określony normą docelowej eksploatacji nie może być podstawą do spisania sprzętu. O tym decyduje stan faktyczny urządzenia, nieopłacalność remontu lub zużycie powodujące nieprzydatność sprzętu do dalszej eksploatacji. Jeśli ze względu na stan techniczny sprzętu konieczne jest jego spisanie, mimo że nie minął okres używalności, to należy uznać to za szkodę w mieniu wojskowym.

2) Norma międzyremontowa wyznaczająca przebiegi lub okresy od początku użytkowania sprzętu do pierwszego średniego lub kapitalnego remontu oraz między tymi remontami. Wielkość norm dla poszczególnych rodzajów sprzętu ustala się na podstawie instrukcji fabrycznych lub decyduje o tym gestor sprzętu. Upływ czasu określony normą międzyremontową nie może stanowić podstawy do skierowania sprzętu do remontu. Znaczenie w tym wypadku ma jedynie faktyczny stan

⁷⁵ M. Brzeziński, E. Chylak, *Eksploatacja...*, op. cit., s. 32.

techniczny sprzętu, który wskazuje na konieczność przeprowadzenia remontu.

3) Norma międzyobsługowa określająca przebiegi lub okresy od jednej obsługi technicznej (lub przeglądu) do następnej. Obsługi i przeglądy wykonywane są w warsztatach bazowych przez załogi okrętu. Normy międzyobsługowe ustalone są zgodnie z instrukcjami fabrycznymi bądź przez gestorów sprzętu na podstawie przeprowadzonych badań lub doświadczeń eksploatacyjnych. Wykonanie normy międzyobsługowej przez dany egzemplarz sprzętu jest podstawą do przeprowadzenia kolejnej obsługi w trybie obowiązkowym.

Jeżeli sprzęt techniczny jest właściwie eksploatowany, wówczas można przedłużyć jego użytkowanie. Sprzęt, którego stan techniczny pozwala na dalsze korzystanie, może mieć przedłużoną normę docelowej eksploatacji, mimo że osiągnął on resurs docelowy. W tym celu powołuje się komisję, której zadanie polega na ocenie stanu technicznego urządzenia oraz wykonaniu badań specjalistycznych i pomiarów jego parametrów eksploatacyjnych. Komisja na podstawie uzyskanych wyników może wystąpić z wnioskiem o przedłużenie eksploatacji. W uzasadnionych wypadkach tak samo przedłuża się okresy międzyremontowe.

Eksploatacja sprzętu technicznego może być jednorazowo przedłużona maksymalnie o 20% resursu przewidzianego do pierwszego remontu głównego lub nie więcej niż na dwa lata. Przedłużenie eksploatacji danego egzemplarza sprzętu technicznego może być dokonywane wielokrotnie na podstawie decyzji właściwych organów, a jedynym warunkiem jest wymagany stan techniczny. Możliwość przedłużania okresów międzyremontowych oraz czas docelowej eksploatacji urządzenia technicznego zależą głównie od terminowego przeprowadzania obsług technicznych.

Normy międzyobsługowe są niezmiennie, a uzbrojenie i sprzęt wojskowy, który nie został terminowo poddany obsłudze technicznej, zgodnie z przepisami uważany jest za niesprawny technicznie, dlatego nie powinien być użytkowany.

6.2. Użytkowanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego

Użytkowanie jest to świadome i planowe działanie ze sprawnym technicznie uzbrojeniem i sprzętem wojskowym o wymaganej zdolności technicznej, mające na celu wykonanie określonych zadań i wykorzy-

stania ich funkcji użytkowych. Istota użytkowania sprowadza się do stwarzania warunków właściwego wykorzystania uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także do racjonalizacji zużywania ich resursów. Spośród rodzajów użytkowania techniki wojskowej wyróżnić można:

- użytkowanie bojowe wykorzystujące technikę wojskową do walki zbrojnej;
- użytkowanie szkoleniowe odnoszące się do szkolenia wojska, doskonalące umiejętności posługiwania się techniką wojskową;
- użytkowanie gospodarcze stosujące technikę wojskową do realizacji zadań związanych z zapewnieniem wojskom odpowiednich warunków bytowych.

Użytkownikiem uzbrojenia i sprzętu wojskowego, zgodnie z ich przeznaczeniem, jest komórka lub jednostka organizacyjna oraz żołnierz lub inna osoba. Uzbrojenie i sprzęt wojskowy są przydzielane na podstawie etatów, tabel należności lub – dodatkowo – do realizacji nakazanych zadań służbowych. Użytkownik jest odpowiedzialny za utrzymanie właściwego stanu technicznego uzbrojenia i sprzętu. Bezpośredni użytkownik musi umieć posługiwać się określonym typem sprzętu i mieć uprawnienia wymagane do jego obsługi.

6.3. Postój i przechowywanie techniki wojskowej

Przechowywanie techniki wojskowej rozumiane jest jako utrzymywanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego w stanie wymaganej sprawności technicznej, kiedy następują dłuższe przerwy w użytkowaniu. Wymaganą sprawność przechowywanego uzbrojenia i sprzętu wojskowego osiąga się, wykonując określone czynności związane z ich magazynowaniem oraz obsługiwaniem podczas przechowywania. Przechowuje się sprzęt, który nie będzie użytkowany dłużej niż 30 dni.

Postój i przechowywanie techniki wojskowej jest celowym działaniem, realizowanym w określonym systemie i obejmującym:

- przygotowanie sprzętu do przechowywania;
- magazynowanie i przechowywanie sprzętu;
- ochrona przechowywanej techniki przed działaniem procesów starzenia oraz utrzymywanie jej w sprawności;
- doprowadzanie sprzętu do stanu umożliwiającego użytkowanie po przechowywaniu.

Przechowywanie techniki wojskowej może być krótkookresowe (od 30 dni do roku) lub długookresowe (powyżej roku). Do przechodo-

wywania krótkookresowego przeznacza się sprzęt użytku bieżącego, zakwalifikowany do grupy konserwacyjnej w przechowywaniu, a także ponadetatowy oraz przekazywany do Agencji Mienia Wojskowego. Do długiego przechowywania przeznacza się sprzęt stanowiący najczęściej zapas wojenny.

Sprzęt taki powinien być sprawny technicznie oraz mieć wymagany zakres resursu, kompletne wyposażenie, wymagane zestawy części zamiennych i wypełnioną indywidualną dokumentację eksploatacyjną, a dodatkowo – wykonane konieczne obsługiwanie okresowe.

Sprzęt przeznaczony do krótkiego przechowywania powinien mieć wykonane najbliższe planowane obsługiwanie okresowe, a do długiego przechowywania – najwyższe przewidywane dla danego typu sprzętu. Sprzęt powinien mieć również napełnione zbiorniki paliwa. Dla sprzętu przeznaczonego do krótkiego przechowywania jest to pełna jednostka napełnienia. O ilości paliwa dla sprzętu długo przechowywanego decyduje dowódca jednostki.

Aby sprzęt techniczny był przechowywany w należyтым stanie, przeprowadza się – w określonych instrukcjami terminach – przeglądy techniczne. Ich zakres zależy od okresu przechowywania sprzętu technicznego.

Przeznaczony do przechowywania sprzęt techniczny należy zabezpieczyć przed szkodliwym działaniem warunków atmosferycznych, stosując odpowiednie rodzaje ochrony czasowej, takie jak⁷⁶:

1) **Ochrona smarowa:** pokrywanie elementów olejami i smarami o różnych właściwościach izolujących, które chronią powierzchnie przed działaniem czynników atmosferycznych.

2) **Ochrona bezsmarowa:** stosowanie środków konserwacyjnych tworzących na powierzchni elementów powłoki ochronne o różnych właściwościach i grubościach. Metoda ta nie wymaga rozkonserwowania urządzenia po okresie jego przechowywania.

3) **Ochrona inhibitorowa:** rozpylanie na ograniczonej powierzchni, na której przechowywany jest sprzęt techniczny, lotnych inhibitorów korozji o oddziaływaniu absorbcyjnym lub pasywacyjnym.

4) **Ochrona elektrochemiczna:** polaryzacja elektryczna całych elementów lub ich części dla wstrzymania skutków działania mikro- i makroogniw korozyjnych.

5) **Ochrona przez osuszanie:** wytwarzanie i utrzymywanie w pomieszczeniach magazynowych atmosfery o niskiej zawartości pary wodnej (wilgotności względnej powietrza).

⁷⁶ M. Brzeziński, E. Chylak, *Eksploatacja...*, op. cit., s. 47–53.

Uzbrojenie i sprzęt wojskowy, w zależności od zaklasyfikowania do określonej grupy eksploatacyjnej, powinien być magazynowany w oddzielnych pomieszczeniach magazynowych lub sektorach. Uzbrojenie i sprzęt wojskowy ustawia się zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym przeciwpożarowymi i BHP, zapewniając ochronę sprzętu i rejonu magazynowania.

6.4. Zużywanie się i niszczenie techniki wojskowej

6.4.1. Starzenie fizyczne sprzętu technicznego

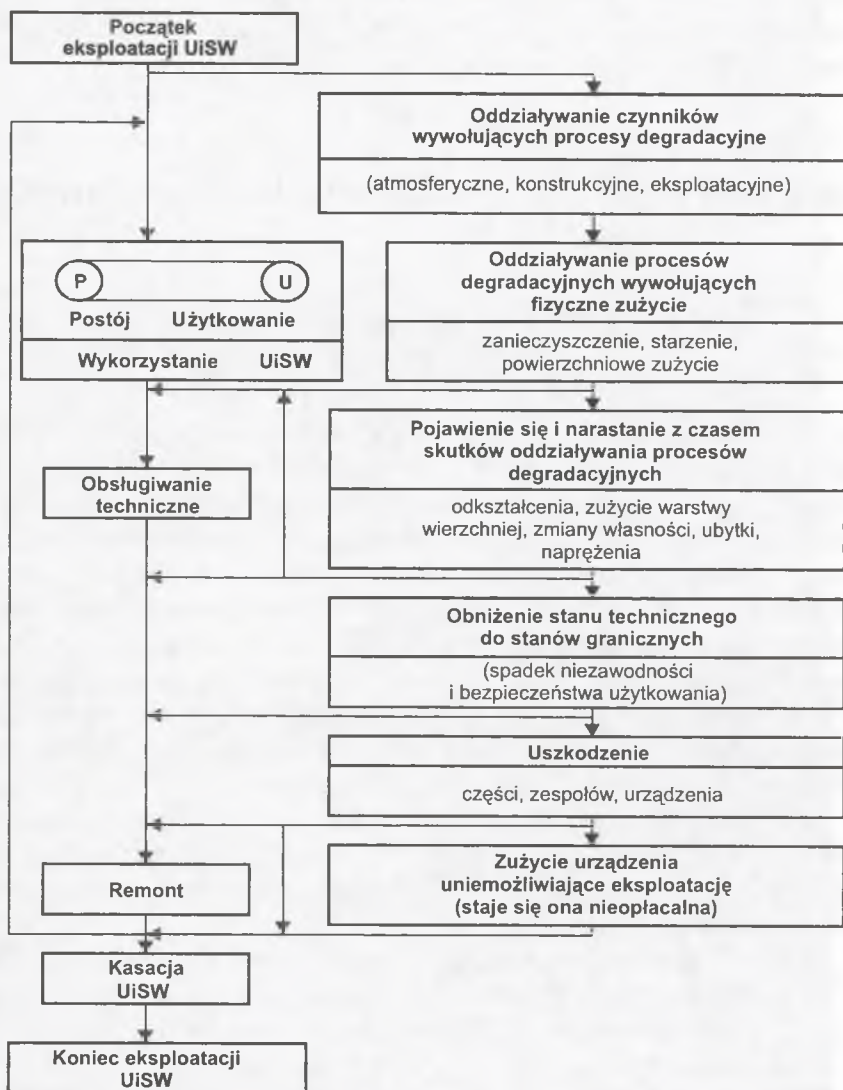
Użytkując technikę wojskową, należy pamiętać, że urządzenia zużywają się podczas eksploatacji z powodu oddziaływania procesów starzenia fizycznego. **Starzenie fizyczne** (rys. 27) jest nieodwracalnym procesem, zmieniającym własności fizyczne i chemiczne materiałów konstrukcyjnych. Starzenie zachodzi pod wpływem nie tylko czynników atmosferycznych, ale także procesów zmęczeniowych materiału, tarcia, korozji i innych. Duży wpływ na jego przebieg ma jakość materiałów konstrukcyjnych, intensywność użytkowania i środowisko, w jakim prowadzona jest eksploatacja sprzętu. Starzenie fizyczne urządzeń poważnie rzutuje na przebieg procesów użytkowania i zakres prac obsługowo-remontowych sprzętu technicznego.

Procesy starzenia fizycznego sprzętu zachodzą w ciągu całego okresu jego eksploatacji i przebiegają równoległe z użytkowaniem urządzenia technicznego. Na intensywność procesów starzenia mają zasadniczy wpływ takie czynniki, jak:

- rodzaj konstrukcji – użyte materiały konstrukcyjne, zabezpieczenie antykorozyjne i połączenia;
- środowisko eksploatacyjne – temperatura, wilgotność, zasolenie, opady, promieniowanie słoneczne itp.;
- oddziaływanie sił zewnętrznych – sposoby obciążenia zespołów, częstotliwości i wielkości sił uderowych, przeciążenia;
- umiejętność użytkowania, przechowywania, obsługiwanie technicznego, ewakuowania, remontowania itp.

Czynniki wywołujące starzenie fizyczne sprzętu doprowadzają z czasem do zużycia warstwy wierzchniej, trwałych odkształceń, pęknięć, ubytków materiału i nadmiernych luzów. Przeprowadzenie

w odpowiednim czasie obsługiwań technicznych i remontów znacznie opóźnia pogłębianie się skutków starzenia fizycznego urządzenia.



Rys. 27. Przebieg procesu starzenia fizycznego urządzenia technicznego

Źródło: M. Brzeziński, E. Chylak, *Eksploatacja...*, op. cit., s. 56.

W wypadku niewłaściwie lub nieterminowo prowadzonych obsług lub remontów pojawiają się uszkodzenia, które uniemożliwiają prawidłową eksploatację sprzętu. W skrajnych wypadkach może

to doprowadzić do uszkodzeń, które sprawią, że remont stanie się nieopłacalny lub niemożliwy, co w konsekwencji spowoduje przedwczesne zakończenie eksploatacji sprzętu i jego likwidację.

6.4.2. Uszkodzenia sprzętu technicznego

Podczas eksploatacji sprzętu technicznego, zarówno w warunkach pokoju, jak i wojny, należy się liczyć ze zniszczeniami powstałymi wskutek uszkodzeń eksploatacyjnych lub bojowych. Uszkodzenie sprzętu może być wadą fizyczną, chemiczną, odkształceniem materiału, części, podzespołu, zespołu lub urządzenia technicznego, która uniemożliwia jego właściwe, zgodne z przeznaczeniem, użytkowanie. Technika wojskowa jest narażona na uszkodzenia eksploatacyjne i bojowe.

Uszkodzenia eksploatacyjne powstają w czasie normalnej eksploatacji i są wynikiem naturalnego zużycia różnego rodzaju mechanizmów agregatów i systemów. Częstymi uszkodzeniami eksploatacyjnymi sprzętu są usterki. Przez usterkę rozumie się uszkodzenie niemające bezpośredniego wpływu na niezawodność pracy sprzętu i na bezpieczeństwo jego eksploatacji⁷⁷. Podczas prowadzenia działań bojowych wyraźnie wzrasta liczba uszkodzeń eksploatacyjnych. Przyczyniają się do tego niewątpliwie ekstremalne warunki eksploatacji techniki wojskowej, większe prawdopodobieństwo popełnienia błędów w użytkowaniu spowodowane sytuacją zagrożenia życia operatorów oraz okresowe braki lub ograniczenia procesów obsługi technicznego wynikające z szybko zmieniającej się sytuacji operacyjno-taktycznej.

Uszkodzenia bojowe powstają w wyniku niszczącego oddziaływania środków walki przeciwnika. Podczas prowadzenia walki zbrojnej może dojść do uszkodzeń bojowych sprzętu. Ich liczba i charakter ściśle zależą nie tylko od zastosowanych przez przeciwnika środków rażenia, ale także od jego umiejętności posługiwania się nimi.

Ze względu na zakres prac, które należy wykonać, aby przywrócić urządzeniu zdolność użytkową, rozróżnia się uszkodzenia:

- duże - wymagany zakres remontu zbliża się do granicy opłacalności;
- średnie, małe i nieznaczne - remont jest w pełni opłacalny, a wymagany nakład pracy zależy od typu urządzenia.

⁷⁷ *Słownik logistyczno-operacyjny...*, op. cit., s. 47.

Zagrożenia bojowe jednostek pływających po współczesnym morskim teatrze działań wojennych wynikają przede wszystkim z wykorzystanego przez przeciwnika rodzaju środka rażenia i intensywności jego oddziaływania na okręt. Analizując stosowane na współczesnym polu walki środki rażenia, ograniczyć możemy powstałe wskutek ich użycia uszkodzenia i zniszczenia techniki wojskowej do czterech podstawowych rodzajów:

- uszkodzenia (zniszczenia) mechaniczne;
- zniszczenia (deformacje) struktury materiałów konstrukcyjnych;
- okresowe zmiany właściwości materiałów konstrukcyjnych;
- uszkodzenia (zniszczenia) termiczne.

Dodatkowo mogą nastąpić uszkodzenia awaryjne spowodowane działaniami żywiołów oraz nieprzestrzeganiem przez użytkowników przepisów eksploatacyjnych.

Awarie są to poważne uszkodzenia sprzętu, powstałe podczas użytkowania lub w jego wyniku, powodujące natychmiastową utratę zdadności technicznej. W takich wypadkach konieczny jest remont umożliwiający odtworzenie zdadności technicznej urządzenia, pomimo niewypracowania określonego resursu technicznego.

6.5. Zabezpieczenie techniczne

6.5.1. Zakres i istota zabezpieczenia technicznego

Zabezpieczenie techniczne techniki wojskowej rozumiane jest jako celowe działanie ze sprawnym lub niesprawnym uzbrojeniem i sprzętem wojskowym, umożliwiające użytkowanie oraz stwarzanie takich warunków organizacyjnych i technicznych pozwalających na pełne wykorzystanie funkcji użytkowych uzbrojenia i sprzętu wojskowego⁷⁸. Rolą zabezpieczenia technicznego jest utrzymanie uzbrojenia, sprzętu wojskowego i technicznych środków bojowych w gotowości do użycia oraz odtwarzanie ich zdadności w razie uszkodzenia.

Istotą zabezpieczenia technicznego w marynarce wojennej jest podtrzymanie sprawności (zdadności) technicznej użytkowanego

⁷⁸ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 58.

uzbrojenia i sprzętu wojskowego, zapewnienie właściwych warunków do ich wykorzystania oraz odtwarzanie tej sprawności (zdatności) zarówno w strefie obrony Marynarki Wojennej, jak i poza nią. Dotyczy to bowiem realizacji zadań zabezpieczenia technicznego w strefie odpowiedzialności Marynarki Wojennej, jak i poza nią. Na zabezpieczenie techniczne składają się następujące funkcje⁷⁹:

- kierowanie oraz dowodzenie zabezpieczeniem technicznym;
- rozpoznanie techniczne;
- ewakuacja techniczna;
- obsługiwane techniczne;
- remont okrętów (uzbrojenia i sprzętu wojskowego);
- pomiar i utrzymanie pól fizycznych okrętów;
- zaopatrywanie w techniczne środki materiałowe.

Zabezpieczenie techniczne realizowane jest w ramach zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej. Jego zadanie polega zarówno na dostarczaniu tym siłom zaopatrzenia, jak i na wykonywaniu dla nich usług specjalistycznych, koniecznych do funkcjonowania w czasie pokoju, kryzysu i wojny, przez elementy podsystemu technicznego.

Wielkość i rozmieszczenie elementów podsystemu technicznego musi być utrzymywana na poziomie niezbędnym do osiągnięcia wymaganego stopnia gotowości bojowej oraz zdolności do podtrzymywania operacji pod względem zabezpieczenia technicznego i manewrowości. Są to warunki konieczne do uzyskania pełnej zdolności realizacji zadań⁸⁰.

W czasie pokoju głównym zadaniem zabezpieczenia technicznego jest utrzymanie sprzętu w wymaganym stanie technicznym, który pozwoli na osiągnięcie celów szkoleniowych i pełnienie służby operacyjnej. Do jego zadań należy również zapobieganie powstawaniu niesprawności sprzętu oraz usuwanie już powstałych po uwzględnieniu aspektów ekonomicznych oraz wojskowych i cywilnych zasobów obsługowo-remontowych. Zabezpieczenie techniczne realizowane jest przez:

- szkolenie;
- optymalizację struktur organizacyjnych;
- gromadzenie oraz utrzymywanie stosownych zapasów części zamiennych;
- doskonalenie technologii remontów;
- wymianę doświadczeń;

⁷⁹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 59.

⁸⁰ Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych..., op. cit., s. 37.

- rozwój bazy obsługowo-remontowej.

Podczas działań bojowych najważniejsze zadanie zabezpieczenia technicznego polega na usprawnieniu uszkodzonego sprzętu. Zadanie to wykonywane jest w ramach rozpoznania technicznego, ewakuacji technicznej i remontów prowadzonych zgodnie z zasadami remontów awaryjno-bojowych⁸¹.

6.5.2. Obsługiwanie i przeglądy techniczne okrętów, uzbrojenia i sprzętu wojskowego

6.5.2.1. Pojęcie i cele obsługiwanania technicznego

System obsługiwanania technicznych obejmuje przedsięwzięcia planistyczno-organizacyjne i techniczne oraz siły i środki niezbędne do utrzymania sprawności technicznej uzbrojenia i sprzętu technicznego.

Obsługiwanie techniczne jest to celowe działanie z uzbrojeniem i sprzętem wojskowym, umożliwiające jego użytkowanie i zabezpieczające proces przechowywania. Obejmuje ono zespół czynności profilaktycznych wykonywanych w ustalonych okresach na sprawnym technicznie sprzęcie. Mają one przywrócić i podtrzymać właściwe technologiczne wartości użytkowe sprzętu oraz zapobiec uszkodzeniom podczas jego eksploatacji. Obsługa techniczna jest jednym z podstawowych czynników warunkujących odpowiednią i racjonalną eksploatację sprzętu. Obsługiwanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego należy wykonywać zarówno w warunkach stacjonarnych, jak i polowych, wykorzystując stacjonarną bazę obsługowo-remontową i jednostki lub ruchome środki obsługowo-remontowe. Jeśli obsługiwanie techniczne uzbrojenia i sprzętu wojskowego prowadzone jest w warsztacie innej jednostki, to osobę odpowiedzialną za eksploatację danego sprzętu powinno się oddelegować na czas obsługi technicznej do jednostki wykonującej czynności obsługowe.

Istotą obsługiwanania technicznego w Marynarce Wojennej RP jest utrzymywanie okrętów (uzbrojenia i sprzętu wojskowego) w stałej sprawności technicznej oraz zapewnienie bezawaryjnej pracy podczas ich eksploatacji. Liczbę i rodzaj obsługiwanania technicznych ustala się

⁸¹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 58–60.

na podstawie wielkości resursów międzyobsługowych, planowanej intensywności użycia sprzętu lub przewidywanego okresu oraz zastosowanej metody jego przechowywania. Zakres czynności obsługowych zależy od rodzaju obsługiwanego sprzętu i jego aktualnego stanu technicznego. Powinien obejmować sprawdzenie stanu technicznego przed obsługiwaniem i po nim, wykonanie czynności obsługowych w wymaganym instrukcjami zakresie i usunięcie stwierdzonych usterek. Do podstawowych celów obsługiwanego sprzętu należą:

- utrzymanie sprzętu technicznego w stałej i pełnej sprawności technicznej;
- przygotowanie sprzętu do pracy w danym dniu lub nadchodzącej porze roku;
- zapewnienie bezpieczeństwa pracy podczas eksploatacji sprzętu;
- zapobieganie awariom oraz zapewnienie niezawodności działania sprzętu w czasie pracy;
- uzyskanie maksymalnych okresów międzyremontowych;
- usuwanie przyczyn przedwczesnego zużycia czy uszkodzeń poszczególnych mechanizmów lub zespołów oraz nadmiernego zużycia materiałów eksploatacyjnych.

Obsługę techniczną przeprowadza się w czasie użytkowania, obowiązkowo po wykonaniu określonego resursu oraz w okresie przechowywania uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Resurs między obsługiwaniem technicznym jest to ustalona dopuszczalna wielkość pracy sprzętu, wyrażona w jednostkach eksploatacji, pomiędzy kolejnymi obsługiwaniem technicznym.

Obsługiwanie większej ilości sprzętu (np. w dniach technicznych, po ćwiczeniach czy podczas obsługiwanego rocznego) organizuje szef logistyki jednostki. Kolejność sprzętu, na którym wykonuje się obsługiwanie techniczne, zależy od przeznaczenia sprzętu i jego wpływu na zdolność bojową wojsk. Realizacja czynności związanych z obsługiwaniem technicznym sprzętu nie może naruszać gotowości bojowej jednostki. Jeśli przeprowadzenie pełnego zakresu czynności obsługowych nie jest możliwe, wówczas ich wykonanie można rozłożyć na etapy, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności czynności decydujących o zdolności bojowej. Pozostałe czynności obsługowe wykonuje się w sprzyjającej sytuacji, najszybciej jak to jest możliwe.

Do podstawowych czynności przeprowadzanych w czasie obsługiwanego sprzętu należą:

- uzupełnianie materiałów eksploatacyjnych (np. paliwa, olejów, smarów, płynów chłodzących);
- czyszczenie i mycie;

- kontrolowanie umocowania;
- sprawdzanie ukompletowania, stanu technicznego oraz regulacji poszczególnych zespołów;
- prace smarownicze i konserwacyjne;
- inne czynności określone w instrukcjach obsługi.

Wszystkie prace związane ze smarowaniem, konserwacją i regulacją oraz kontrolą stanu technicznego, mocowania i ukompletowania wykonywane są obowiązkowo. Uzupełnianie płynów eksploatacyjnych, mycie i czyszczenie przeprowadza się natomiast w miarę potrzeb.

W obsłudze technicznej obowiązuje zasada mówiąca, że nie w pełni obsłużony technicznie sprzęt traktować należy jako niesprawny i jako taki nie nadaje się do dalszej eksploatacji. Do zakończenia planowego przeglądu technicznego nie wolno wyznaczać załogi zawiadującej danym sprzętem do innej pracy, niezwiązanej z przeglądem.

6.5.2.2. Charakterystyka obsługi uzbrojenia i sprzętu wojskowego

Obsługiwanie techniczne – w zależności od celu i zakresu wykonywanych czynności – można podzielić na:

- obsługiwanie bieżące (OB);
- obsługiwanie okresowe (OO);
- obsługiwanie specjalne (OS);
- obsługiwanie podczas przechowywania (OPP);
- obsługiwanie roczne (OR);
- obsługiwanie podczas dni technicznych (DT).

Obsługa bieżąca jest prowadzona przez załogę zawiadującą danym sprzętem. Polega ona na obsłudze:

- przed użytkowaniem, które ma przygotować lub sprawdzić przygotowanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego do użytkowania;
- podczas użytkowania, które obejmuje ciągłą kontrolę stanu technicznego przez obserwację parametrów pracy, regulację oraz bieżące usuwanie usterek powstałych podczas pracy urządzenia;
- po użytkowaniu, które ma przygotować sprzęt do kolejnego wykorzystania (czyszczenie oraz konserwacja sprzętu po użytkowaniu, uzupełnianie płynów eksploatacyjnych, materiałów pędnych i smarów oraz amunicji).

W zakres obsługi bieżącej wchodzi również obracanie mechanizmów w dniach, gdy nie przewiduje się ich pracy. Obsługa bieżąca ma wykryć symptomy przyszłych lub ewentualnych uszkodzeń, które pozwolą jednak na użytkowanie sprzętu.

Obsługa okresowa przeprowadzana jest po wykonaniu przez okręty, uzbrojenie i sprzęt wojskowy odpowiedniej normy międzyobsługowej. Stanowi podstawową obsługę o charakterze zapobiegawczym i powinna obejmować z góry ustalony zakres, zgodny z dokumentacją techniczno-eksploatacyjną oraz instrukcjami wydanymi przez producenta lub gestora sprzętu. Ze względu na to, że obsługi okresowe są różnie limitowane i czynności składające się na nie mogą mieć inne terminy wykonywania, można wyróżnić:

1) **Obsługę reglamentową**, którą wykonuje się po wypracowaniu przez urządzenie odpowiedniej liczby jednostek użytkowania, np. godzin pracy, cykli, wystrzałów. Obsługami tymi na okrętach są objęte przede wszystkim silniki główne i pomocnicze, agregaty sprężarkowe i prądotwórcze oraz uzbrojenie artyleryjskie. Ilości jednostek użytkowania, limitujących okresy międzyobsługowe, określa wytwórca lub gestor sprzętu. W tym wypadku mogą to być obsługi po 50, 100, 200 lub 500 godzinach pracy, cyklach lub wystrzałach.

2) **Obsługę kalendarzową** obejmującą cały sprzęt techniczny, dla którego nie zostały określone normy międzyobsługowe w jednostkach użytkowania i kadłub okrętu. Okresy międzyobsługowe dla tego sprzętu ustala wytwórca. Obsługi takie mogą być tygodniowe, miesięczne, kwartalne, półroczne i roczne.

Zakresy prac wykonywanych podczas obsługiwanego okresowego ściśle określa wytwórca lub gestor danego sprzętu technicznego i obejmują one przede wszystkim:

- wszystkie czynności smarownicze i regulacyjne, których częstotliwość jest mniejsza od częstotliwości przeglądu codziennego;
- usuwanie stwierdzonych niesprawności, niemających w danej chwili poważnego wpływu na pracę sprzętu, ale mogących w przyszłości spowodować nadmierne zużycie poszczególnych części;
- zapobiegawcze usuwanie przyczyn mogących spowodować niesprawność lub awarię.

Obsługa specjalna wykonywana jest przez załogi zawiadujące danym sprzętem technicznym. Polega na przygotowaniu sprzętu do użytkowania w warunkach szczególnych. Obsługę specjalną przeprowadza się po to, aby utrzymać sprawność techniczną uzbrojenia i sprzętu

wojskowego podczas jego eksploatacji w warunkach odmiennych od przyjętych za standardowe dla danego typu sprzętu lub w szczególnych wypadkach określonych przez producenta. Obsługa specjalna obejmuje wykonanie dodatkowych czynności, przygotowujących okręty, uzbrojenie i sprzęt wojskowy do użycia w nietypowych warunkach, takich jak: szczególnie wysokie lub niskie temperatury otoczenia, praca w warunkach zapylenia lub pływanie w rejonach zalodzenia.

Obsługa podczas przechowywania realizowana jest przez bezpośrednich użytkowników sprzętu lub specjalne grupy konserwatorów. Wykonuje się ją w trzech okresach: w czasie przygotowania sprzętu do przechowywania, podczas jego przechowywania oraz przed użytkowaniem. Ten rodzaj obsługi utrzymuje przechowywany sprzęt w stałej sprawności technicznej, doprowadzając go w nakazanych terminach do stanu gotowości technicznej oraz zabezpieczając przed niszczącym działaniem otaczającego środowiska. Podczas przechowywania ten rodzaj obsługi obejmuje:

- zakonserwowanie sprzętu;
- utrzymanie zakonserwowanego sprzętu w sprawności technicznej;
- odkonserwowanie sprzętu przed wprowadzeniem go do eksploatacji.

W zależności od przeznaczenia i okresu przechowywania konserwacja może być czasowa lub stała.

Obsługa roczna są to przedsięwzięcia organizacyjno-techniczne, których realizacja ma zapewnić utrzymanie sprzętu w gotowości technicznej oraz podtrzymanie stanu technicznego bazy szkoleniowej, obsługowo-remontowej i magazynowej oraz urządzeń zabezpieczających jego przechowywanie.

Wyróżnić można również **obsługę gwarancyjną**, która wykonywana jest w okresie gwarancyjnym przez zakład produkcyjny albo remontowy, przeprowadzający naprawę bieżącą, średnią lub główną okrętu, uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Obsługi gwarancyjne mogą realizować:

- załogi okrętów, zgodnie z zakresem prac określonym przez zakład produkcyjny lub remontowy;
- ekipy obsługowe zakładu produkcyjnego lub remontowego;
- załogi okrętów, których praca może być kontrolowana przez uprawnionych pracowników zakładów produkcyjnych lub remontowych.

Zakres czynności wykonywanych podczas tych obsługa jest ściśle ustalony w dokumentach określających warunki gwarancji.

6.5.2.3. Charakterystyka przeglądów uzbrojenia i sprzętu wojskowego

Przeglądy uzbrojenia i sprzętu wojskowego mają na celu kontrolę stanu sprawności technicznej i utrzymania sprzętu, zgodnego z zasadami eksploatacji, użytkowania, przechowywania i zabezpieczenia. Podczas przeglądów sprawdza się, czy ilość sprzętu odpowiada stanowi ewidencyjnemu, a ukompletowanie jest właściwe. Dodatkowo przeprowadza się kontrolę terminowości realizacji obsługi technicznych oraz aktualności i prawidłowości przygotowania dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej.

Przeglądy uzbrojenia i sprzętu wojskowego – w zależności od terminów przeprowadzania, zakresu wykonywanych prac i szczebla realizującego – można podzielić na cztery podstawowe rodzaje:

1) **Przeglądy codzienne** – wykonują załogi bezpośrednio zawiadujące uzbrojeniem i sprzętem wojskowym, zgodnie z rozkładem zawiadywania i obracania mechanizmów, pod nadzorem dowódców działów okrętowych. Służą one sprawdzeniu gotowości technicznej powierzonego sprzętu.

2) **Przeglądy okresowe** – przeprowadzają załogi pod kierownictwem dowódców działów w nakazanych instrukcjami obsługi odstępach czasu. Ich rola jest taka sama jak w wypadku przeglądów codziennych.

3) **Przeglądy inspekcyjne** – realizują specjaliści z jednostek nadrzędnych, aby sprawdzić umiejętności użytkownika sprzętu i skontrolować jego stan techniczny.

4) **Przeglądy techniczne** – wykonują specjaliści z oddziałów i pododdziałów technicznych.

Ze względu na cel przeglądy można podzielić na profilaktyczne i doraźne. Pierwsze z nich mają zapobiegać uszkodzeniom, drugie natomiast – oceniać stan techniczny i utrzymywać sprzęt.

6.5.2.4. Kierowanie obsługiwaniem technicznym

Kierowanie obsługiwaniem technicznym i rozpoczęcie tego procesu (rys. 28), w którym uczestniczą zarówno załogi okrętów, jak i specja-

liści z warsztatów remontowych techniki morskiej komendy portu wojennego, wiąże się z działaniami na trzech podstawowych etapach.

Etap przygotowania obejmuje zbieranie danych o stanie sprzętu, kontrolę dokumentacji technicznej, planowanie prac obsługowych, szkolenie wykonawców oraz organizowanie zaopatrywania w środki i materiały techniczne niezbędne do realizacji obsługi technicznego.

W etapie realizacji początkowo najważniejsze są zadania związane z uruchomieniem procesu zaopatrywania i przygotowaniem wymaganych stanowisk pracy. Później przechodzi się do działań, które są konieczne, aby czynności obsługowe uzbrojenia i sprzętu wojskowego nakazane instrukcjami zostały odpowiednio wykonane.

Etap zakończenia obejmuje czynności, które służą przygotowaniu sprzętu do użytkowania lub przechowywania, oraz kontrolę stanu sprzętu po obsługiwaniu. Nieodzownym elementem tego etapu są czynności administracyjne, takie jak robienie wpisów do dokumentów eksploatacyjnych i formularzy technicznych obsługiwanego sprzętu.

Kierowanie obsługiwaniem technicznym polega na:

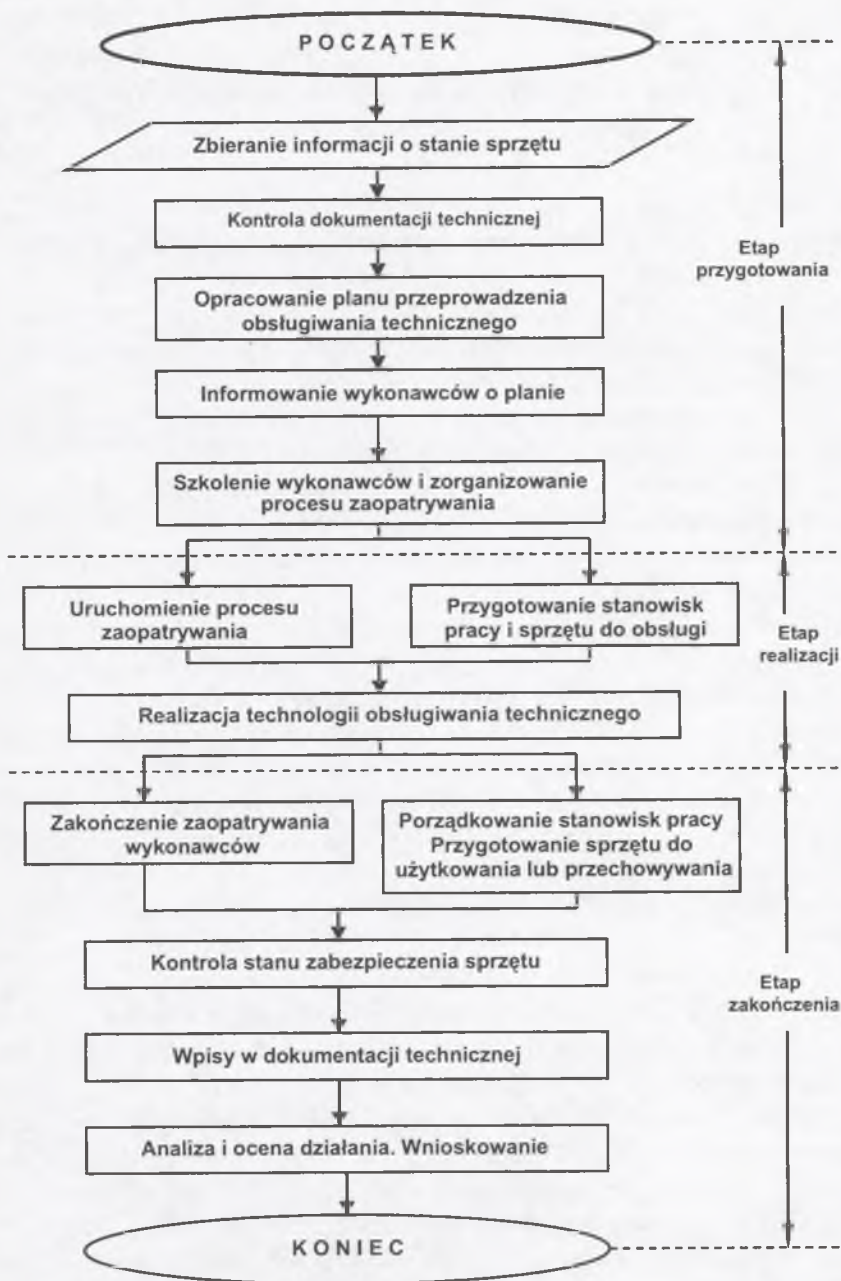
- 1) Planowaniu obsługi technicznej, które obejmuje zbieranie i analizowanie potrzeb obsługowych oraz sporządzanie planów obsług technicznych. Dokonuje się tego na podstawie danych zgromadzonych w dokumentacji techniczno-ruchowej sprzętu i uwag odnotowanych przez załogę eksploatującą urządzenie w okresie międzyobsługowym.

- 2) Organizowaniu obsługi technicznej, które składa się z czynności dostosowujących istniejące struktury wykonawcze do celów założonych w procesie planowania.

- 3) Motywowaniu obsługi technicznej, którego istotą jest sposób stawiania zadań oraz, oparta na systemie nagród i kar, ocena ich realizacji.

- 4) Kontrolowaniu obsługi technicznej, które realizuje się zarówno w trakcie, jak i po zakończeniu czynności obsługowych, które służą sprawdzaniu zgodności ich z normami oraz planem obsług.

Zakończenie ostatniego etapu obsługiwania technicznego jest jednocześnie początkiem następnego cyklu. Informacje, spostrzeżenia i wnioski zebrane podczas realizacji obsługi są istotnym materiałem wyjściowym do planowania następnego cyklu obsługiwania technicznego urządzenia.



Rys. 28. Metoda organizacji obsługi technicznego sprzętu

Źródło: M. Brzeziński, E. Chylak, *Eksploatacja...*, op. cit., s. 104 (rys. 24).

6.5.2.5. Cel i organizacja dni technicznych

Dni techniczne organizowane są po to, aby umożliwić dowódcom wszystkich szczebli dowodzenia samodzielne planowanie i wykonywanie przedsięwzięć niezbędnych do utrzymania nakazanego stanu technicznego oraz bezpieczeństwa eksploatacyjnego posiadanego uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających Marynarki Wojennej głównym celem dni technicznych jest utrzymanie wymaganego normami gotowości bojowej stanu technicznego uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Dni techniczne na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających Marynarki Wojennej przeznaczone są wyłącznie na wykonywanie wszelkich przedsięwzięć profilaktyczno-obługowych przy sprzęcie technicznym i uzbrojeniu okrętowym. Podczas tych dni należy przeprowadzić planowe przeglądy techniczne uzbrojenia i sprzętu wojskowego, kadłuba okrętu i systemów okrętowych. Konserwuje się wówczas uzbrojenie i sprzęt techniczny oraz usuwa wszystkie niesprawności powstałe podczas eksploatacji. W realizacji zadań obsługowych w czasie dni technicznych powinny uczestniczyć całe załogi, a specjaliści sztabów zespołów okrętów zobowiązani są wówczas do pełnienia roli doradczej i kontrolnej. Służby logistyczne oraz zaplecze remontowe komend portów wojennych i zespołów okrętów powinny być przygotowane do zabezpieczenia materiałowo-technicznego wykonywanych prac.

W Marynarce Wojennej oraz we flotyllach i zespołach okrętów czas na przeprowadzenie dni technicznych rezerwowany jest w planie szkolenia na dany rok kalendarzowy. W miesięcznych planach zamierzeń we flotyllach i zespołach okrętów ustala się terminy realizacji dni technicznych oraz siły i środki przeznaczone do zabezpieczenia prac obsługowo-remontowych. Przewidywane siły i środki powinny być wcześniej uzgodnione z zainteresowanymi stronami na miesięcznej odprawie rozliczeniowo-koordynacyjnej. W planach dni technicznych należy uwzględnić wszystkie prace obsługowo-remontowe wykonywane przez specjalistów warsztatów remontowych techniki morskiej komendy portu wojennego oraz realizowane z użyciem specjalistycznego sprzętu i niezbędnych środków transportowo-przeładunkowych. Uszczegółowienie przedsięwzięć dni technicznych oraz ich ostateczną korektę przeprowadza się podczas tygodniowych odpraw szkoleniowo-metodycznych zespołów okrętów. W tygodniowym planie szkolenia

okrętów i pomocniczych jednostek pływających rozpisuje się zasadnicze przedsięwzięcia wykonywane przez obsady działów okrętowych w poszczególnych dniach technicznych.

Planem dni technicznych w działach okrętowych jest roczny grafik przeglądów technicznych sprzętu i uzbrojenia z rozdziałem na poszczególne miesiące. Grafik przeglądów technicznych, z wyszczególnieniem ich rodzaju dla każdego urządzenia, sporządza się w dzienniku eksploatacji (lub szkolenia) na podstawie obowiązujących instrukcji przeglądów technicznych. Grafików nie przygotowuje się tylko w działach okrętowych, które mają instrukcję przeglądów profilaktycznych opracowaną przez wyższych przełożonych. Miesięczne obsługi profilaktyczne urządzeń i mechanizmów należy w miarę możliwości planować tak, aby odstęp między nimi był nie większy niż 25–30 dni. Dni techniczne dla poszczególnych okrętów przeprowadza się co miesiąc, chyba że jest to:

- miesiąc wejścia okrętu do planowanego remontu;
- okres postoju okrętu w remoncie;
- miesiąc zakończenia remontu.

W okresie, w którym nie realizuje się dni technicznych, uzbrojenie i sprzęt wojskowy, nieujęte w wykazie prac remontowych, są przeglądane lub naprawiane przez załogę zgodnie z obowiązującymi instrukcjami oraz planem prac prowadzonych we własnym zakresie.

Dni techniczne powinny być ciągiem dni roboczych w liczbie przewidzianej dla danego typu okrętu, nieprzerywanych innymi przedsięwzięciami. Na okrętach, dla których zakres zadań obsługowych jest szczególnie rozległy, na poczet dni technicznych zaliczyć można czas i czynności wykonane podczas tygodniowych przeglądów oraz konserwacji urządzeń i mechanizmów przeprowadzanych według ramowego, tygodniowego rozkładu zajęć. Dni techniczne we wszystkich zespołach okrętów i pomocniczych jednostkach pływających realizować należy w wyznaczonych dniach od 7.30 do 14.45, z godziną przerwą obiadową. Podczas dni technicznych nie przeprowadza się obracania mechanizmów.

Dni techniczne na okręcie należy traktować jako jedno z najważniejszych przedsięwzięć, które ma istotny wpływ na utrzymanie gotowości bojowej. Nie powinno się więc planować żadnych innych zajęć szkoleniowych dla załóg okrętów biorących udział w dniach technicznych. Załogi te należy zwolnić od służb zewnętrznych poza jednostką. Dni techniczne są także jedną z form praktycznego szkolenia załóg okrętowych. Prace wykonane przy zawiadywanym sprzęcie służą bowiem uzupełnianiu wiedzy o jego budowie, konserwacji i sposobach naprawy.

Przed rozpoczęciem dni technicznych należy zebrać wyniki badań czynników roboczych poddawanych okresowej analizie laboratoryjnej. W czasie dni technicznych, oprócz przeglądów ujętych instrukcjami, należy przeprowadzić konserwację narzędzi i części zamiennych, sprawdzić stany faktyczne podstawowych materiałów technicznych i gospodarczych oraz skontrolować dokumentację materiałową i eksploatacyjną. Stan gospodarki materiałowej i dokumentacji sprawdzają odpowiedzialni za tę dziedzinę, którzy kontrolowani są doraźnie przez swoich przełożonych.

Dni techniczne kończy się, po wykonaniu wszystkich planowanych czynności, tygodniowym przeglądem i obracaniem mechanizmów oraz próbnym rozruchem siłowni. Następnie należy usunąć wszelkie znalezione usterki, uporządkować miejsca prac oraz zapewnić bezpieczeństwo przeciwpożarowe i obronę przeciwwawaryjną na okręcie, a także zaktualizować wpisy w dokumentacji eksploatacyjnej sprzętu. Przeprowadzenie dni technicznych rejestruje się w dzienniku szkolenia bojowego okrętu lub działu okrętowego. Poszczególne rodzaje przeglądów technicznych i remontów mechanizmów zapisuje się w dziennikach eksploatacji i formularzach technicznych danego sprzętu. Zapisy w formularzach i dziennikach eksploatacji należy wykonać tak, aby można było odtworzyć zakres czynności wykonywanych podczas przeglądów i prac naprawczych oraz ustalić ich termin i wykonawców zasadniczych czynności obsługowych⁸².

6.5.3. Rozpoznanie techniczne

Rozpoznanie techniczne odnosi się głównie do czasu wojennego i polega na zbieraniu, analizie i ocenie danych o sytuacji technicznej w określonym rejonie. Dane te zawierają ocenę stanu techniki wojskowej i stopnia uszkodzeń oraz możliwości ewakuacji i remontu uszkodzonego sprzętu. Na obszarze morskim rozpoznanie techniczne obejmuje system zbierania informacji o aktualnym stanie technicznym i uszkodzeniach występujących na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających.

Istotą rozpoznania technicznego jest zdobywanie, analizowanie i ocenianie informacji o stanie technicznym uzbrojenia i sprzętu wojsko-

⁸² *Instrukcja o zasadach przeprowadzania dni technicznych na okrętach i pjp Marynarki Wojennej, załącznik do Zarządzenia Dowódcy MW nr 22 z dnia 4 marca 1994 r.*

wego oraz obiektach infrastruktury obsługowo-remontowej⁸³, niezbędnych do organizowania i kierowania zabezpieczeniem technicznym oddziałów i pododdziałów. Rozpoznanie techniczne, ze względu na swoje powiązania z systemem ewakuacyjno-remontowym, ma bezpośredni wpływ na stopień odzysku uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Zadania rozpoznania technicznego realizowane są we wszystkich rodzajach działań taktycznych i przez wszystkie elementy zabezpieczenia technicznego. Należą do nich:

- lokalizacja obiektu i rozpoznanie jego otoczenia;
- zbieranie informacji o obiekcie i jego wstępna ocena;
- udzielanie pomocy technicznej w usuwaniu uszkodzeń i dostarczanie niezbędnych części zamiennych;
- przetwarzanie i przekazywanie informacji z rozpoznania.

Rozpoznaniem technicznym zajmują się patrole rozpoznania i pomocy technicznej. Są to siły i środki logistyczne, które zostały wydzielone, aby identyfikować uszkodzony sprzęt, prowadzić ratownictwo techniczne oraz ewakuację uzbrojenia i sprzętu wojskowego blokującego drogi, udzielać pierwszej pomocy medycznej poszkodowanym załogom oraz porad i wsparcia technicznego w usuwaniu uszkodzeń uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także dostarczać niezbędnych części zamiennych⁸⁴.

Jednostki rozpoznania technicznego udzielają pomocy technicznej, gdy uszkodzenie sprzętu może zostać naprawione przez załogę. Instruują załogę uszkodzonego sprzętu, dostarczają jej niezbędnych środków materiałowych lub pomagają bezpośrednio w usuwaniu uszkodzenia. Jeżeli możliwości załóg okrętowych są za małe do przeprowadzenia remontu, to na uszkodzone okręty kierowane są – transportem morskim lub lotniczym – grupy specjalistów. Oceniają oni rozmiary zniszczeń i przedstawiają propozycje dalszych działań.

Realizowane w jednostkach Marynarki Wojennej rozpoznanie techniczne polega na zbieraniu i gromadzeniu informacji o⁸⁵:

- 1) Sytuacji technicznej, w tym uszkodzeniach uzbrojenia i sprzętu wojskowego występujących na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających, okrętach wyłączonych z walki z powodu uszkodzeń, unieruchomienia itp. oraz o stanie technicznym w jednostkach brzegowych Marynarki Wojennej.

⁸³ **Infrastruktura obsługowo-remontowa** – to stocznie, obiekty warsztatowe, ciągi obsługowe, w tym punkty kontroli technicznej, stacje materiałów pędnych i smarów, myjnie sprzętu, stanowiska obsługi technicznego, magazyny techniczne oraz miejsca postoju sprzętu (np. garaże, wiaty, hangary).

⁸⁴ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej* (DD/4.1), s. 19.

⁸⁵ *Ibidem*, s. 58; *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 86.

2) Okrętach oraz innym uzbrojeniu i sprzęcie wojskowym, a także technicznych środkach materiałowych porzuconych przez przeciwnika lub zdobytych przez wojska własne.

3) Charakterystyce terenu, w tym rejonów i dróg ewakuacji technicznej, oraz rodzaju, wielkości i umiejscowieniu w terenie funduszu ewakuacyjnego.

4) Obiektach terenowej infrastruktury obsługowo-remontowej, a zwłaszcza o możliwości jej wykorzystania na potrzeby wojska, oraz innych urządzeniach przydatnych podczas ewakuacji i napraw, a także zasobach technicznych środków materiałowych, źródłach energii, wody itp.

5) Zasobach specjalistów technicznych potrzebnych w systemie remontowym uzbrojenia i sprzętu wojskowego wśród ludności cywilnej na określonym terytorium oraz możliwości ich wykorzystania w ramach świadczeń osobistych.

Informacje uzyskiwane w wyniku rozpoznania technicznego są przeznaczone dla ogniw kierowania zabezpieczeniem technicznym. Bierze się je pod uwagę podczas podejmowania decyzji określających sposób postępowania z rozpoznanymi obiektami technicznymi w zakresie ratownictwa technicznego, pomocy technicznej, ewakuacji technicznej i remontu. Tak zdobyte informacje mogą być przekazywane innym pionom zabezpieczenia logistycznego, którym posłużą do podejmowania decyzji o udzieleniu pomocy medycznej, wykorzystaniu środków transportu i zastąpieniu wyłączzonego z eksploatacji sprzętu logistycznego⁸⁶.

6.5.4. Ewakuacja techniczna

Ewakuacja techniczna odnosi się do czasu wojny i oznacza wywóz techniki wojskowej i sprzętu technicznego z rejonu działań bojowych. Działania te mają na celu odzyskanie sprzętu dzięki przeprowadzonym remontom lub poszczególnych jego elementów i podzespołów nienadających się do naprawy i wykorzystanie ich jako części zamiennych.

Ewakuacja techniczna to wymuszone przemieszczenie niezdatnego do użycia lub pozostawionego sprawnego uzbrojenia i sprzętu wojskowego z obszaru zagrożonego na inne miejsce oraz z położen nienaturalnych (np. przewrócenie, zatopienie, ugrzęźnięcie) w użytkowe. Ewakuacje techniczną podczas działań wojennych prowadzi się

⁸⁶ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 134–139.

etatowymi i nieetatowymi siłami oraz środkami na wszystkich szczeblach organizacyjnych wojsk. W czasie „P” do ewakuacji technicznej wykorzystuje się przeznaczony do tego sprzęt⁸⁷.

Obiektem ewakuacji technicznej może być każdy rodzaj sprzętu technicznego, który znajduje się w wyposażeniu wojska, oraz sprzęt zdobyczny. Pod względem podatności eksploatacyjnej sprzęt techniczny dzieli się na: samobieżny, holowany i wożony. **Podatność ewakuacyjna** określa stopień trudności ewakuacji danego sprzętu technicznego. Całość sprzętu technicznego kwalifikującego się do ewakuacji tworzy fundusz ewakuacyjny, a jego wielkość zależy od rozmiaru strat bojowych i eksploatacyjnych. Sprzęt techniczny przeznaczony do ewakuacji może być trwale lub czasowo unieruchomiony. Sprzęt unieruchomiony trwale tworzy fundusz strat bezpowrotnych, który stanowi źródło odzysku podzespołów i części zamiennych.

W zakresie uzbrojenia i sprzętu lądowego realizowane są przedsięwzięcia związane z ratownictwem i gromadzeniem w określonych rejonach, tj. punktach zbiórki uszkodzonego sprzętu, lub niszczeniem uszkodzonego uzbrojenia i sprzętu wojskowego, którego remont lub ewakuacja są niemożliwe. **Punkt zbiórki uszkodzonego sprzętu** to rozwinięty przez pododdziały logistyczne Marynarki Wojennej miejsce na lądzie, gdzie gromadzi się i segreguje uszkodzone lądowe uzbrojenie i sprzęt wojskowy (zdobyty lub własny), pozyskuje się z niego nieuszkodzone części, mechanizmy i podzespoły. W punkcie tym wykonuje się również bieżące remonty i naprawy, w zależności od możliwości remontowych własnych pododdziałów oraz przydzielonych pododdziałów technicznych⁸⁸.

Procesy ewakuacyjne lądowego uzbrojenia i sprzętu wojskowego można podzielić na dwie podstawowe grupy:

1) **Ewakuację pierwotną** – wyciąganie obiektów ugrzęźniętych i zatopionych, stawianie obiektów przewróconych oraz holowanie niesprawnego sprzętu.

2) **Ewakuację wtórną** – dalsze procesy ewakuacji, w tym zbieranie sprzętu z dróg ewakuacji technicznej, transport do składów remontowych i na stacje załadowcze.

Do podstawowych celów ewakuacji należy:

1) Ratownictwo techniczne narażonego na zniszczenie lub przechwycenie przez przeciwnika unieruchomionego sprzętu mającego załogę. Są to zadania ewakuacyjne przywracające sprzętowi zdolności ruchowe w wypadkach, gdy jest on ugrzęź-

⁸⁷ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 86.

⁸⁸ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1)*, s. 19.

nięty lub uwięziony, zatopiony, zasypany i zapadnięty lub przewrócony.

2) Gromadzenie funduszu remontowego sprzętu i sprzętu zdarnego technicznie, niemającego użytkowników. Działania te polegają na przemieszczaniu sprzętu w zaplanowane lub doraźne rejony przez holowanie, półprzewóz lub przewóz.

3) Odzysk zespołów i części przez wymontowanie z trwale uszkodzonego sprzętu sprawnych elementów, które mogą być ponownie wykorzystane.

4) Dostarczenie uszkodzonego sprzętu do elementów stacjonarnej i polowej infrastruktury obsługowo-remontowej.

5) Zbieranie zdobycznego uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Zadania ewakuacyjne powinny być realizowane w ściśle określonej kolejności, co pozwoli na uzyskanie najlepszych wyników w odzyskiwaniu sprzętu i wykonaniu remontów. Osiągnięcie optymalnych efektów jest możliwe, gdy zachowana zostanie następująca kolejność zadań ewakuacyjnych:

- ratownictwo techniczne;
- transportowanie pozostawionego sprzętu (od najmniejszej do największej pracochłonności);
- ewakuacja obiektów zakwalifikowanych do strat bezpowrotnych dla odzyskania z nich zespołów, podzespołów, mechanizmów i części;
- ewakuacja zdobytego sprzętu przeciwnika.

Istotą ewakuacji technicznej w Marynarce Wojennej RP jest ratownictwo uszkodzonych okrętów wraz z załogą, zapewnienie im pływalności oraz przemieszczenie ich do punktu remontu okrętów lub rozśrodkowanego punktu remontu okrętów, dysponującego niezbędnym potencjałem obsługowo-remontowym umożliwiającym wykonanie remontu awaryjno-bojowego w niezbędnym zakresie. Ewakuację techniczną uszkodzonych jednostek pływających prowadzą okręty ratownicze i holowniki, ale mogą być do tego wykorzystywane też inne okręty powracające do baz i punktów bazowania.

Efektywność ewakuacji zależy od dokładnego rozpoznania, należytego przygotowania i dobrej organizacji całego procesu. Organizacja polega na określeniu prawdopodobnej wielkości i struktury funduszu ewakuacyjnego, miejsca rozmieszczenia i stanu technicznego sprzętu podlegającego ewakuacji oraz sposobów przemieszczania środków ewakuacyjnych i kierowania nimi podczas działań.

6.6. Remonty uzbrojenia i sprzętu wojskowego

6.6.1. Charakterystyka remontów

Remont jest to zespół czynności mający na celu odtworzenie sprawności sprzętu (zdatności do użycia) przez usunięcie niesprawności powstałych w wyniku jego użytkowania lub profilaktyczne wykonanie określonych prac zgodnie z wymaganą technologią i w ściśle określonych okresach. Istotą remontu okrętów oraz innego uzbrojenia i sprzętu wojskowego jest przywrócenie w czasie pokoju ich sprawności technicznej lub zdatności technicznej w warunkach bojowych przez wymianę zużytych bądź uszkodzonych elementów na nowe lub regenerowane.

Remonty, ze względu na tryb kwalifikacji do nich okrętów i sprzętu, dzielą się na planowe i nieplanowe. **Remont planowy** wykonuje się po upływie, uzgodnionego normami eksploatacyjnymi, okresu użytkowania lub przechowywania. Dokładnie określa się zakres rzeczowy remontu. Przeprowadza się go, aby odtworzyć sprawność techniczną i resurs międzyremontowy sprzętu technicznego. Przygotowując się do remontu sprzętu, należy uwzględnić właściwe wytyczne planowania usług obsługowo-remontowych, ustalone cykle międzyremontowe i ocenę stanu technicznego oraz przewidywaną intensywność użytkowania. Podczas ustalania potrzeb remontowych bierze się pod uwagę perspektywiczne możliwości użytkowania sprzętu oraz – opracowane przez odpowiedniego gestora – plany spisywania sprzętu z eksploatacji i wejścia do użytku nowych typów uzbrojenia. Potrzeby remontowe powinny być planowane z trzyletnim wyprzedzeniem. W pierwszym roku opracowuje się szczegółowe przedsięwzięcia w ujęciu kwartalnym, a w następnych latach przedstawia się ogólne potrzeby remontowe.

Planowe remonty okrętów i jednostek pływających Marynarki Wojennej, mające na celu całościowe odtworzenie sprawności sprzętu przez przywrócenie parametrów eksploatacyjnych, dzielą się na:

- główne;
- eksploatacyjne;
- dokowe;
- konserwacyjne.

Remont główny wykonywany jest po upływie okresu międzyremontowego limitowanego intensywnością eksploatacji okrętu i jego podstawowego wyposażenia, a zwłaszcza napędu głównego. Podejmując decyzję o skierowaniu okrętu do remontu głównego, należy uwzględnić aktualny stan techniczny jednostki. Remont główny realizowany jest siłami i środkami wykonawcy (stocznie, specjalistyczne warsztaty), ale niektóre prace wykonuje załoga okrętu. Remont prowadzony jest według ustalonej technologii. Jego cel polega na odtworzeniu potencjału eksploatacyjnego okrętu i jego wyposażenia. Podczas remontu głównego prace powinny być prowadzone w zakresie umożliwiającym przywrócenie parametrów taktyczno-technicznych w stopniu pozwalającym na prawidłową eksploatację do najbliższego remontu planowego lub zakończenia eksploatacji jednostki pływającej.

Remont polega na demontażu, weryfikacji oraz wymianie lub naprawie tych podzespołów czy elementów, które tego wymagają lub są określone w warunkach technologicznych remontu. Podczas remontu głównego okręt właściwie powinien przejść całościowy remont dokowy. Prace wykonywane podczas remontu głównego siłami załogi okrętu powinny być uzgodnione i skoordynowane z harmonogramem zadań realizowanych przez głównego wykonawcę. Zakres remontu głównego okrętu określa się na podstawie oceny stanu technicznego, uwzględniające aktualny limit budżetu remontowego Marynarki Wojennej. Na czas remontu głównego okręt zostaje wycofany z gotowości bojowej.

Remont eksploatacyjny służy usunięciu niesprawności, która nie pozwala na normalną i bezpieczną eksploatację okrętu, niezakwalifikowanej jednak jako uszkodzenie awaryjne. Decyzję o skierowaniu okrętu do remontu eksploatacyjnego podejmuje się na podstawie oceny stanu technicznego jednostki. Następuje to na wniosek dowódcy zespołu okrętów akceptowany przez właściwą komórkę Dowództwa Marynarki Wojennej oraz Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

Remont konserwacyjny wykonywany jest po długotrwałym przechowywaniu urządzeń w magazynach składnic. Podczas remontu wymienia się lub regeneruje elementy urządzeń, które utraciły wymaganą niezawodność lub też mogą ją wkrótce utracić wskutek fizycznego zużycia lub starzenia spowodowanego warunkami środowiska, w jakim sprzęt jest przechowywany, oraz upływem czasu.

Remont dokowy okrętu przeprowadza się, aby poddać konserwacji podwodną część kadłuba, sprawdzić i – jeśli jest to konieczne – naprawić lub wymienić urządzenia, których remont nie może być wykonany w czasie postoju okrętu na wodzie. Na czas realizacji remontu dokowego wykonawca (stocznia), zgodnie z planami dokowania, podnosi okręt na dok lub slip. Podczas remontu dokowego

naprawiane są śruby napędowe, wały śrubowe i ich łożyska, stery, zawory denne i inne urządzenia specjalne, takie jak: echosondy, logi, stacje hydroakustyczne. Prace kadłubowe obejmują czyszczenie (piaskowanie) kadłuba, pomiary grubości poszycia i jego naprawę (wymiana elementów poszycia, napawanie wżerów) oraz reparację lub wymianę odbojnic, wymianę protektorów cynkowych, a także malowanie. Dodatkowo podczas remontu dokowego naprawia się urządzenia kotwiczne i cumownicze, takie jak: kabestany, kluzy, kotwice, łańcuchy kotwiczne, komory łańcuchowe i polery. Remont dokowy może być prowadzony oddzielnie lub równoległe z innym rodzajem remontu.

Remont nieplanowy polega na odtworzeniu sprawności technicznej sprzętu, ale bez przywracania jego resursu. Remonty nieplanowe mogą być bieżące, gwarancyjne lub awaryjne.

Remont bieżący okrętu przeprowadza się po to, aby usunąć uszkodzenia, niebędące podstawą do zmiany kategorii użytkowej urządzenia, zauważone podczas użytkowania sprzętu technicznego i wykonywania prac obsługowych lub profilaktycznych. Remont bieżący nie odtwarza resursu technicznego, lecz powinien zapewnić jego utrzymanie na niezmiennym poziomie. Prace remontowe wykonuje załoga za pomocą środków technicznych warsztatu bazowego. W czasie remontu bieżącego dopuszczalne jest zlecenie zadań, których nie może wykonać załoga okrętu i warsztat bazowy, wykonawcom, np. warsztatom specjalistycznym lub stoczni. Bieżące prace remontowe obejmują także wymianę agregatową uszkodzonego sprzętu, zespołów i podzespołów, usuwanie niesprawności sprzętu i urządzeń wykrytych podczas przeglądów technicznych oraz remont instalacji okrętowych, armatury, kadłuba okrętu i wyposażenia pomieszczeń.

Remont gwarancyjny realizowany jest siłami oraz środkami producenta uzbrojenia i sprzętu wojskowego lub zakładu remontowego, który wykonał remont urządzenia. Sprzęt kieruje się do remontu zgodnie z warunkami gwarancji. Podczas remontu gwarancyjnego usuwane są niesprawności, wady materiałowe lub montażowe sprzętu i urządzeń okrętowych, które powstały z przyczyn niezależnych od użytkownika, ujawnionych w okresie gwarancyjnym.

Remont awaryjny ma na celu usunięcie skutków awarii oraz przywrócenie okrętowi pełnej sprawności technicznej. Prowadzi on do odtworzenia pełnej sprawności technicznej urządzenia, lecz nie przywraca resursu technicznego. Podstawą do skierowania okrętu do remontu awaryjnego jest meldunek dowódcy o zaistniałej awarii i ogłoszenie informacji o tym w rozkazie dziennym dowódcy jednostki (zespołu okrętów).

Realizacja remontów okrętów w czasie pokoju odbywa się z wykorzystaniem potencjału obsługowo-remontowego baz morskich

oraz potencjału przedsiębiorstw stoczniowo-remontowych. Remonty okrętów można klasyfikować według miejsca ich realizacji, metody organizacji i pracochłonności (rys. 29).

Ze względu na **miejsce wykonywania remontów** można je podzielić na:

1) Remonty wojskowe – prowadzone w okresie pokoju przez pododdziały i oddziały remontowe szczebli taktycznych i okręgowych.

2) Remonty zakładowe – prowadzone w okresie pokoju przez wyspecjalizowane zakłady remontowo-produkcyjne.

3) Remonty polowe – prowadzone podczas działań bojowych lub ćwiczeń w ruchomej bazie remontowej. Jego celem jest przywrócenie uzbrojeniu zdatności użytkowej.

Ze względu na **metodę organizacji remontów** należy wyróżnić:

1) Remonty wykonywane metodą gniazdową – są to prace remontowe przy nieruchomym urządzeniu prowadzone przez jedno lub kilka działających jednocześnie stacjonarnych stanowisk remontowych. Stanowiska te (zarówno specjaliści, jak i niezbędny sprzęt techniczny) tworzą tzw. gniazdo. Metodą tą remontowane są przede wszystkim urządzenia o konstrukcji złożonej.

2) Remonty prowadzone metodą potokową:

– wariant stacjonarnych stanowisk remontowych – wykonywanie prac remontowych przy przemieszczających się kolejno urządzeniach przez nieruchome stanowiska;

– wariant ruchomych stanowisk remontowych – remontowanie odpowiednio rozstawionych nieruchomych urządzeń przez stanowiska pracy posuwające się kolejno wzdłuż linii urządzeń.

3) Remonty wykonywane metodą kombinowaną – zastosowanie kombinacji metody gniazdowej i potokowej.

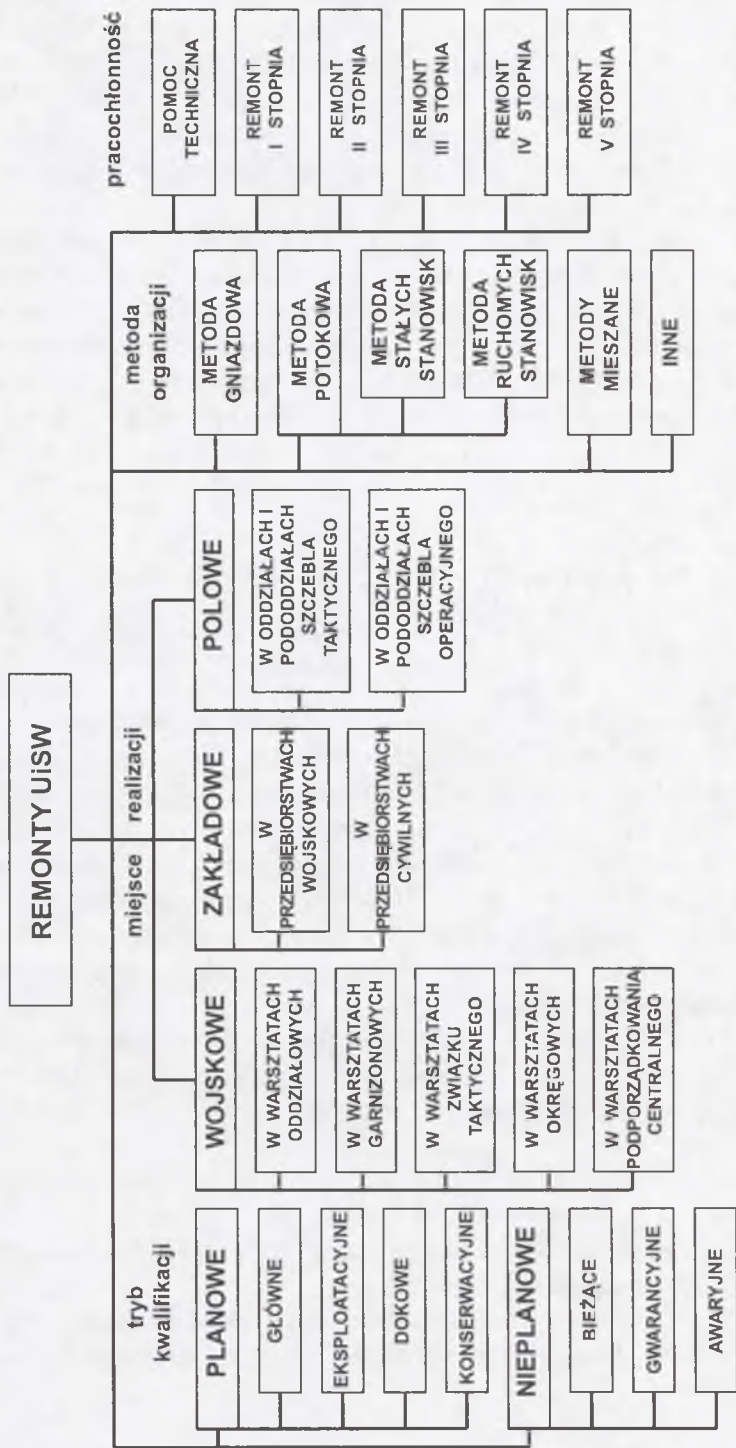
Podstawowym kryterium kwalifikowania uszkodzonego uzbrojenia i sprzętu wojskowego, innego niż okręty, do odpowiedniego rodzaju remontu jest przewidywana pracochłonność usunięcia powstałego uszkodzenia. Na podstawie tego kryterium ocenia się, czy uzbrojenie i sprzęt wojskowy potrzebują⁸⁹:

1) Pomocy technicznej do 16 rbh – plrem (drrem).

2) Remontu pierwszego stopnia (R1) 16–40 rbh – krem, GWT.

3) Remontu drugiego stopnia (R2) 40–60 rbh – brem, ZT.

⁸⁹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 62.



Rys. 29. Klasyfikacja remontów uzbrojenia i sprzętu wojskowego

4) Remontu trzeciego stopnia (R3) 60–120 rbh – brem operacyjne, RWT, OWT.

5) Remontu czwartego stopnia (R4) 120–300 rbh – RWT, OWT.

6) Remontu piątego stopnia (R5) 300–4000 rbh – wojskowe przedsiębiorstwa remontowo-produkcyjne, zakłady remontowe gospodarki narodowej.

Do remontu wojskowego kwalifikuje się zazwyczaj uzbrojenie i sprzęt wojskowy wymagające prac od R1 do R3. Remont taki wykonują załogi okrętów i warsztaty remontowe techniki morskiej. Do remontu zakładowego wskazuje się na ogół uzbrojenie i sprzęt wojskowy wymagające prac od R4 do R5. Remont przeprowadzają wojskowe przedsiębiorstwa remontowo-produkcyjne i zakłady remontowe gospodarki narodowej.

6.6.2. Klasyfikacja czynności remontowych

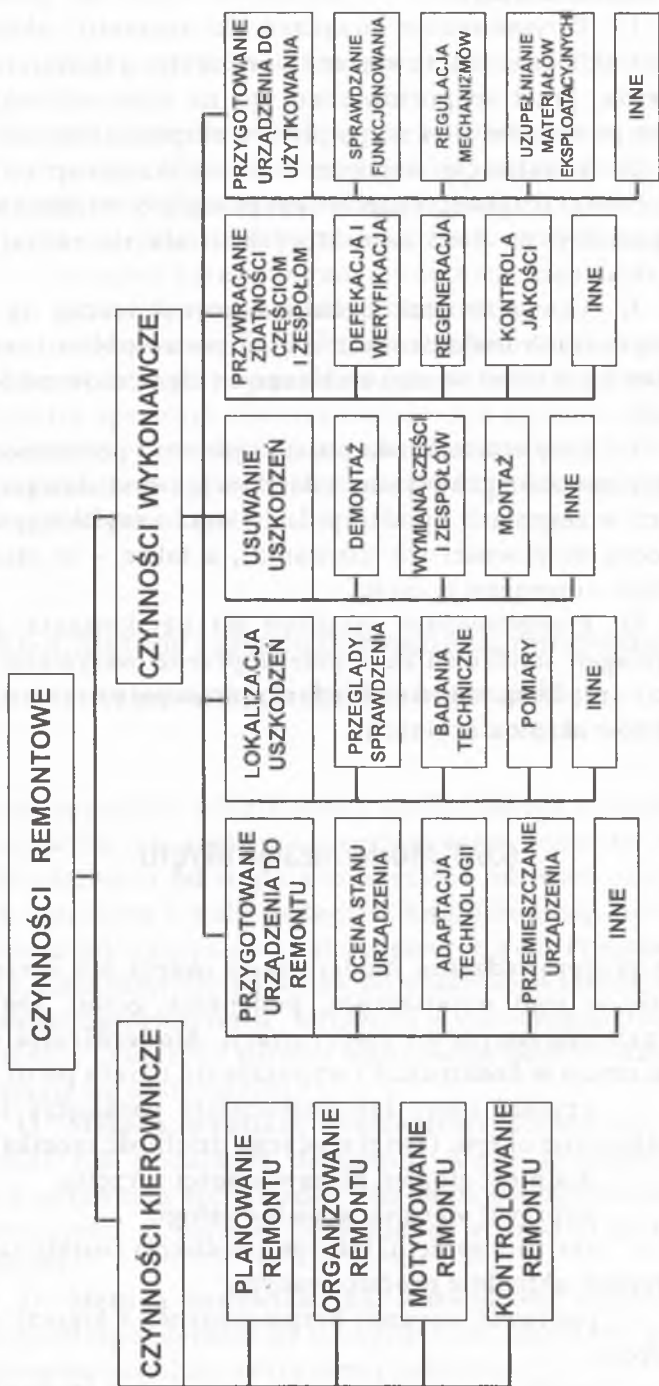
Wszystkie czynności remontowe (rys. 30) można ująć w dwie grupy: kierowanie remontem i wykonawstwo. Do pierwszej grupy należy:

1) Planowanie remontu: obejmuje formułowanie celów działalności remontowej i sporządzanie planów remontów z uwzględnieniem zadań oraz przewidywanych sił i środków. Podstawą planów remontów są zestawienia potrzeb i możliwości remontowe. Podejmowane decyzje dotyczą głównie podziału zadań, wykorzystania środków, wyboru technologii oraz zapewnienia napływu części i materiałów niezbędnych do wykonania remontu.

2) Organizowanie remontu: polega przede wszystkim na wdrażaniu planu przez wybór metody organizacji i technologii oraz zorganizowanie współdziałania i funkcjonowania procesów wspomagających.

3) Motywowanie remontu: opiera się na systemie nagród i kar, który wprowadza się po to, aby nakłonić personel do wykonywania prac zgodnie z przyjętym planem i z zastosowaniem wymaganych technologii.

4) Kontrolowanie remontu: służy zapewnieniu właściwych warunków pracy, przestrzegania planu i sposobu realizacji remontu.



Rys. 30. Klasyfikacja czynności remontowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie – M. Brzeziński, E. Chylak, Eksploatacja..., op. cit.

Do drugiej grupy, tj. czynności związanych z wykonawstwem remontu, można zaliczyć:

1) Przygotowanie urządzeń do remontu: obejmuje ono wszystkie czynności związane z oceną stanu technicznego urządzenia, przetransportowaniem go na stanowisko remontowe oraz pozbyciem się z niego płynów eksploatacyjnych.

2) Lokalizację uszkodzeń (weryfikację sprzętu): są to czynności diagnostyczne, w tym przeglądy, badania techniczne i pomiary, na podstawie których ustala się rodzaj i miejsce uszkodzenia.

3) Usuwanie uszkodzeń: polega najczęściej na wymianie zużytych lub uszkodzonych części, podzespołów i zespołów na nowe bądź montowaniu tych samych elementów po ich regeneracji.

4) Przywracanie zdolności częściom i podzespołom: obejmuje ono zabiegi związane z defektacją (wyszukiwaniem uszkodzeń w zespołach i podzespołach) oraz weryfikacją uszkodzeń (oceną możliwości ich usuwania), a także – w miarę możliwości – regeneracją części.

5) Przygotowanie urządzeń do użytkowania: zależy od wymagań użytkownika i polega przede wszystkim na regulacji urządzeń, kontroli ich funkcjonowania oraz uzupełnianie płynów eksploatacyjnych.

6.6.3. Modernizacja okrętu

Decyzję o przeprowadzeniu modernizacji okrętu lub sprzętu, który znajduje się w jego wyposażeniu, podejmuje gestor. On zarządza sprzętem przeznaczonym do modernizacji. **Modernizacja** polega na dokonaniu zmian w konstrukcji i wyposażeniu okrętu po to, aby:

- uzyskać nowe lub doskonalsze parametry taktyczno-techniczne okrętu (zwiększyć jego dzielność morską);
- podnieść stopień niezawodności sprzętu;
- poprawić warunki socjalne załogi;
- zastąpić sprzętu, którego produkcja została zaniechana, sprzętem aktualnie produkowanym;
- poprawić warunki bezpieczeństwa i higieny służby na okręcie;
- spełnić wymagania dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

Podjęcie decyzji o modernizacji musi być każdorazowo poprzedzone analizą taktyczno-techniczną i ekonomiczną, która powinna zawierać:

- ocenę skutków taktyczno-technicznych i ekonomicznych;
- uzasadnienie potrzeby przeprowadzenia modernizacji;
- ocenę możliwości wykonania modernizacji oraz jej materiałowo-technicznego zabezpieczenia;
- koncepcję sposobu realizacji prac modernizacyjnych;
- wstępny harmonogram modernizacji;
- przewidywane nakłady finansowe.

Przeprowadzenie analizy taktyczno-technicznej i ekonomicznej należy do obowiązków gestora podejmującego decyzję o modernizacji. Właściwy gestor sprawuje również nadzór nad opracowaniem dokumentacji technicznej i realizacją prac modernizacyjnych. Organizuje i nadzoruje ponadto dostawy sprzętu niezbędnego do wykonania prac modernizacyjnych na okręcie.

6.6.4. Metody i zasady prowadzenia remontów w warunkach działań bojowych

Zasadniczym sposobem odzyskiwania uszkodzonego sprzętu w czasie działań bojowych są sprawnie organizowane remonty awaryjno-bojowe. W zależności od stopnia zniszczenia lub wielkości i rodzaju uszkodzeń wyłączone z walki jednostki kwalifikuje się do odpowiedniego remontu lub zalicza do strat bezpowrotnych. Podstawą zakwalifikowania uszkodzonych jednostek do właściwego remontu jest jego przewidywana pracochłonność, wyrażona w roboczogodzinach.

Remonty urządzeń i sprzętu wojskowego podczas działań bojowych wykonuje się następująco:

1) **Metodą wymiany elementów:** uszkodzony element, zespół lub podzespół demontuje się z jednostki i zastępuje sprawnym technicznie. Nie musi on być jednak nowym elementem, a jedynie odzyskanym z trwale uszkodzonego sprzętu.

2) **Metodą indywidualną:** uszkodzony element, zespół lub podzespół demontuje się z jednostki, naprawia, a następnie ponownie instaluje na tej samej jednostce.

3) **Metodą mieszaną:** stanowi połączenie dwóch poprzednich.

Remonty bojowe wykonuje się według odmiennych zasad niż remonty uzbrojenia i sprzętu wojskowego w okresie pokoju. Od uruchomienia w strukturach logistycznych poszczególnych elementów remontowych i ich możliwości naprawczych zależy, która zasada prowadzenia remontów bojowych zostanie zastosowana⁹⁰, a może to być:

1) **Zasada priorytetów:** w pierwszej kolejności należy wykonywać remonty uzbrojenia i sprzętu wojskowego mającego istotny wpływ na potencjał bojowy wojska. Wskazany przez dowódcę sprzęt specjalnego znaczenia remontuje się, niezależnie od zakresu prac, poza kolejnością.

2) **Zasada najmniejszej pracochłonności:** w pierwszej kolejności należy naprawiać sprzęt i uzbrojenie, którego remont wymaga najmniejszych nakładów pracy. Sprzęt specjalnego przeznaczenia wskazany przez przełożonego i sprzęt mający istotny wpływ na zachowanie potencjału bojowego wojsk remontuje się poza kolejnością.

3) **Zasada zakresu remontu:** w działaniach bojowych dopuszcza się wykonywanie remontów w zakresie niezbędnym do ponownego użycia uzbrojenia i sprzętu w walce. Pominięte czynności remontowe nie mogą wpływać ujemnie na walory bojowe sprzętu i należy je wykonać możliwie jak najszybciej, zaraz po wypełnieniu zadania bojowego.

4) **Zasada kompetencji:** remont uszkodzonego uzbrojenia i sprzętu powinien być wykonywany przez załogę szczebla, który jest odpowiednio przygotowany pod względem technicznym i czasowym do właściwego jego przeprowadzenia.

5) **Zasada wykorzystania infrastruktury obsługowo-remontowej i zasobów miejscowych:** infrastruktura konieczna do wykonywania remontów powinna być w miarę możliwości rozwijana w oparciu o stacjonarne obiekty remontowe (stocznie, warsztaty remontowe). Podczas przeprowadzania remontów należy korzystać z zasobów miejscowych (gazów technicznych, materiałów, części zamiennych).

6) **Zasada elastyczności organizacji remontu:** rozmieszczenie oraz podział sił i środków elementów remontowych powinien być dostosowany do zaistniałej sytuacji operacyjno-taktycznej.

7) **Zasada organizacji remontu:** remonty mogą być wykonywane metodą gniazdową w stacjonarnych punktach remontowych i w pełnym zakresie lub metodą serwisową – bezpośrednio w miejscu, w którym powstało uszkodzenie.

⁹⁰ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 150–156.

8) Zasada kierowania środkami remontu do uszkodzonego uzbrojenia i sprzętu wojskowego: remonty można przeprowadzać w miejscu, w którym doszło do uszkodzenia. Zasada ta ma bardzo szerokie zastosowanie w wypadku remontów ciężkiego sprzętu czołgowo-samochodowego.

Na jednostkach pływających powstałe usterki, których naprawa nie przekracza możliwości załogi, usuwane są podczas wykonywania zadań bojowych. Jeżeli załoga nie może ich naprawić, wówczas zgłasza je do odpowiednich organów logistycznych szczebla taktycznego i operacyjnego, gdzie podejmowane są decyzje o sposobie i miejscu odtworzenia gotowości bojowej okrętu. Gotowość bojowa odtwarzana jest podczas remontu awaryjno-bojowego, który przywraca jednostce parametry taktyczno-techniczne, takie jak: pływalność, stateczność, sterowność, niezatapialność, prędkość, oraz możliwości użycia uzbrojenia, systemów łączności, obserwacji technicznej i nawigacji.

W czasie operacyjnego rozwinięcia oraz prowadzenia działań bojowych potencjał zmilitaryzowanych przedsiębiorstw stoczniowo-remontowych tworzy elementy stałego i rozśrodkowanego systemu remontu okrętów. W systemie stałym remonty awaryjno-bojowe przeprowadzane są w punktach remontu okrętów, a w systemie rozśrodkowanym – w rozśrodkowanych punktach remontu okrętów. W czasie zagrożenia lub wojny remonty awaryjno-bojowe stanowią zadanie priorytetowe dla punktów remontu okrętów i rozśrodkowanych punktów remontu okrętów.

Zakres prac remontowych wynika ściśle z powstałych uszkodzeń, a czas ich wykonywania uwarunkowany jest potrzebami operacyjnymi Marynarki Wojennej, możliwościami remontowymi punktów remontu okrętów i rozśrodkowanych punktów remontu okrętów oraz ilością i dostępnością części zamiennych. Podczas remontów awaryjno-bojowych prace powinny być prowadzone z zaangażowaniem sił i środków wszystkich elementów wojennego systemu remontu okrętów. Załogi uszkodzonych jednostek mają obowiązek uczestniczenia w pracach remontowych. Są to tylko niezbędne naprawy, mające przywrócić zdolność bojową okrętu, podczas których stosuje się w szerokim zakresie wymiany agregatowe, uproszczenia technologiczne, dopuszczalne zmiany konstrukcyjne oraz zamienniki sprzętu i materiałów. Dopuszcza się również odejście od unifikacji i typizacji sprzętu.

W czasie remontów awaryjno-bojowych techniczne środki materiałowe, w zakresie obejmującym środki ogólnookrętowe i ogólnotechniczne, zabezpieczają punkty remontu okrętów i rozśrodkowane punkty remontu okrętów zgodnie z zadaniami nałożonymi w programie mobilizacji gospodarki. Sprzęt specjalistyczny i uzbrojenie dostarczane są przez wojskowe jednostki logistyczne. Na szczeblu taktycznym

i operacyjnym gromadzone są zestawy remontowe i – przewidywane do wymiany w systemie agregatowym – egzemplarze uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Uzbrojenie i sprzęt wojskowy, inny niż okręty, w czasie kryzysu lub wojny remontowane będą z wykorzystaniem stacjonarnego potencjału obsługowo-remontowego, który składa się z okręgowych, rejonowych i garnizonowych warsztatów technicznych.

6.6.5. Zasady przygotowania i realizacji remontów jednostek pływających

Skierowanie sprzętu do remontu powinno być logicznym następstwem planowania eksploatacji. O potrzebie wykonania remontu eksploatacyjnego lub głównego powinien decydować faktyczny stan techniczny sprzętu. Za główne kryterium kierowania okrętów i sprzętu do remontu przyjmuje się – w tym wypadku – jego aktualny stan techniczny oraz wielkość przepracowanych norm eksploatacyjnych. Należy tak sterować intensywnością użytkowania sprzętu, aby terminy wymiany agregatowej właściwie zbiegały się z czasem przewidywanego remontu okrętu. W uzasadnionych wypadkach wymiana agregatowa może być jednak wykonywana także w okresie międzyremontowym.

Głównym koordynatorem wszystkich etapów napraw sprzętu okrętowego jest Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, a wyłącznym zleceniodawcą remontów – Departament Zaopatrywania Sił Zbrojnych. Opracowane i przedstawione stoczni (wykonawcy) plany remontów stanowią podstawę do przygotowania planów techniczno-ekonomicznych i zabezpieczenia materiałowo-technicznego prac remontowych.

Ustalając zasady regulujące współpracę między zleceniodawcą a wykonawcą remontu, należy określić:

- zakres prac na podstawie planów remontu;
- termin rozpoczęcia i zakończenia remontu;
- warunki udzielania gwarancji i jej zakres;
- sposób zgłaszania i tryb rozpatrywania reklamacji.

Podczas remontu dopuszczalne jest również zwiększenie zakresu prac. Koszt dodatkowych zadań nie powinien jednak przekraczać 5% wartości całego remontu.

6.6.5.1. Przygotowanie okrętu do remontu

W okresie międzyremontowym załoga okrętu zobowiązana jest do zbierania i ewidencjonowania informacji o zauważonych usterkach, niesprawnościach oraz możliwościach usprawnienia pracy sprzętu, urządzeń i instalacji okrętowych. Zarówno uwagi, jak i ewentualne wnioski modernizacyjne powinny być zgłaszane specjalistom zespołów okrętów.

Przygotowanie okrętu do remontu obejmuje opracowanie wykazów prac remontowych przez użytkownika oraz ich akceptację przez właściwego w tej sprawie gestora. Wykazy prac remontowych sporządzane są przez użytkowników sprzętu. Każdy dowódca działu okrętowego ma obowiązek czynnie uczestniczyć w opracowywaniu wykazu prac remontowych dla urządzeń eksploatowanych w podległym mu dziale. Wykaz powstaje na podstawie analizy stanu technicznego urządzeń, w której wykorzystuje się zapisy w dokumentacji technicznej, dotyczącej okresu eksploatacji i przepracowanego resursu, oraz notatki sporządzane w czasie przeglądów i obsługi sprzętu. Sporządzając wykaz prac remontowych, należy przestrzegać kolejności ich rozpisywania. Należy przy tym kierować się zasadą ogólnego podziału na prace: kadłubowe, mechaniczne i elektryczne oraz ważnością sprzętu i urządzeń. Rozpisywanie prac remontowych w wykazie musi być wyczerpujące. Wykaz ten powinien obejmować czynności, takie jak:

- wymontowanie urządzeń z okrętu;
- rozmontowanie w warsztacie i ewentualna weryfikacja (w wypadkach gdy nie można jednoznacznie określić zakresu remontu);
- remont;
- zmontowanie i próby na stanowisku prób;
- zamontowanie mechanizmu na okręcie i przeprowadzenie prób zdawczo-odbiorczych.

W wykazach prac remontowych należy również ujmować konieczność przeprowadzenia prób okrętu lub sprzętu przed remontem.

Sporządzone przez użytkownika i zaakceptowane przez gestora wykazy przesyłane są do Zarządu Planowania Logistycznego N-4. W wypadku przewidywanych podczas remontu prac modernizacyjnych lub zakupu nowego sprzętu gestor wskazuje źródło finansowania, określa formę i czas zakupu. Wykazy przekazywane są do Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, a następnie, po

sprawdzeniu ich zgodności z obowiązującymi przepisami, przesyłane do Departamentu Zaopatrywania Sił Zbrojnych, który ogłasza przetarg nieograniczony na przeprowadzenie prac remontowych. Uczestnicy przetargu składają swoje oferty i przedstawiają wstępne kosztorysy remontu. W procedurze wyłaniania wykonawcy remontu uwzględniany jest koszt prac remontowych, czas ich realizacji oraz wiarygodność i możliwości techniczne oferenta. Po rozstrzygnięciu przetargu wykazy prac remontowych przekazuje się wykonawcy, który wyłoniony został wskutek procedury zamówień publicznych. Specjaliści stoczni (wykonawcy) opracowują następnie harmonogram prac remontowych.

Przed rozpoczęciem remontu okrętu należy wykonać czynności przygotowawcze, realizowane przez jego załogę w macierzystej bazie morskiej, oraz ustalić tryb wejścia jednostki do stoczni. Do czynności przygotowawczych należy:

- zapoznanie załogi z terminem i zakresem remontu, obowiązującymi w tym czasie przepisami oraz warunkami bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania prac stoczniowych;
- opracowanie planu prac remontowych prowadzonych przez załogę;
- uzupełnienie przenośnego sprzętu przeciwpożarowego;
- pobranie z magazynów macierzystej komendy portu wojennego odpowiedniej ilości środków konserwacyjnych;
- uaktualnienie dokumentacji eksploatacyjnej;
- wyznaczenie oficera nadzorującego remont;
- zdanie do magazynów komendy portu wojennego (jako depozyty) zapasów środków bojowych i materiałowych nieprzydających podczas remontu;
- przekazanie paliwa sekcji materiałów pędnych i smarów komendy portu wojennego.

Na dwa lub trzy dni przed skierowaniem okrętu do remontu ustala się z dyspozytorem stoczni:

- miejsce postoju okrętu;
- zapotrzebowanie na energię elektryczną, sprężone powietrze, wodę, parę itp.;
- w razie potrzeby określa się termin i zakres prób przedremontowych.

W pierwszych dniach pobytu okrętu w stoczni należy przeprowadzić wspólnie ze stoczniową strażą pożarną ćwiczenia przygotowujące jego załogę do walki z wodą i pożarem w warunkach remontu w stoczni. Należy również pobrać w bosmanacie stoczni, a następnie rozmieścić na okręcie tablice informacyjne i ostrzegawcze. Dowódca zespołu wyznacza oficera nadzorującego remont, który koordynuje

jego przebieg prac w poszczególnych działach okrętowych oraz współpracuje z budowniczymi i przedstawicielami organów zlecających remont. Dowódcy działów okrętowych, szefowie działów i dowódcy drużyn zobowiązani są do dostarczania upoważnionym pracownikom stoczni dokumentacji technicznej i eksploatacyjnej oraz do odbioru prac remontowych. Kierują oni również w swoich działach pracami wykonywanymi przez załogę we własnym zakresie. W czasie remontu planowego okrętu części zamienne do remontowanych urządzeń i sprzętu dostarcza jego wykonawca, a podczas remontów nieplanowych – załoga okrętu, zgodnie z przepisami o gospodarce materiałowej w służbach morskich, na podstawie zapotrzebowań potwierdzonych przez oficera nadzoru, nie później niż pięć dni po otrzymaniu wykazu tych części.

Niezależnie od rodzaju przeprowadzonego remontu sprzęt, urządzenia i części zamienne wymontowane z okrętu stanowią własność tego, kto dostarczył te elementy. Sprzęt, urządzenia i części zamienne wymontowane z okrętu, a będące własnością zleceniodawcy, załoga okrętu sukcesywnie zdaje do magazynów właściwej komendy portu wojennego, nie później jednak niż 30 dni od zakończenia remontu.

6.6.5.2. Odbiór prac remontowych

Odbiór prac remontowych składa się z kilku etapów, takich jak: odbiory międzyoperacyjne oraz próby sprzętu na stanowiskach prób, zakładowe na okręcie i zdawczo-odbiorcze.

Odbiory międzyoperacyjne przeprowadza wykonawca remontu, a oficer nadzoru i oficer nadzorujący mają prawo w nich uczestniczyć. Wyniki odbiorów międzyoperacyjnych wykonawca wpisuje do kart odbioru i przechowuje je aż do wygaśnięcia zobowiązań gwarancyjnych.

Próby sprzętu na stanowiskach prób są organizowane przez wykonawcę zgodnie z obowiązującymi instrukcjami i programami akceptowanymi przez właściwego gestora sprzętu. O terminie przeprowadzania prób wykonawca powiadamia oficera nadzorującego lub oficera nadzoru remontu. Oficer nadzorujący podejmuje decyzję o uczestnictwie innych specjalistów i dowódców działów okrętowych w próbach. Protokoły prób wykonawca następnego dnia przedstawia do podpisu oficerowi nadzorującemu remont i do zaopiniowania oficerowi nadzoru do zaopiniowania. Zaopiniowanie protokołu prób

nie zwalnia wykonawcy z odpowiedzialności za jakość przeprowadzonego remontu.

Próby zakładowe na okręcie realizowane są po remoncie pod technicznym nadzorem wykonawcy. W ten sposób sprawdza się, czy prace remontowe zostały wykonane właściwie. Próby te przeprowadzane są w obecności odpowiednich specjalistów z załogi okrętu i w razie potrzeby – przedstawicieli zleceniodawcy. Sprzęt poddawany próbom obsługuje etatowa załoga jednostki. Wykonawca zobowiązany jest zawiadomić oficera nadzorującego remont lub oficera nadzoru o planowych próbach co najmniej z 24-godzinnym wyprzedzeniem.

Próby zdawczo-odbiorcze mogą się odbywać albo na postoju, albo na morzu. Próby zdawczo-odbiorcze sprzętu remontowanego na osobne zlecenie prowadzone są na stanowiskach prób, a te realizowane pod technicznym kierownictwem wykonawcy remontu – przy współudziale załogi. Przyrządy kontrolno-pomiarowe niezbędne do przeprowadzenia prób dostarcza wykonawca, a materiały eksploatacyjne (np. materiały pędne i smary, amunicję) – załoga okrętu. Niezależnie od rodzaju remontu sprzęt podczas prób zdawczo-odbiorczych obsługuje załoga okrętu pod nadzorem specjalistów wykonawcy. W wypadku remontów urządzeń podlegających dozorowi technicznemu warunkiem przystąpienia okrętu do prób zdawczo-odbiorczych są decyzje o dopuszczeniu wyremontowanych urządzeń do ruchu, wydane przez organ dozoru technicznego. Próby zdawczo-odbiorcze przeprowadza się według programu prób opracowanego przez wykonawcę i uzgodnionego ze zleceniodawcą. Sprzęt, urządzenia i instalacje okrętowe decydujące o bezpieczeństwie pływania okrętu muszą być poddane próbom na postoju przed wyjściem okrętu na morze.

Odbioru prac po remontach planowych okrętów oraz w uzasadnionych wypadkach dokonuje komisja odbiorcza wyznaczona rozkazem przełożonego dowódcy remontowanej jednostki. W razie konieczności udziału w komisji odbiorczej specjalistów Służb Technicznych Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych wyznaczający ją uzgadnia każdorazowo ich udział z właściwym gestorem sprzętu. Skład komisji odbiorczej ustala się w zależności od potrzeb. Niezależnie od rodzaju remontu komisję odbiorczą zawsze tworzą:

- dowódca okrętu;
- oficer nadzorujący remont;
- dowódcy działów okrętowych (według potrzeb).

Za terminowe przygotowanie okrętu do prób odpowiada stocznia wykonująca remont, a za gotowość jednostki do wyjścia w morze oraz uzupełnienie niezbędnych do przeprowadzenia prób materiałów eksploatacyjnych i środków bojowych – jej dowódca.

Po przeprowadzeniu prób komisja sporządza wykaz usterek i ustala termin ich usunięcia. Po usunięciu usterek członkowie komisji podpisują przygotowany przez stocznię protokół zdawczo-odbiorczy potwierdzający wykonanie remontu oraz określający termin wyjścia okrętu ze stoczni, a także warunki gwarancji i inne zobowiązania stron.

6.7. Kierowanie zabezpieczeniem technicznym i nadzorowanie techniczne

Kierowanie i dowodzenie zabezpieczeniem technicznym są to przedsięwzięcia organów kierowania i dowodzenia (planistycznych i wykonawczych) podsystemu zabezpieczenia technicznego Marynarki Wojennej. To działalność dowódców, szefów logistyki, gestorów, której celem jest utrzymanie gotowości technicznej wojsk. Są to różnego rodzaju zadania związane z planowaniem, organizowaniem, motywowaniem i kontrolowaniem eksploatacji techniki morskiej, realizowane dla utrzymania gotowości technicznej okrętów i pomocniczych jednostek pływających. Uwzględnia się przy tym rolę i kompetencje Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych oraz struktur mu podlegających zgodnie z wydawanymi w tym zakresie wytycznymi. Pozostawia się również podwładnym możliwość wykazywania własnej inicjatywy w określaniu sposobów wykonywania zadań oraz elastycznego reagowania na zmianę sytuacji, co nie oznacza jednak, że nie ponoszą oni osobistej odpowiedzialności za podejmowane decyzje.

Kierowanie zabezpieczeniem technicznym polega przede wszystkim na⁹¹:

- 1) Planowaniu zabezpieczenia technicznego sił własnych w procesie mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia oraz użycia.
- 2) Planowaniu wykorzystania zasobów technicznych znajdujących się w strefie obrony Marynarki Wojennej.
- 3) Zgłaszaniu potrzeb w zakresie infrastruktury technicznej, okrętów i sprzętu typowego dla sił marynarki wojennej oraz części zamiennych i usług technicznych.

⁹¹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 59.

4) Monitorowaniu i ocenie bieżącej sytuacji oraz przewidywaniu potrzeb i rozwoju w zakresie zabezpieczenia technicznego.

5) Przedstawianiu wniosków i propozycji dla dowódców odpowiednich szczebli, zapewniających utrzymanie podsystemu technicznego w gotowości do zabezpieczenia potrzeb.

6) Organizowaniu współdziałania z odpowiednimi komórkami innych rodzajów sił zbrojnych i sektorem cywilnym.

Nadzorowanie techniczne polega na: sprawowaniu kontroli nad użytkowaniem techniki wojskowej, szkoleniem specjalistycznym załóg okrętowych, usługami metrologicznymi, bezpieczeństwem pracy, ochroną środowiska naturalnego, nowatorstwem i wynalazczością w dziedzinie techniki okrętowej oraz kształtowaniem kultury technicznej i szerzeniem oświaty techniczno-morskiej.

Rozdział 7

TRANSPORT I RUCH WOJSK

7.1. Pojęcie i istota transportu wojskowego

Uwarunkowania operacyjne i taktyczne współczesnego teatru działań bojowych mogą powodować częste zmiany sytuacji bojowej, a co za tym idzie – ruchów wojsk i przewozów wojskowych. Na rozwój transportu i przewozów znaczny wpływ mają wymagania współczesnego pola walki. Systematycznie poszerzający się zasięg operacji wojskowych sprawia, że walczące wojska muszą otrzymywać więcej środków bojowych i materiałowych. Zwiększenie dynamiki prowadzonych działań powoduje, że walczące armie zużywają coraz więcej środków zaopatrzenia, które trzeba im dostarczyć.

Dobowe zużycie środków zaopatrzenia – w przeliczeniu na jednego żołnierza – wynosiło: w czasie I wojny światowej około 13 kg, podczas II wojny światowej około 22 kg, a w wojnie wietnamskiej (po stronie amerykańskiej) 45 kg. Przewiduje się, że dobowe zużycie środków zaopatrzenia na jednego żołnierza może wzrosnąć do 100 kg, a nawet więcej, z czego amunicja będzie stanowić 60%, materiały pędne i smary – 30%, a pozostałe środki zaopatrzenia – 10%⁹².

Ciągły rozwój środków transportowych i zwiększenie manewrowości wojsk wymusiły rozbudowę sieci transportowej. Rozbudowa ta oraz konieczność utrzymania i ochrony linii komunikacyjnych, które wraz ze zmianą koncepcji strategicznych stają się jednym z głównych celów uderzeń przeciwnika, wpłynęły na rozwój systemu transportowego.

Transport i ruch wojsk jest podsystemem wieloszczeblowym, o spójnym układzie sił i środków oraz przedsięwzięć organizacyjno-technicznych związanych z przewozem i ruchem wojsk, do czego używane są różne środki transportu. Odpowiada on także za przygotowanie i osłonę techniczną sieci transportowej o znaczeniu obronnym (kolejowej, drogowej i wodnej śródlądowej) oraz za prace przeła-

⁹² E. Nowak, *Komunikacje i wojna*, „Bellona”, Warszawa 1994, s. 246.

dunkowe służące sprawnemu i terminowemu przemieszczaniu wojsk i ładunków. W ujęciu hierarchicznym stanowi on element systemu logistycznego sił zbrojnych i część składową systemu transportowego państwa⁹³. Podsystem ten obejmuje wszystkie działania związane z przemieszczaniem wojsk i ładunków, w tym zadania transportowe wynikające z przyjęcia przeformowania oraz dalszego przenoszenia sprzętu i środków materiałowych.

Podsystem transportowy składa się z zespołu jednostek transportowych różnych rodzajów wraz z ich środkami transportowymi, będących etatowymi jednostkami sił zbrojnych, oraz sił i środków wydzielonych przez resorty cywilne na czas wojny do transportowania zaopatrzenia i stanów osobowych wojsk. Kierowanie podsystemem transportowym ma charakter scentralizowany. Jego podstawę stanowi wspólny plan przewozów, w pełni wykorzystujący różne rodzaje transportu (transport kombinowany⁹⁴). Podsystem ten przeznaczony jest do planowania, organizowania i realizowania przedsięwzięć związanych z przemieszczaniem wojsk i zaopatrzenia, osłoną techniczną i utrzymaniem przejezdności sieci transportowej o znaczeniu obronnym oraz kierowania ruchem wojsk.

Istotą zabezpieczenia transportowego sił zbrojnych jest planowanie, organizowanie i koordynowanie przewozów ludzi oraz środków bojowych i materiałowych. Wykorzystuje się do tego transport kolejowy, samochodowy, morski oraz żeglugę śródlądową. Zabezpieczenie transportowe polega na przygotowaniu w okresie pokoju sieci komunikacyjnej, środków transportu, organów i jednostek wykonawczych (wojskowych i cywilnych), które są niezbędne do realizacji⁹⁵:

- przewozów wojskowych przez różne rodzaje transportu;
- osłony technicznej sieci transportowej o znaczeniu obronnym;
- kierowania ruchem na wojskowych drogach samochodowych.

Podsystem transportu i ruchu wojsk ma zapewnić terminowe przeprowadzenie kompleksowych przewozów wojskowych najbardziej ekonomicznie uzasadnionymi środkami transportu do nakazanego miejsca, dzięki utrzymaniu ciągłości ruchu w sieci transportowej o znaczeniu obronnym oraz odpowiedniemu użyciu sił i środków transportowych. Do realizacji tego celu szuka się najbardziej ekono-

⁹³ *Doktryna logistyczna...*, op. cit., s. 40.

⁹⁴ E. Nowak, *Komunikacje...*, op. cit., s. 261.

⁹⁵ T. Welman, *Zmiany systemu zabezpieczenia komunikacyjnego wojsk*, „Przełęcz Kwatermistrzowski”, Zeszyt 2(243), Warszawa 1993, s. 50.

micznie uzasadnionych środków transportu. Cel zabezpieczenia transportowego można uznać za zrealizowany, jeżeli przemieszczane wojska i ładunki wojskowe w nakazanym czasie osiągną zaplanowane miejsca (rejon).

Do zadań podsystemu transportu i ruchu wojsk w okresie pokoju należy przygotowanie sieci komunikacyjnej o znaczeniu obronnym oraz środków i systemów transportowych, a także organów i jednostek wykonawczych komunikacji⁹⁶. Odpowiednie zorganizowanie podsystemu zapewni skuteczny przebieg działań, takich jak: transport ładunków i zaopatrzenia wojskowego, przemieszczanie stanów osobowych sił zbrojnych oraz osłona techniczna sieci komunikacyjnej. W okresie wojny najważniejsze jest zachowanie ciągłości i terminowości przewozów wojskowych, co jest możliwe dzięki utrzymaniu ciągłości ruchu w sieci komunikacyjnej oraz odpowiedniemu użyciu sił i środków transportowych.

Podsystem transportu tworzą organy, jednostki i urzędnicy transportowe zapewniające przewozy wojskowe, przygotowanie i utrzymanie przejezdnej sieci komunikacyjnej oraz kierowanie ruchem na wojskowych drogach samochodowych⁹⁷.

Transport wojskowy można rozpatrywać w ujęciu rzeczowym i znaczeniowym. W pierwszym ujęciu rozumiany jest jako zespół technicznych środków przewozowych wykorzystywanych zarówno w warunkach pokoju, jak i wojny w przewozach wojsk, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków bojowych i materiałowych. W ujęciu znaczeniowym termin ten określa zorganizowane przemieszczanie jednostki wojskowej lub jej pododdziałów, grup żołnierzy, uzbrojenia i sprzętu wojskowego, środków bojowych i materiałowych oraz przesyłek wojskowych na podstawie wojskowych dokumentów przewozowych. W wojskowym systemie transportu i ruchu wojsk funkcjonują trzy podsystemy: kierowania, transportu i sieci transportowych.

Podsystem kierowania jest wieloszczeblowym, powiązanym wzajemnymi relacjami układem organów dowodzenia i zarządzania systemem transportu. Głównym jego zadaniem jest planowanie, organizowanie i nadzorowanie przewozów wojskowych, realizowanych za pomocą wszystkich dostępnych środków i rodzajów transportu, a także utrzymanie ciągłości ruchu w eksploatowanej sieci transportowej.

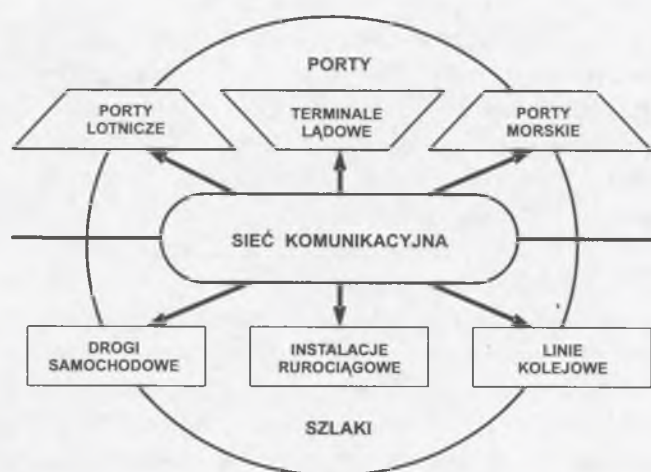
Podsystem transportu tworzy zespół jednostek transportowych różnych rodzajów transportu wraz z ich środkami przewozu, powiązanych ze sobą siecią wzajemnych relacji. Podsystem ten dostosowany

⁹⁶ K. Ficoń, *Logistyka operacyjna...*, op. cit., s. 119.

⁹⁷ *Słownik terminów...*, op. cit., s. 12.

jest do potrzeb oraz struktury walczących wojsk i aktualnych warunków transportowych. Rozdział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne jednostki organizacyjne podsystemu prowadzony jest centralnie i zależy od ich możliwości transportowych i eksploatacyjnych.

Planowanie transportu i ruchu wojsk stanowi odrębną, ale integralną część planowania logistycznego. Musi być ono zbieżne z planowaniem sił i planowaniem operacyjnym oraz dostosowane do wyznaczonych sił i związanych z nim opcji zaangażowania. Planowanie przegrupowania wojsk należy do kompetencji organów dowodzenia pionu operacyjnego, które decydują o kierunkach, terminach i sposobach ruchu. Odpowiedzialność za zorganizowanie i funkcjonowanie systemu kierowania ruchem wojsk ponoszą natomiast organa transportu i ruchu wojsk⁹⁸.



Rys. 31. Elementy sieci komunikacyjnej o znaczeniu obronnym

Źródło: K. Ficoń, *Logistyka operacyjna...*, op. cit., s. 121.

Do organów odpowiedzialnych za planowanie ruchu wojsk, jego organizację i właściwe działanie należą⁹⁹:

- Dowództwo Operacyjne;
- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk;
- komórki transportu i ruchu wojsk rodzajów sił zbrojnych;

⁹⁸ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 32.

⁹⁹ *Instrukcja o przewozach wojsk transportem kolejowym (DD/4.4.1)*, Szef. Kom. 164/2005, s. 20.

- organy transportu i ruchu wojsk okręgów wojskowych;
- wojskowe komendy transportu;
- wojskowe komendy tymczasowych rejonów przeładunkowych;
- wojskowe komendy odcinków śródlądowej żeglugi wodnej.

Podsystem transportu i ruchu wojsk realizuje swoje zadania, korzystając z dostępnej sieci komunikacyjnej. Składa się ona z wytypowanych, powiązanych ze sobą oraz przygotowanych pod względem eksploatacyjnym i technicznym szlaków komunikacyjnych oraz elementów punktowych, takich jak porty lotnicze, morskie i śródlądowe oraz terminale lądowe.

Elementy sieci komunikacyjnej o znaczeniu obronnym (rys. 31) to:

- drogi samochodowe wraz z infrastrukturą;
- linie i stacje kolejowe;
- linie komunikacji morskiej i śródlądowej z portami morskimi i śródlądowymi oraz infrastrukturą hydrotechniczną;
- lotniska i lądowiska;
- instalacje polowych rurociągów paliwowych.

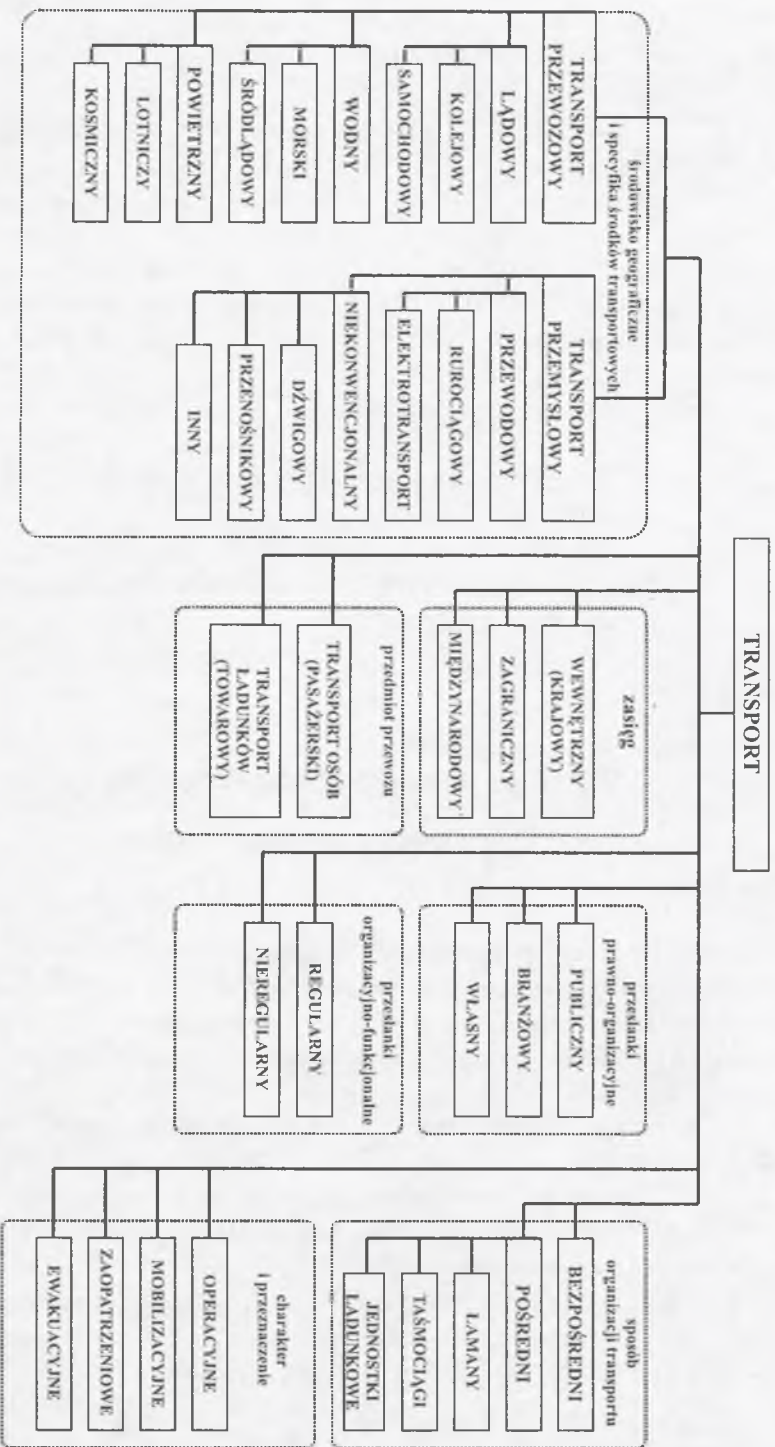
7.2. Klasyfikacja i charakterystyka transportu wojskowego

Klasyfikacji transportu można dokonać, stosując różne kryteria, z których podstawowe to: środowisko geograficzne i specyfika środków transportowych, zasięg, przedmiot przewozu, przesłanki prawno-organizacyjne i organizacyjno-funkcjonalne oraz sposób organizacji transportu (rys. 32).

Ze względu na charakter i przeznaczenie transporty wojskowe dzielą się na¹⁰⁰:

- operacyjne (przewozy wojsk z ich wyposażeniem);
- mobilizacyjne (przewozy ludzi powołanych w czasie mobilizacyjnego rozwinięcia);
- zaopatrzeniowe (przewóz środków zaopatrzenia);
- ewakuacyjne (przewóz rannych i chorych, uszkodzonej techniki, zbędnego zaopatrzenia, opakowań itp.).

¹⁰⁰ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 182.



Rys. 32. Klasyfikacja transportu wojskowego

Zródło: opracowanie własne na podstawie – W. Grzywnacz, *Ekonomika transportu*, WKiŁ, Warszawa 1989, s. 43.

Do przewozów wojskowych wykorzystuje się trzy rodzaje transportu: powietrzny, morski i lądowy (obejmujący transport drogowy – samochodowy, kolejowy, wodny śródlądowy i rurociągowy)¹⁰¹.

Transport powietrzny jest szybki, ma znaczny zasięg i wysoką manewrowość. Ten rodzaj transportu przeznaczony jest do szybkiego przetransportowania ludzi, sprzętu i zaopatrzenia do rejonu działań lub ich ewakuacji, zwłaszcza medycznej i przedsięwzięć ratowniczych. Transportu powietrznego używa się przede wszystkim do przewozu jednostek sił reagowania, dowozu środków materiałowych dla wojsk walczących w okrążeniu, częściowej ewakuacji medycznej i akcji ratowniczych w rejonach występowania masowych strat. Warunkiem koniecznym funkcjonowania transportu powietrznego jest dobrze rozwinięta wojskowa i cywilna baza lotniskowa oraz wytypowane w sieci dróg publicznych i odpowiednio przygotowane drogowe odcinki lotniskowe.

Transport morski stanowi ważny element systemu transportowego, a koszt przewozu wojsk i sprzętu drogą morską jest około 20 razy niższy niż drogą powietrzną. Ten rodzaj transportu ma ponadto charakter masowy i odbywa się głównie na poziomie strategicznym i operacyjnym. W niektórych wypadkach może też być realizowany na poziomie taktycznym – do dowozu niewielkiej ilości środków materiałowych dla wojsk działających wzdłuż wybrzeża oraz zabezpieczenia przewozów rezerwowych i zaopatrzenia dostarczanego w ten sposób do kraju. Na tym poziomie jest uzupełnieniem pozostałych rodzajów transportu. Eksploatowane w Marynarce Wojennej okręty i pomocnicze jednostki pływające wykonujące zadania transportowe przeznaczone są do zaopatrywania w środki bojowe i materiałowe pływających jednostek bojowych oraz transportu wojska i techniki wojskowej.

W ujęciu strategicznym i operacyjnym transportu morskiego używa się do masowego przewozu wojsk, szczególnie ciężkiego sprzętu i uzbrojenia wojskowego oraz środków materiałowych i technicznych. Do realizacji zadań związanych z transportem strategicznym i operacyjnym wykorzystywane są statki przewoźników narodowych lub innych państw. Funkcjonowanie transportu morskiego uzależnione jest od poziomu infrastruktury portowej, która powinna pozwolić na szybki rozładunek i załadunek wojsk oraz sprzętu.

Transport drogowy (samochodowy) to podstawowy rodzaj transportu wykorzystywany do przemieszczania sił i ich zapasów w operacyjnej i taktycznej strefie działań. Do realizacji tych zadań używa się etatowych sił oraz środków jednostek zaopatrzeniowych i transportowych poszczególnych szczebli organizacyjnych sił zbroj-

¹⁰¹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 64.

nych. Do dowozu i ewakuacji wykorzystuje się samochody o średniej i dużej ładowności, z przyczepami, a także zestawy do przewozu kontenerów oraz przyczepy niskopodwoziowe do sprzętu gaśnicowego.

Transport samochodowy korzysta z sieci drogowej, która – w zależności od planowanych zadań operacyjnych i logistycznych – może stać się układem o znaczeniu obronnym. Układ taki tworzą centralne drogi samochodowe (CDS) i uzupełniające drogi samochodowe (UDS).

Pierwszy rodzaj to wytypowane i przygotowane z układu sieci dróg obszaru kraju drogi kołowe o nawierzchni utwardzonej, eksploatowane stale lub doraźnie przez wyspecjalizowane siły wojskowe lub zmilitaryzowane. Drogi te objęte są określonym planem działania, który dotyczy ich utrzymania. W zależności od przebiegu dzielą się one na osiowe i poprzeczne. Z ogólnej sieci centralnych dróg samochodowych wyodrębnione zostały priorytetowe drogi samochodowe (PDS), które są przygotowane do przewozów wojskowych o znaczeniu priorytetowym, przy wykorzystaniu różnych drogowych środków transportowych. Parametry techniczno-eksploatacyjne tych dróg zapewniają terminową realizację kompleksowych przewozów wojskowych (wykonanie zadań transportowych).

Drugi rodzaj to drogi w tymczasowych rejonach przeładunkowych (TRP), dojazdowe do rejonów przepraw, łączące rejony przepraw z podstawową siecią dróg lub obiekty ważne dla obronności kraju (lotniska, porty morskie, składy) z podstawową siecią dróg, lub też granice państwa z ośrodkami szkolenia poligonowego, międzypoligonowe oraz wytypowane jako drogowe odcinki lotniskowe.

W strefie operacyjnej do przemieszczania wojsk oraz dowozu środków bojowych i materiałowych używa się wszystkich aktualnie przejezdnych dróg publicznych, spośród których wyznaczana jest sieć drogowa danego szczebla dowodzenia. Efektywność transportu samochodowego zależy od gęstości i jakości sieci drogowej, odcinków autostrad i objazdów oraz konieczności ruchu przez miasta.

Transport kolejowy ma największą zdolność przewozową ze wszystkich rodzajów transportu lądowego. Przystosowany jest do transportowania na znaczne odległości dużych ilości personelu, ciężkiego sprzętu i ładunków. W czasie pokoju transport kolejowy wykorzystywany jest głównie do przewozu wojsk na ćwiczenia i szkolenia poligonowe oraz do dostarczania środków zaopatrzenia. W okresie mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia wojsk odgrywa zasadniczą rolę przede wszystkim w ewakuacji oraz rozśrodkowaniu zapasów środków materiałowych ze składów stacjonarnych i rejonów zagro-

żenia. Wojskowe przewozy kolejowe wykonywane w kraju dzielą się na¹⁰²:

- centralne – dla jednostek wojskowych bezpośrednio podległych ministrowi obrony narodowej;
- międzyokręgowe – dla jednostek wojskowych podległych rodzajowi sił zbrojnych, gdy droga przewozu przebiega na obszarze dwóch okręgów wojskowych;
- okręgowe – dla jednostek wojskowych podległych rodzajowi sił zbrojnych, gdy droga przewozu prowadzi przez obszar jednego okręgu wojskowego.

Stopień wykorzystania transportu kolejowego zależy od przebiegu i gęstości linii kolejowych, co wymusza połączenie tego rodzaju transportu z transportem samochodowym, oraz parametrów technicznych skrajni ładunkowej. Bardzo istotnym ograniczeniem jest także podatność sieci kolejowej na zniszczenia i stosunkowo długie przywracanie przejezdności uszkodzonym odcinkom linii kolejowych. W okresie pokoju wyodrębnia się z sieci dróg kolejowych układ centralnych linii kolejowych (CLK) o znaczeniu obronnym, w tym priorytetowych. Do części jednostek wojskowych i składów – ze względu na potrzeby operacyjne lub obrót wagonów – doprowadza się wojskowe bocznice kolejowe, na których odbywają się prace przeładunkowe. Wszystkie wytypowane do przewozów wojskowych linie kolejowe objęte są w czasie kryzysu lub wojny planem osłony technicznej.

Śródlądowy transport wodny jest powolnym sposobem przewozu ciężkiego sprzętu i ładunków na duże odległości. Transport ten ściśle zależy od odpowiednio rozwiniętej sieci dróg wodnych i zaplecza przeładunkowego w portach załadowania i wyładowania oraz warunków pogodowych w okresie zimowym. Przeznaczony jest do przewozu ładunków masowych na niewielkie odległości, rozśrodkowania części zapasów materiałowych i organizowania przepraw promowych. Z ogólnej sieci śródlądowych dróg wodnych wytypowano układ centralnych dróg wodnych (CDW) o znaczeniu obronnym, objęty w czasie kryzysu lub wojny planem osłony technicznej.

Transport rurociągowy służy do przesyłania dużej ilości paliw na znaczne odległości oraz pomiędzy składami paliwowymi i punktami tankowania w portach i terminalach lądowych.

O wyborze odpowiedniego sposobu transportu decydują takie czynniki, jak: odległość i miejsce geograficzne punktu docelowego, dostępna infrastruktura transportowa i środki transportowe, wymagany czas, koszty oraz rodzaj przewożonego ładunku, a także wymagania specjalne.

¹⁰² *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 44.

7.3. Transport i ruch wojsk w Marynarce Wojennej

Marynarka Wojenna – ze względu na swoją specyfikę wynikającą z manewrowego charakteru jej działań – jest rodzajem sił zbrojnych, w którym do zabezpieczenia transportu przywiązuje się szczególną wagę. Wiąże się to z koniecznością planowania, organizacji i koordynacji przewozów wszystkimi rodzajami transportu, tj. kolejowym, samochodowym, morskim i śródlądowym.

Zabezpieczenie transportu i ruchu wojsk w Marynarce Wojennej organizuje się tak, aby zapewnić w okresie pokojowym pełne i terminowe zabezpieczenia potrzeb przewozu jej sił oraz przygotować te siły i środki do realizacji zadań związanych z ewakuacją i rozśrodkowaniem zapasów środków bojowych i materiałowych. W okresie wojny natomiast do głównych celów należy pełne i terminowe zabezpieczenie potrzeb przewozowych sił Marynarki Wojennej oraz wykorzystanie sił i środków do realizacji zadań ewakuacyjnych i zaopatrywania Marynarki Wojennej podczas działań bojowych.

Wojskowe przewozy morskie realizowane na rzecz sił Marynarki Wojennej podzielić można na:

- 1) Operacyjne – transportujące oddziały i pododdziały w celu wykonania przez nie zadań bojowych, zmiany miejsca bazowania, uczestnictwa w ćwiczeniach i zgrupowaniach poligonowych.
- 2) Zaopatrzeniowe – transportujące uzbrojenie i sprzęt wojskowy oraz środki bojowe i materiałowe przeznaczone do zabezpieczenia potrzeb wojsk na sprzęt i materiały niezbędne do prowadzenia szkolenia, codziennej działalności i walki.
- 3) Ewakuacyjne – transportujące rannych i chorych żołnierzy oraz uzbrojenie i sprzęt wojskowy ze względu na konieczność naprawy i odtworzenia potencjału bojowego lub wywożące zbędny sprzęt.

W czasie realizacji zadań związanych z wprowadzaniem wyższych stanów gotowości bojowej lub wojny, z wydzielonych sił i środków Marynarki Wojennej oraz zasobów gospodarki narodowej organizowany jest system zabezpieczenia funkcjonowania wojskowych przewozów morskich. Jego zadanie polega na planowaniu, organizowaniu i wykonaniu wojskowych przewozów morskich na rzecz sił własnych i sojuszniczych. Organy transportu i ruchu wojsk Marynarki Wojennej obejmują swoim zakresem działania porty i przystanie morskie, które,

będąc miejscami przeładunku wojsk i środków materiałowych, spełniają rolę ogniwa wiążącego przewozy morskie i lądowe¹⁰³.

Organa transportu i ruchu wojsk w Marynarce Wojennej występują na poziomie taktycznym i operacyjnym¹⁰⁴. W pierwszym wypadku są to komórki transportu i ruchu wojsk w dowództwie Marynarki Wojennej, w drugim zaś – specjalistyczne pododdziały transportowe i przeładunkowe oraz formowane w okresie kryzysu lub wojny grupy kontroli ruchu i militaryzowane oddziały gospodarki narodowej.

Organ transportu i ruchu wojsk podczas planowania przewozów morskich ściśle współpracuje z cywilnymi firmami i przedsiębiorstwami oraz wojskowymi organami Ministerstwa Infrastruktury. W procesie planistycznym wobec zamawiającego transport morski komórka transportu i ruchu wojsk Marynarki Wojennej pełni rolę pośrednika i koordynatora. Aby przygotować system wojskowych przewozów morskich, komórka ta współdziała z:

- biurami spraw obronnych żeglugi;
- wydziałami spraw obronnych portów;
- inspektorami spraw obronnych urzędów morskich;
- inspektorami spraw obronnych przy stocznicach;
- Polskim Rejestrem Statków;
- organami Sztabu Dowództwa Marynarki Wojennej mającymi wpływ na przygotowanie systemu wojskowych przewozów morskich.

Organa transportu i ruchu wojsk sprawują funkcję nadzorczą nad przedsięwzięciami od otrzymania informacji o planowanym transporcie drogą morską aż do zakończenia wszystkich etapów tego zadania. Są one łącznikiem (a także reprezentantem interesów wojska) między przewożonymi oddziałami (pododdziałami) a pozostałymi przedstawicielami łańcucha przewozowego. Aranżują wszelkiego rodzaju narady i spotkania stron zaangażowanych w realizację przewozu morskiego. Udzielają pomocy przy organizacji rekonesansów portów, stacji przeładunkowych, tymczasowych punktów koncentracji wojsk i składowania materiałów przed załadowaniem ich na środki transportu morskiego, a także przy precyzowaniu danych do dokumentów przewozowych. Organa te uczestniczą ponadto w negocjacjach warunków umowy transportu drogą morską.

Do głównych zadań komórki transportu i ruchu wojsk Marynarki Wojennej należy:

¹⁰³ *Organizacja przygotowania i przemieszczania wojsk oraz ładunków wojskowych drogą morską. Poradnik, Mar. Woj. 1267/2004, s. 13.*

¹⁰⁴ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 67.*

- organizowanie i realizacja, we współpracy z organami transportu i ruchu wojsk sił zbrojnych, przewozów różnymi rodzajami transportu podczas bieżącego przemieszczania wojsk;
- uczestnictwo w weryfikacji oraz opracowywaniu przepisów i instrukcji dotyczących przewozu wojsk i wyposażenia transportem morskim;
- opracowywanie zasad i procedur transportu jednostek sił reagowania transportem morskim;
- przygotowywanie z przedstawicielami transportowanych wojsk dokumentacji planistycznej i wykonawczej przewozów operacyjnych, zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych wojsk własnych i sojuszniczych prowadzonych drogą morską.

Odpowiednio wyposażone oraz przygotowane porty i przystanie morskie stanowią najdogodniejsze miejsce przeładunku wojska, techniki wojskowej i środków materiałowych w transporcie morskim. W portach odbywają się przeładunki przy wytypowanych nabrzeżach, które podczas działań bojowych mogą zostać zniszczone lub uszkodzone w stopniu uniemożliwiającym ich wykorzystanie. Ze względu na tego rodzaju zagrożenia tak ważne jest używanie małych portów oraz dokonywanie przeładunków na nieprzygotowanym brzegu, na którym organizuje się punkty przeładunkowe. W wypadku punktów przeładunkowych powstałych poza portami i przystaniami morskimi, czyli na nieprzygotowanym brzegu, głównymi czynnikami, od których zależy ich lokalizacja, są dogodne warunki hydrologiczno-meteorologiczne w danym rejonie oraz właściwe, pod względem możliwości wykorzystania, ukształtowanie brzegu, jego struktura, nawierzchnia, odpowiednia sieć dróg dojazdowych, zalesienie itp. Punkty przeładunkowe, które znajdują się w rejonach spełniających powyższe kryteria, przygotowywane są następnie pod względem inżynieryjno-technicznym i organizacyjnym.

W zależności od postawionego zadania, pory roku, a co za tym idzie – warunków hydrometeorologicznych, a także charakteru działań przeciwnika, możliwości i czasu przeznaczanego na przygotowanie punktu przeładunkowego, do przeprowadzenia przeładunku konieczne jest:

- zbudowanie pomostów przeładunkowych;
- utwardzenie nawierzchni plaży dla ruchu pojazdów kołowych;
- przygotowanie i oznakowanie poszczególnych stanowisk przeładunkowych oraz dróg dojazdu i rejonów wyczekiwania dla wojsk i ładunku;
- wykonanie dalb i beczek cumowniczych;

- zgromadzenie niezbędnej ilości materiałów inżynierjno-saperskich;
- zorganizowanie stanowiska dowodzenia;
- zapewnienie zabezpieczenia bojowego, logistycznego i specjalnego.

Armia powierza armatorowi bardzo kosztowny, specjalistyczny sprzęt, który może być przewożony statkiem z odpowiednio wytrzymałym pokładem i rampami. Najbardziej przydatne do wojskowych przewozów morskich są jednostki, takie jak:

- statki pasażerskie;
- drobnicowce uniwersalne;
- udźwigowione drobnicowce konwencjonalne;
- promy;
- kontenerowce;
- zbiornikowce;
- ro-ro.

Środkami transportu morskiego mogą być jednostki pochodzące z różnych źródeł, takie jak:

- okręty transportowe Marynarki Wojennej RP;
- okręty i statki transportowe sił zbrojnych innych państw – udostępnione na podstawie dwustronnych porozumień lub umów;
- okręty wojenne lub cywilne statki transportowe pozyskiwane dzięki udziałowi Sił Zbrojnych RP w wielonarodowych programach NATO i Unii Europejskiej;
- komercyjne statki cywilne czarterowane (kontraktowane) od polskich lub zagranicznych przewoźników morskich.

Szczególony charakter transportu morskiego wymusza konieczność awizowania chęci wykorzystania przez kontrahenta wojskowego potencjału przewoźnika morskiego. Wykorzystanie cywilnych przewoźników i agencji portowych regulują przepisy prawa handlowego i umowy cywilnoprawne, które na każde żądanie muszą być zawarte osobno (umowy te określają szczegółowo prawa i obowiązki stron). Stawki czarterowe natomiast, płacone przez armię z uwagi na ryzyko transportowe, są znacznie wyższe od rynkowych, dlatego też armia wymaga wysokiej jakości usługi transportowej oraz szybkiej gotowości do jej wykonania. Obecnie eksploatowane statki nie spełniają wszystkich wymagań pozwalających na pełne użycie ich przez wojsko. W okresie narastania zagrożenia będą więc odwoływane do portów i kierowane do stoczni, aby dostosować je do realizacji przewozów wojskowych.

Tylko nieznaczna część statków floty handlowej, będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów, pływa pod polską

banderą. Większość natomiast z przyczyn ekonomicznych zarejestrowana jest pod obcymi banderami, głównie Liberii, Cypru, Bahamów, Wysp Marschalla czy Malty. Nie wpływa to jednak znacząco na możliwości wykorzystania tych statków w razie zagrożenia bezpieczeństwa państwa. W zawartych między stronami umowach wzięto pod uwagę to, że jednostki te mogą zostać natychmiast odwołane.

Polska przystąpiła ponadto do dwóch wielonarodowych programów NATO dotyczących sposobów pozyskania środków transportu morskiego. Jednym z nich jest Biuro Koordynacji Transportu Morskiego w Eindhoven, którego zadanie polega na koordynacji czarteru oraz wykorzystaniu transportu morskiego. Drugi program związany jest natomiast z Ateńskim Międzynarodowym Biurem Koordynacji Transportu Morskiego i umożliwia wykorzystanie zdolności czarterowych floty handlowej Grecji dla celów strategicznego transportu morskiego.

Rozdział 8

INFRASTRUKTURA WOJSKOWA

8.1. Pojęcie i przeznaczenie podsystemu infrastruktury wojskowej

Infrastruktura jest to zespół podstawowych urządzeń i instalacji usługowych niezbędnych do należytego funkcjonowania produkcyjnych działów gospodarki¹⁰⁵. **Infrastruktura wojskowa** stanowi część infrastruktury obronnej państwa zarządzaną przez resort obrony narodowej. Składa się ona z obiektów i urządzeń stacjonarnych, które zaspokajają potrzeby kwaterunkowe, a ponadto służą do przechowywania lub remontu uzbrojenia i sprzętu wojskowego, szkolenia wojsk w czasie pokoju i zabezpieczenia ich działań podczas kryzysu lub wojny¹⁰⁶.

Podsystem infrastruktury wojskowej to powiązane funkcjonalnie organy zarządzające, planistyczne i administracyjno-wykonawcze włączone w struktury logistyki rodzaju sił zbrojnych. Tworzą go organa kierownicze i jednostki organizacyjne oraz obiekty stacjonarne i mobilne infrastruktury. Podsystem ten jest elementem interdyscyplinarnym, zapewniającym działanie wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

Głównym celem podsystemu infrastruktury wojskowej jest stworzenie odpowiednich warunków zakwaterowania i szkolenia wojsk oraz remontu i przechowywania uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Podsystem ten zajmuje się zespołem przedsięwzięć, które mają zabezpieczyć funkcjonowanie sił zbrojnych w zakresie przygotowania i utrzymania obiektów stacjonarnych niezbędnych wojskom do zakwaterowania i szkolenia, kierowania infrastrukturą mobilną oraz zakwaterowania Sił Zbrojnych RP w warunkach tymczasowych w czasie pokoju i w sytuacjach kryzysowych lub podczas wojny, a także wykonywania zadań poza granicami kraju. W okresie kryzysu lub wojny realizuje cele związane z wykorzystaniem obiektów stacjonarnych (wojsko-

¹⁰⁵ *Słownik języka polskiego*, t. 1, PWN, Warszawa 1984, s. 789.

¹⁰⁶ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 49.

wych i cywilnych) na potrzeby obronne. Podsystem infrastruktury wojskowej tworzą organy, jednostki oraz urządzenia i obiekty stacjonarne (wojskowe i cywilne)¹⁰⁷.

8.2. Podział infrastruktury

Infrastrukturę (rys. 33) można rozpatrywać w dwóch sferach: niematerialnej i materialnej. Pierwszą z nich tworzą takie czynniki, jak: poziom wykształcenia, tradycje, kultura, dyscyplina pracy, gospodarność, poczucie godności i odpowiedzialności, drugą natomiast – infrastruktura techniczna i społeczna. Infrastruktura techniczna to systemy urządzeń i instalacji koniecznych do należytego funkcjonowania gospodarki narodowej w takich dziedzinach, jak: produkcja i usługi, transport, energetyka, teletechnika, dostarczanie wody i ciepła oraz usuwanie ścieków i odpadów. Infrastruktura społeczna definiowana jest jako systemy urządzeń i instalacji społecznych niezbędnych do istnienia, funkcjonowania i reprodukcji społeczeństwa jako całości. Świadczą one usługi m.in. w zakresie prawa, bezpieczeństwa, oświaty, opieki społecznej i służby zdrowia.

Oprócz infrastruktury technicznej i społecznej wyróżnić należy także infrastrukturę wojskową, która składa się z elementów infrastruktury ogólnej, specjalnej, w tym obronnej (fortyfikacyjnej), lotniskowej, morskiej, transportowej i szkoleniowej. W sferze materialnej infrastruktura wojskowa obejmuje¹⁰⁸:

1) Infrastrukturę ogólną: tereny, poligony, place ćwiczeń, budynki koszarowe, sztabowe i administracyjne, obiekty techniczne i magazynowe, szpitale i sanatoria oraz inne budowle użytkowe, a także urządzenia energetyczne, kanalizacyjne dostawy wody, ciepła, gazu i ochrony środowiska.

2) Infrastrukturę specjalną: obiekty obronne będące budowlami naziemnymi lub podziemnymi, odpornymi na działanie współczesnych środków rażenia, zabezpieczającymi załogę i urządzenia przed skutkami ich oddziaływania. Są to budowle umocnione, trwałe, o konstrukcji żelbetowej i założonej klasie odporności, budowane dla zabezpieczenia stanów osobowych, urzędzeń, sprzętu, techniki bojowej oraz zapasów szczególnie cennych środków materiałowych. W tej grupie znajdują się

¹⁰⁷ K. Ficoń, *Logistyka operacyjna...*, op. cit., s. 126.

¹⁰⁸ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 48–49.

stałe obiekty i stanowiska dowodzenia, rozpoznania, łączności, ukrycia i schrony oraz inne umocnienia i fortyfikacje.

3) Infrastrukturę komunikacyjną.

4) Infrastrukturę specjalistyczną rodzajów sił zbrojnych.

Z infrastruktury technicznej, społecznej i wojskowej można wyodrębnić infrastrukturę logistyczną, która stanowi zbiór obiektów wojskowych i gospodarki narodowej przeznaczonych do wsparcia logistycznego wojsk.

Infrastrukturę logistyczną – ze względu na zakres realizowanych zadań – można podzielić na:

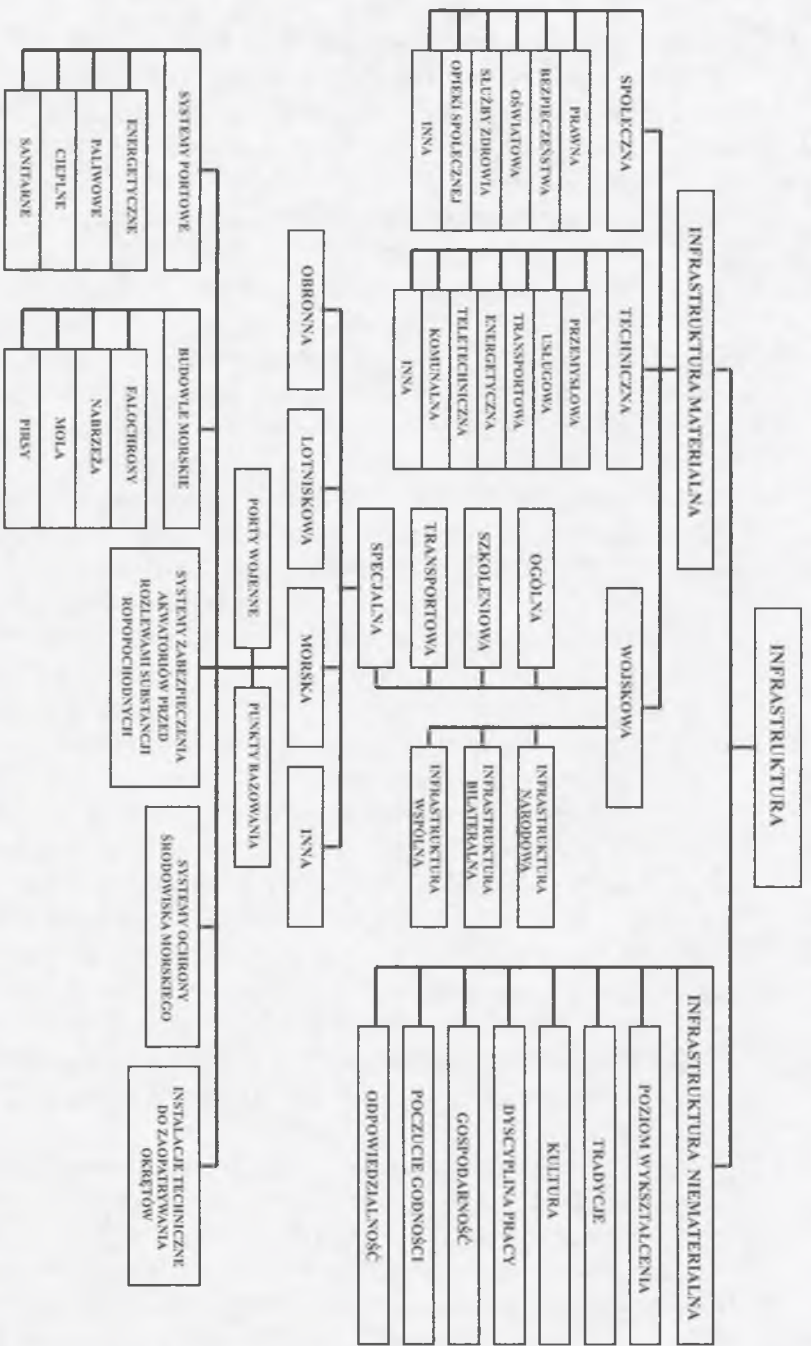
1) Infrastrukturę zaopatrzeniową: obejmuje wszystkie obiekty techniczne przewidziane do wsparcia zaopatrywania wojsk. Są to obiekty magazynowe i przedsiębiorstwa produkcyjne oraz zakłady przechowujące zapasy rezerw gospodarczych materiałów pędnych i smarów, żywności itp.

2) Infrastrukturę obsługowo-remontową: są to obiekty i urządzenia techniczne (wojskowe i gospodarki narodowej) przeznaczone do wsparcia systemu obsługowo-remontowego wojska. W Marynarce Wojennej infrastruktura obsługowo-remontowa obejmuje zarówno warsztaty wojskowe (warsztaty remontowe techniki morskiej, Centralny Zakład Sprzętu Ratowniczego Marynarki Wojennej), jak i wydzielone – zgodnie z programem mobilizacji gospodarki – stocznie, które stanowią podstawę rozwijanych punktów remontu okrętów i rozśrodkowanych punktów remontu okrętów.

3) Infrastrukturę służby zdrowia: zalicza się do niej placówki wojskowe, takie jak szpitale, bazy zaopatrzenia medycznego, okręgowe i rejonowe komisje lekarskie, specjalistyczne przychodnie lekarskie, stacje sanitarno-epidemiologiczne, a także ośrodki i inspektorów weterynaryjnych oraz wydzielone – zgodnie z programem mobilizacji gospodarki – określone ilości łóżek w szpitalach cywilnych.

4) Infrastrukturę usługowo-bytową: są to obiekty koszarowe i usługowe (kasyna, kuchnie i stołówki, piekarnie, pralnie i łaźnie).

5) Infrastrukturę komunikacyjną: obejmuje środki i sieci komunikacyjne o znaczeniu obronnym. Sieci komunikacyjne łączą rejon dyslokacji wojsk z rejonami wyjściowymi do działań bojowych i zapewniają wojskom zdolności manewrowe na wszystkich kierunkach. Sieć komunikacyjną o znaczeniu obronnym tworzą wydzielone z ogólnego układu sieci komunikacyjnych kraju centralne wojskowe drogi samochodowe, centralne linie kolejowe i odcinki śródlądowych dróg wodnych.



Rys. 33. Podział infrastruktury

Infrastruktura wojskowa Marynarki Wojennej jest częścią podsystemu infrastruktury wojskowej Sił Zbrojnych RP. Należy do niej stacjonarna infrastruktura operacyjna służąca bazowaniu okrętów i statków powietrznych w czasie pokoju, kryzysu lub wojny. Na użytkowany przez Marynarkę Wojenną obszar infrastruktury składają się elementy infrastruktury morskiej (porty wojenne, punkty bazowania), lotniskowej (bazy lotnicze, komendy lotnisk), ogólnej (kompleksy wojskowe), transportowej, szkoleniowej i obronnej (fortyfikacyjnej)¹⁰⁹.

Infrastruktura specjalna obejmuje obiekty i urządzenia portowe utrzymujące nabrzeża z linią cumowniczą, która jest uzbrojona, aby możliwy był postój okrętów oraz przeładunek środków bojowych i materiałowych. Infrastruktura portowa składa się z:

- obiektów i urządzeń hydrotechnicznych (budowli morskich), takich jak: falochrony, nabrzeża, mola, pirsy, pomosty i akwatoria;
- portowych systemów energetycznych (elektrycznych, parowych, ze sprężonym powietrzem i gazami technicznymi), cieplnych i paliwowych;
- portowych systemów sanitarnych i ochrony środowiska morskiego, w tym urządzeń zaopatrujących w wodę pitną i techniczną oraz przeznaczonych do odbioru lub przerobu wód zęzowych i balastowych, a także do odbioru ścieków sanitarnych;
- systemów zabezpieczenia akwatoriów przed rozlewami substancji ropopochodnych;
- instalacji technicznych do zaopatrywania okrętów.

W strukturach Sojuszu Północnoatlantyckiego obowiązuje następujący podział infrastruktury¹¹⁰:

- 1) Infrastruktura narodowa: zabezpieczona i finansowana przez państwo na własnym terytorium, wyłącznie na użytek własnych sił zbrojnych (w tym przydzielonych lub wyznaczonych do NATO).
- 2) Infrastruktura bilateralna (dwustronna): dotyczy dwóch członków NATO, finansowana na podstawie zawartego przez nich dwustronnego porozumienia (np. urządzenia, z których korzystają siły jednego z członków paktu znajdujące się na terytorium innego państwa).
- 3) Infrastruktura wspólna: wynika z potrzeb szkolenia sił NATO oraz wprowadzonych planów operacyjnych, wspólnie

¹⁰⁹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 72.

¹¹⁰ Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych..., op. cit., s. 49.

użytkowana według zasad i kryteriów okresowo ustalonych przez Radę Północnoatlantycką, finansowana ze wspólnych funduszy NATO.

8.3. Zasady funkcjonowania i utrzymanie infrastruktury wojskowej

Funkcjonowanie podsystemu infrastruktury wojskowej opiera się na zasadach ogólnych zabezpieczenia logistycznego Sił Zbrojnych RP oraz szczegółowych wynikających ze specyfiki tego systemu. Do zasad szczegółowych należy¹¹¹:

1) Zasada stacjonarności: określenie niezmiennych na czas pokoju i wojny rejonów działania oraz usytuowania obiektów i organów infrastruktury. Ścisłe związana jest z koniecznością wskazania dyslokacji i wielkości kubaturowej obiektów infrastruktury stacjonarnej oraz możliwości wykorzystania stacjonarnych urządzeń technicznych.

2) Zasada lokalnego zaopatrywania: konieczność zaopatrywania wojsk operacyjnych w media komunalne oraz usługi związane z naprawami bieżącymi i konserwacją ze źródeł lokalnych, znajdujących się w rejonach działania właściwych terytorialnie organów infrastruktury wojskowej.

3) Zasada rozdzielności funkcji gospodarczych od dowódczych: ścisłe przypisanie funkcji normatywnych, legislacyjnych, planistycznych i wykonawczych poszczególnym organom pionu infrastruktury wojskowej, a funkcji decyzyjnych związanych z określaniem potrzeb i wykazywaniem priorytetów oraz rozdziałem i dystrybucją zasobów infrastruktury – dowódcom odpowiednich szczebli organizacyjnych.

Zadania wynikające z utrzymania wojskowej infrastruktury usługowo-bytowej, obsługowo-remontowej i zaopatrzeniowej spoczywają na zespołach utrzymania infrastruktury. Zachowanie sprawności techniczno-eksploatacyjnej infrastruktury portowej, urządzeń hydrotechnicznych i portowych należy do podstawowych obowiązków służby inżynierijno-portowej. Zadania te są ściśle związane z przygo-

¹¹¹ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 50; K. Ficoń, *Logistyka...*, op. cit., s. 130.

towaniem i utrzymaniem systemu bazowania sił Marynarki Wojennej. Cel ten polega na:

- zapewnieniu bezpiecznego postoju okrętów oraz dostarczeniu im środków zaopatrzenia do baz morskich, punktów bazowania i punktów manewrowego bazowania;
- likwidacji skutków uderzeń na porty (torowanie dojsć do portów, usuwanie zniszczeń na nabrzeżach i dojazdach do nich oraz placach manewrowych, czyszczenie basenów portowych) oraz całkowitej odbudowie infrastruktury portowej;
- budowie miejsc tymczasowego postoju okrętów pozwalających na podawanie zapasów środków bojowych i materiałowych, powstałych na bazie morskich parków pontonowych (MPP - 71).

Zadania te mogą wykonywać w znacznym stopniu jednostki inżynieryjne flotyll. Usuwanie uszkodzeń obiektów inżynierii morskiej wymaga natomiast użycia szczególnie wyspecjalizowanych sił, wyposażonych w profesjonalny sprzęt morski. Prace z zakresu hydrotechnicznego budownictwa morskiego mogą być wykonywane tylko przy udziale podmiotów gospodarczych i siłami przedsiębiorstw gospodarki narodowej. Pogłębianie morskie (roboty czerpalne i refulacyjne), roboty podwodne (układanie kabli, rurociągów), wydobywanie wraków, cięcie podwodne, pomiary i sondáže przeprowadzają wyspecjalizowane przedsiębiorstwa robót czerpalnych i podwodnych.

Jeśli porty będące punktami stałego bazowania okrętów zostaną zniszczone lub uszkodzone tak, że korzystanie z nich będzie niemożliwe, wówczas ich rolę przejmą porty handlowe i rybackie. W ten sposób odtworzona zostanie gotowość bojowa jednostek pływających. Porty te udostępniane są Marynarce Wojennej zgodnie porozumieniami zawartymi z urzędami morskimi, czyli terenowymi organami Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

Infrastruktura specjalistyczna (portowa) Marynarki Wojennej, wsparta elementami cywilnej infrastruktury portowej wykorzystywanej do realizacji zadań państwa-gospodarza, powinna umożliwić przyjęcie i logistyczne zabezpieczenie jednostek Wielonarodowych Sił Morskich NATO. Korzystając z portów wojennych i wydzielonych obszarów cywilnych portów handlowych, w miarę potrzeb można rozwijać wysunięte elementy systemu bazowania Wielonarodowych Sił Morskich NATO.

Rozdział 9

ZABEZPIECZENIE MEDYCZNE ZAŁÓG OKRĘTOWYCH

System zabezpieczenia medycznego nie stanowi podsystemu logistyki, a jego elementy nie są podporządkowane logistycznej strukturze organizacyjnej. Zabezpieczenie medyczne pełni odrębną funkcję militarną. Właściwa organizacja zabezpieczenia medycznego wojsk wymaga jednak ścisłej współpracy pomiędzy obszarem logistycznym, dysponującym potencjałem technicznym, a medycznym.

9.1. Istota i cel zabezpieczenia medycznego

Jednym z elementów składowych systemu zabezpieczenia działań wojsk jest zabezpieczenie medyczne. Składają się na nie siły, środki i urządzenia medyczne wojskowej służby zdrowia utrzymujące odpowiedni stan zdrowia żołnierzy dzięki zapewnieniu im właściwej opieki medycznej oraz skutecznej pomocy medycznej rannym i chorym. Pomoc ta obejmuje profilaktykę, leczenie poszkodowanych oraz ich rehabilitację i powrót do służby. Zalicza się do niej ponadto: osłonę sanitarną i weterynaryjną oraz medyczną ochronę przed skutkami broni masowego rażenia, a także ewakuację medyczną, logistykę medyczną oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości. Uwarunkowania planowania zabezpieczenia medycznego przedstawiono na rys. 34.

Najważniejszym celem wykonywanych przedsięwzięć medycznych jest dążenie do maksymalnego obniżenia strat wśród żołnierzy, dlatego zabezpieczenie medyczne powinno być adekwatne do ilości wojsk użytych w danej operacji i prognozowanych strat. Opieka medyczna jest to zespół przedsięwzięć realizowanych, aby utrzymać odpowiedni stan zdrowotny żołnierzy i udzielić we właściwym czasie pomocy medycznej chorym, kontuzjowanym, rannym i porażonym, a następnie szybko ich wyleczyć. Istotę zabezpieczenia medycznego oddziałów oraz pododdziałów w działaniach taktycznych stanowią uzgodnione i zorganizowane ruchy organów kierowania, pododdziałów

i urządzeń medycznych ukierunkowanych na utrzymanie odpowiedniego stanu zdrowia żołnierzy oraz zapewnienie skutecznej pomocy medycznej rannym i chorym. Zabezpieczenie medyczne oddziałów i pododdziałów ma na celu ochronę dobrego stanu zdrowia żołnierzy, aby zachowali oni zdolność bojową. Do zadań zabezpieczenia medycznego należy:

- ewakuacja rannych i chorych z rejonów walki do odpowiednich urządzeń leczniczych;
- segregacja medyczna;
- pomoc medyczna wszystkich rodzajów dla rannych i chorych;
- leczenie do całkowitego wyzdrowienia i powrotu do szeregów walczących.



Rys. 34. Proces planowania zabezpieczenia medycznego

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Zasad, polityki i parametrów planowania zabezpieczenia medycznego ACE, AD 85-8, s. 4-1.*

Na przebieg zabezpieczenia medycznego w działaniach wojennych wpływają następujące czynniki:

- charakter współczesnych działań bojowych;
- wielkość strat, ich struktura oraz stopień ciężkości doznanych urazów;
- ciągle zagrożenie użycia przez przeciwnika broni masowego rażenia oraz niebezpieczeństwo zniszczeń lub awarii przemysłowych obiektów chemicznych;
- trudność ewakuacji medycznej ze względu na ruchy wojsk, migrację ludności cywilnej, zniszczenie dróg i przeprawy przez przeszkody wodne, rejonów pożarów oraz skażeń itp.;

- obniżenie stanu sanitarnohigienicznego wojsk oraz ludności cywilnej spowodowane zniszczeniem infrastruktury komunalnej, wodociągowej i kanalizacyjnej.

Funkcjonowanie zabezpieczenia medycznego opiera się na zasadach etapowości leczenia, wykorzystania kolejnych szczebli specjalistycznych i jedności procesu leczniczo-ewakuacyjnego.

Zabezpieczenie medyczne obejmuje dwa zasadnicze zakresy zadań: powiązane lub niepowiązane z logistyką. Do pierwszego rodzaju zadań należy¹¹²:

- lokalizacja placówek medycznych oraz utrzymywanie wymaganej liczby łóżek szpitalnych;

- transport zaopatrzenia w leki, materiały i środki medyczne oraz aparaturę medyczną i podzespoły niezbędne do jej naprawy;

- pozyskiwanie dodatkowych środków transportowych wykorzystywanych w procedurach ewakuacji medycznej, wyznaczanie dróg ewakuacji oraz przestrzeganie wymaganych ram czasowych;

- uzupełnianie powstających w systemie zabezpieczenia medycznego niedoborów w asortymencie będącym w gestii zabezpieczenia logistycznego.

Do drugiego natomiast rodzaju zadań należy zaliczyć:

- procedury postępowania terapeutycznego na poszczególnych etapach ewakuacji medycznej;

- wykonywanie czynności w zakresie rozpoznania medycznego;

- doradztwo w sprawie czynników ryzyka zdrowotnego oraz wdrażania odpowiednich działań medycznych dla jego zmniejszenia;

- osłona epidemiologiczna, weterynaryjna i medyczna obrona przed bronią masowego rażenia;

- medycyna zapobiegawcza i edukacja zdrowotna;

- ocena stanu gotowości zabezpieczenia medycznego jednostek organizacyjnych Marynarki Wojennej.

Zabezpieczenie medyczne sił Marynarki Wojennej polega na działaniu systemowym i obejmuje rozpoznanie i profilaktykę medyczną, osłonę sanitarną i przeciwzootyczną. Działania te mają zapobiegać utracie zdrowia przez marynarzy oraz zapewnić bieżącą opiekę zdrowotną, leczenie chorych i poszkodowanych, ewakuację medyczną oraz realizację czynności z zakresu logistyki medycznej i łączności,

¹¹² Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych..., op. cit., s. 54.

a także opracowanie danych, statystyk i informacji medycznej¹¹³. Zabezpieczenie medyczne załóg okrętowych organizuje się dla zachowania zdolności bojowej okrętów dzięki utrzymaniu odpowiedniego stanu zdrowotnego żołnierzy, zapobieganiu powstaniu i szerzeniu się chorób oraz udzielaniu we właściwym czasie pomocy medycznej rannym i chorym aż do ich szybkiego wyleczenia i powrotu na okręt.

9.2. Straty sanitarne i bezpowrotne

Zgodnie z kanonami sztuki wojennej w trakcie działań bojowych należy liczyć się ze stratami w sile żywej, które znacznie wpływają na gotowość bojową sił zbrojnych oraz ich zdolność do wykonywania postawionych zadań. Dotyczy to również działań sił Marynarki Wojennej na morzu. Jednostki pływające Marynarki Wojennej RP, wykonując swoje zadania na współczesnym morskim teatrze działań wojennych, narażone są na działanie środków rażenia przeciwnika. W tej sytuacji szczególnie ważne jest to, aby precyzyjnie przewidzieć wielkość strat na okrętach spowodowanych użyciem konwencjonalnych środków rażenia.

Podczas działań bojowych oddziały i pododdziały walczących wojsk ponoszą straty w sile żywej. Określa się je jako ogólne i dzieli na straty bezpowrotne i sanitarne. Ich udział procentowy w stratach ogólnych uzależniony jest od warunków działań bojowych i użytej przez przeciwnika broni. Do strat bezpowrotnych zalicza się zabitych, zaginionych bez wieści i wziętych do niewoli, a do strat sanitarnych – rannych i chorych żołnierze, którzy ze względu na stan zdrowia utracili zdolność bojową na nie mniej niż jedną dobę i przybyli do punktów opatrunkowych lub szpitali.

Straty sanitarne (rys. 35) mogą być:

1) Bojowe: są to ranni i chorzy, którzy utracili zdolność bojową wskutek bezpośredniego lub pośredniego działania środków bojowych przeciwnika bądź szkodliwego oddziaływania na ich organizm warunków wynikających z sytuacji bojowej (np. niskie temperatury).

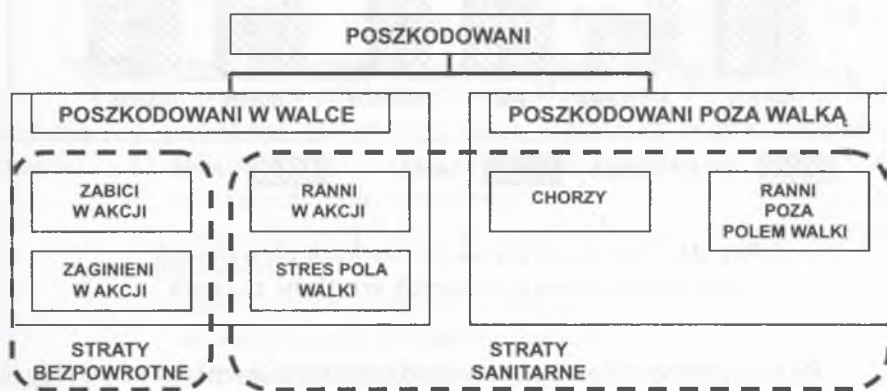
2) Niebojowe: są to chorzy (w tym zakaźnie) i ranni, których obrażenia ciała i choroby nie zostały spowodowane bronią przeciwnika czy niepomyślnymi czynnikami wynikającymi z sytuacji bojowej.

¹¹³ *Regulamin działań Marynarki Wojennej (DD/3.1)*, op. cit., s. 158.

Przyjmuje się, że wśród bojowych strat sanitarnych, obejmujących rannych w akcji i przypadki stresu (szoku) pola walki, wskaźnik przyjęć do szpitala wynosi 90%, a pozostałe 10% stanowią powroty do służby. W wypadku niebojowych strat sanitarnych, czyli chorych i rannych poza polem walki, jest to – odpowiednio – 60% i 40%¹¹⁴.

Straty w sile żywej mogą wystąpić nawet wówczas, gdy okręt nie zostanie porażony w stopniu uniemożliwiającym dalsze jego funkcjonowanie na morskim teatrze działań wojennych lub wykluczającym opłacalną naprawę. Zastosowanie przez przeciwnika środków rażenia może spowodować wśród członków załogi okrętu obrażenia lub śmierć wskutek:

- udaru kadłuba powstałego przez kontaktowe i niekontaktowe wybuchy;
- odłamków fragmentów pocisków, uszkodzonego poszycia i urządzeń okrętowych;
- pożarów na jednostce;
- zalania przedziałów okrętowych.



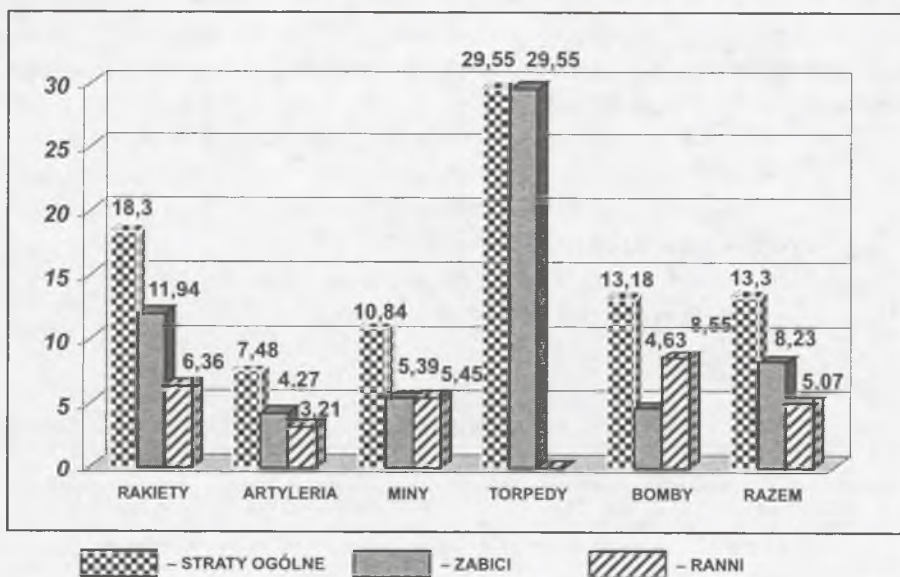
Rys. 35. Kategorie poszkodowanych

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Zasad, polityki...*, op. cit., s. 5-10.

Załoga okrętu podczas wybuchów podwodnych i powietrznych narażona jest bezpośrednio lub pośrednio na działanie ударów kadłuba. Zagrożenie to zależy od kierunku działania udaru. Najgroźniejsze są udary skierowane pionowo w górę, czyli te, które wywołane zostały wybuchami poddennymi. Przy takim udarze pionowe przyspieszenie pokładów na stanowiskach bojowych i w pomieszczeniach bytowych

¹¹⁴ *Zasady, polityka...*, op. cit., s. 10.

może działać na człowieka będącego w pozycji stojącej, siedzącej lub leżącej. Oprócz bezpośredniego oddziaływania udaru od podłoża załoga narażona jest także na pośrednie jego skutki, takie jak obrażenia spowodowane uderzeniami zerwanych i znajdujących się w otoczeniu człowieka przedmiotów oraz uderzeniami o przedmioty i elementy kadłuba¹¹⁵.



Rys. 36. Średnie straty na jednostkach pływających przy zastosowaniu różnych środków rażenia

Rażenie okrętu dostępnymi środkami bojowymi może pociągać za sobą znaczne straty wśród załóg, co jest uzależnione w dużym stopniu od rodzaju zastosowanego środka bojowego. Aby szacunkowo określić wielkość strat, przeanalizowano wypadki rażenia okrętów różnymi środkami bojowymi w czasie konfliktów zbrojnych po II wojnie światowej (rys. 36). Zastosowanie na morskim teatrze działań wojennych rakiet klasy „woda-woda” i „powietrze-woda” spowodowało straty w sile żywej na okrętach, których średni wskaźnik procentowy wynosi 14,1%. Zabitych było dwa razy więcej niż rannych. W wypadku użycia uzbrojenia bombardierskiego średnie straty w sile żywej rażonych okrętów stanowiły 8,6% liczby ich załóg. W przeważa-

¹¹⁵ N. Klatka, *Konstrukcje obron biernych. Część IB. Odporność uderowa okrętu*, WSMW, Gdynia 1985, s. 148.

jącym stopniu były to ofiary śmiertelne. Średni wskaźnik procentowy strat w sile żywej na okrętach rażonych bronią minową wynosił natomiast 10,81%. Liczba zabitych i rannych była zbliżona. Tylko w jednym z dwóch udokumentowanych ataków torpedowych na jednostki nawodne można precyzyjnie określić straty w sile żywej – stanowiły one 29,5% załogi. Biorąc pod uwagę wypadki rażenia okrętów pociskami artylerii lufowej, można stwierdzić, że średnie straty spowodowane ogniem artyleryjskim wynosiły 7,5%¹¹⁶.

Właściwa prognoza strat sanitarnych ma decydujące znaczenie dla zabezpieczenia medycznego sił Marynarki Wojennej. Przyjmuje się, że w ogólnej liczbie strat sanitarnych 80% stanowią straty na jednostkach pływających, a pozostałe 20% – w jednostkach brzegowych. Dobowe straty sanitarne w działaniach bojowych dla jednostek pływających wynoszą 2–12% stanów osobowych. Na wielkość strat w sile żywej na okrętach wpływ mają przede wszystkim:

- uwarunkowania operacyjno-taktyczne wykorzystania jednostek pływających;
- możliwości stosowanych środków rażenia;
- zdolność okrętów do przetrwania skutków rażenia konwencjonalnymi środkami bojowymi i zachowania żywotności.

Straty w jednostkach brzegowych Marynarki Wojennej przedstawiają się podobnie jak w wypadku jednostek wojsk lądowych (tabela 1 i 2). Wielkość strat sanitarnych zależy m.in. od:

- rodzaju działań taktycznych;
- miejsca oddziały i pododdziały w ugrupowaniu bojowym;
- stosowanych środków rażenia;
- intensywności działań bojowych;
- warunków terenowych i atmosferycznych;
- doświadczenia bojowego żołnierzy.

Na sposób realizacji zadań związanych z zabezpieczeniem medycznym walczących wojsk mają wpływ nie tylko wielkości strat sanitarnych, ale także ich struktura. Ze względu na stopień obrażeń rannych i chorych dzieli się na¹¹⁷:

- lekko rannych – leczenie przywraca zdolność bojową;
- średnio rannych – leczenie znacznie zmniejsza inwalidztwo;

¹¹⁶ *System analizy i oceny strat sił morskich w działaniach wojennych* (praca naukowo-badawcza pod kryptonimem „Welon”), AMW, Gdynia 2005, s. 136–138.

¹¹⁷ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 176–180.

- ciężko rannych – efektem doznanych urazów, pomimo leczenia, jest bardzo często inwalidztwo;
- bardzo ciężko rannych – rokowania są bardzo niepo-
myślne, często istnieje zagrożenie życia.

Tabela 1. Struktura strat ogólnych w stanie osobowym żołnierzy powstałych wskutek użycia broni konwencjonalnej

| Lp. | Rodzaj broni | Straty bezpowrotne [%] | Straty sanitarne [%] |
|-----|--------------------|------------------------|----------------------|
| 1. | Broń precyzyjna | 70 | 30 |
| 2. | Broń próżniowa | 30 | 70 |
| 3. | Broń zapalająca | 15 | 85 |
| 4. | Inne rodzaje broni | 25 | 75 |

Źródło: M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 176.

Tabela 2. Struktura strat sanitarnych

| Ciężkość obrażeń | Rodzaj broni | | | |
|---------------------|--------------|-----------|------------|------|
| | precyzyjna | próżniowa | zapalająca | inna |
| Lekko ranni | 25 | 45 | 20 | 35 |
| Średnio ranni | 10 | 40 | 35 | 40 |
| Ciężko ranni | 5 | 10 | 15 | 15 |
| Bardzo ciężko ranni | 60 | 5 | 30 | 10 |

Źródło: M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 176.

9.3. Organizacja leczenia etapowego i ewakuacji medycznej

Celem leczenia etapowego i ewakuacji – według wskazań medycznych – jest ratowanie życia rannym i chorym żołnierzom oraz przywracanie im jak najszybciej pełnej zdolności bojowej. Działania te obejmują ewakuację rannych i chorych żołnierzy z pola walki, udzielanie im pierwszej pomocy medycznej i lekarskiej oraz kwalifikowanej pomocy medycznej w niezbędnym zakresie, a także czasową hospitalizację rannych, którzy nie mogą być ewakuowani, oraz leczenie ambulatoryjne lekko rannych.

Charakter współczesnych działań na morzu, a zwłaszcza ich tempo, duża manewrowość i spore straty sanitarne powstające jednocześnie na znacznym obszarze morskiego teatru działań wojennych, wpływa w dużym stopniu na organizację procesu leczniczego i ewakuacji medycznej. Aby szybko i sprawnie udzielić pomocy medycznej porażonym, niezależnie od stacjonarnych urządzeń medycznych, w punktach bazowania i punktach manewrowego bazowania rozwija się dodatkowo portowe punkty medyczne i kompanie medyczne. Punkty takie powstają w przychodniach i ambulatoriach portowych. Dodatkowo znajdują się w nich: izba przyjęć, sala opatrunkowa, apteka, izolatka i punkt zabiegów specjalnych.

9.3.1. Zabiegi lecznicze

Podczas wykonywania zabiegów leczniczo-ewakuacyjnych stosuje się leczenie etapowe, które polega na udzielaniu pomocy medycznej o coraz szerszym zakresie na poszczególnych etapach ewakuacji. Kolejnymi etapami ewakuacji są punkty opatrunkowe oraz szpitale przeznaczone do udzielania pomocy poszkodowanym. W systemie leczenia etapowego otrzymuje się: pierwszą pomoc, pomoc przedlekkarską, pierwszą pomoc lekarską, kwalifikowaną pomoc medyczną i pomoc specjalistyczną.

Pierwszą pomoc udzielana jest od razu na miejscu zranienia (polu walki lub stanowisku bojowym) w formie samopomocy, pomocy koleżeńskiej lub pomocy świadczonej przez sanitariusza bojowego.

Obejmuje ona takie czynności, jak: założenie opatrunku, zatamowanie krwotoku opaską uciskającą, unieruchomienie złamanej kończyny, zabiegi reanimacyjne, ugaszenie palącej się na rannym odzieży, założenie maski przeciwgazowej, odkażenie i dezaktywacja oraz przeniesienie porażonego z miejsca zagrożenia, a także ochrona przed powtórny zranieniem i czynnikami atmosferycznymi.

Pomoc przedlekarska należy do zadań pomocniczego personelu służby zdrowia, czyli podoficerów sanitarnych i chemiko-sanitariuszy. Są to przede wszystkim zabiegi mające na celu opanowanie stanu zagrażającego życiu oraz sprawdzenie i poprawienie opatrunków założonych podczas pierwszej pomocy, zmianę prowizorycznych unieruchomień kończyn na standardowe, kontrolę założenia opasek uciskowych, podanie antybiotyków lub leków oraz odkażenie i częściowe zabiegi sanitarne, a także czynności związane z leczeniem wstrząsów pourazowych. Na tym etapie segreguje się porażonych i chorych oraz przygotowuje ich do dalszej ewakuacji. Pomoc przedlekarska powinna być udzielana jak najszybciej, nie później niż w ciągu godziny od zranienia czy zachorowania żołnierza.

Pierwsza pomoc lekarska udzielana jest w portowych punktach medycznych oraz na wszystkich jednostkach pływających, na których znajduje się lekarz medycyny. Udziela się jej w pierwszej kolejności, nie później niż trzy godziny od zranienia, grupie porażonych, w wypadku których jest to konieczne ze względu na wskazania życiowe. Pozostali ranni otrzymują pierwszą pomoc lekarską nie później niż sześć godzin od odniesienia obrażeń. Są to zabiegi podtrzymujące czynności życiowe organizmu porażonego i zapobiegające powikłaniom.

Kwalifikowana pomoc medyczna udzielana jest głównie w kompaniach medycznych oraz w stacjonarnych lub ruchomych szpitalach przez chirurgów lub internistów. W zakres pomocy kwalifikowanej wchodzi zabiegi chirurgiczne i operacyjne, leczenie porażonych i chorych oraz czasowa hospitalizacja ciężko rannych. Zabiegi kwalifikowanej pomocy chirurgicznej dzielą się na trzy grupy:

- 1) Grupa pierwsza: zabiegi wykonywane ze względu na wskazania życiowe.
- 2) Grupa druga: zabiegi, które – ze względu na zaistniałą sytuację – zostaną przeprowadzone później, co nie grozi jednak poważnymi powikłaniami.
- 3) Grupa trzecia: zabiegi, które mogą być odroczone aż do przybycia rannego do szpitala bez zagrożenia powikłaniami.

Do zabiegów kwalifikowanej pomocy internistycznej należą zarówno te wykonywane ze względu na wskazania życiowe, jak i te odroczone z różnych powodów. Kwalifikowana pomoc medyczna powinna być udzielona grupie porażonych ze względu na wskazania życiowe nie później niż 8–12 godzin¹¹⁸.

Pomoc specjalistyczna udzielana jest w szpitalach stacjonarnych i ruchomych przez lekarzy specjalistów, takich jak neurochirurdzy, laryngolodzy czy stomatolodzy. Normy czasowe są takie same, jak w wypadku kwalifikowanej pomocy medycznej.

Bardzo ważnym warunkiem skutecznej pomocy medycznej na każdym szczeblu ewakuacji jest właściwie prowadzona segregacja rannych i chorych. Segregacja medyczna jest to podział rannych i chorych na grupy, w których wykonuje się jednorodne zabiegi lecznicze w zależności od rodzaju i charakteru obrażenia lub choroby. Na tej podstawie ustala się kolejność udzielania pomocy medycznej, ewakuacji itp. Ze względu na cel rozróżnia się:

- segregację diagnostyczną, która określa charakter, zakres i kolejność udzielania pomocy;
- segregację ewakuacyjno-transportową, która ustala kolejność i środki ewakuacji;
- segregację wewnątrzpunktową, która rozdziela porażonych i chorych na poszczególne oddziały;
- segregację prognostyczną, która określa prawdopodobny przebieg schorzenia.

9.3.2. Ewakuacja medyczna

Częścią składową systemu leczenia etapowego z ewakuacją według wskazań medycznych jest ewakuacja medyczna. Wiąże się ona ściśle z udzielaniem kwalifikowanej pomocy medycznej rannym i chorym. Przez ewakuację medyczną rozumie się czynność wymuszoną, obejmującą wyniesienie oraz transport rannych i chorych z rejonów powstawania strat sanitarnych (obszar walk, stanowiska bojowe, okręty) do etapów ewakuacji medycznej. Etapami ewakuacji medycznej są punkty opatrunkowe i zakłady lecznicze, w których możliwe jest terminowe udzielania pomocy medycznej oraz leczenia rannych i chorych. Celem ewakuacji medycznej jest¹¹⁹:

¹¹⁸ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 182–185.

¹¹⁹ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 55.

- szybkie dostarczenie rannych i chorych do tych etapów ewakuacji medycznej, w których może być udzielona im niezbędna pomoc medyczna;

- zapewnienie swobody manewru siłami i środkami służby zdrowia przez sprawne wywożenie rannych i chorych z etapów ewakuacji medycznej, na których udzielono im już pomocy.

Na szczeblu związków taktycznych prowadzi się ewakuację medyczną na kierunku. Polega ona na przewozie porażonych z miejsca wypadku przez wszystkie niezbędne kolejne etapy ewakuacji. Ewakuacja na kierunku może być wykonywana¹²⁰:

- na siebie - wyższy szczebel prowadzi ewakuację ze szczebli niższych własnym transportem;

- od siebie - niższy szczebel ewakuuje do szczebla wyższego własnym transportem;

- przez siebie - wyższy szczebel prowadzi ewakuację ze szczebli niższych własnym transportem, ale z pominięciem własnych urządzeń medycznych, do urządzeń medycznych szczebla wyższego.

Ewakuacja medyczna nie jest obojętna dla stanu zdrowia rannych i chorych, dlatego powinna być wykonywana w jak najmniej ich obciążający sposób. Z tego też powodu należy dążyć do jej ograniczania, łącząc ewakuację z leczeniem podczas procesu leczniczo-ewakuacyjnego. W ewakuacji trzeba wziąć pod uwagę stan zdrowia wywożonych osób oraz konieczność udzielenia im wymaganej opieki medycznej we właściwym czasie. Poszkodowani ewakuowani są w kolejności określonej pięcioma kategoriami pierwszeństwa:

1) Kategoria I - są to pilne, nagłe przypadki. Ranny lub chory powinien być ewakuowany jak najszybciej i w ciągu dwóch godzin od zajścia otrzymać specjalistyczną pomoc medyczną dla ratowania życia, zapobieżenia powikłaniom poważnej choroby lub uniknięcia trwałego kalectwa, w tym utraty kończyn lub wzroku.

2) Kategoria I a - należą do niej pilne przypadki chirurgiczne. Konieczne jest zabezpieczenie i ustabilizowanie funkcji życiowych rannych na czas dalszej ewakuacji oraz udzielenie pomocy chirurgicznej w następnych etapach ewakuacji medycznej.

3) Kategoria II - obejmuje rannych i chorych wymagających szybkiej opieki medycznej. Ze względu na stan poszkodowanych należy ich ewakuować nie później niż cztery godziny od wypadku. Po tym czasie ich stan zdrowia może pogorszyć się

¹²⁰ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 186-187.

w stopniu, jaki kwalifikować ich będzie do kategorii I a, a ranni będą skazani na długie cierpienia i trwałe kalectwo.

4) Kategoria III – przydziela się do niej rannych i chorych o ustabilizowanym stanie zdrowia, który podczas oczekiwania na ewakuację przypuszczalnie nie powinien znacząco się zmienić. Czas oczekiwania nie może jednak przekraczać 24 godzin.

5) Kategoria IV – zaliczani są do niej ranni i chorzy, dla których ewakuacja na kolejny etap wiąże się raczej z poprawą jakości opieki specjalistycznej, niż z potrzebą udzielenia pomocy medycznej.

Skuteczny przebieg ewakuacji medycznej wynika ze sprawnej łączności pomiędzy środkami transportu sanitarnego a punktami medycznymi i stanowiskami dowodzenia służbą zdrowia na obszarze prowadzonych działań bojowych¹²¹.

Dla sił Marynarki Wojennej – ze względu na szczególnie charakter ich działania – charakterystyczne są trzy etapy ewakuacji medycznej rannych i chorych z jednostek pływających:

1) Etap ewakuacji wewnątrzokrętowej – obejmuje udzielanie pierwszej pomocy medycznej bezpośrednio na stanowisku bojowym przez kolegów lub sanitariuszy bojowych oraz przewóz rannego do okrętowego punktu pomocy medycznej przez sanitariuszy bojowych wyznaczanych z grup awaryjnych. W okrętowym punkcie pomocy medycznej poszkodowani są segregowani i przygotowywani do dalszego etapu ewakuacji.

2) Etap ewakuacji pozaokrętowej – polega na przekazaniu porażonego na transport sanitarny lub inny okręt powracający do bazy po wykonaniu zadania bojowego lub w celu uzupełnienia zapasów. Tu również udziela się mu niezbędnej pomocy przedlekarskiej, a następnie przekazuje się do portowego punktu medycznego. Do ewakuacji używa się etatowych nawodnych i powietrznych środków transportu ratownictwa morskiego oraz przystosowanych do tego celu pomocniczych jednostek pływających i okrętów zespołów ratowniczych.

3) Etap ewakuacji lądowej – obejmuje przyjęcie porażonego do portowego punktu medycznego, przeprowadzenie segregacji medycznej oraz udzielenie mu pierwszej pomocy lekarskiej. Ranny jest również przygotowywany do dalszej ewakuacji i przekazywany na transport sanitarny urządzeń służby zdrowia, gdzie porażeni i chorzy otrzymują kwalifikowaną pomoc lekarską i specjalistyczną. Poszkodowani wymagający długiego

¹²¹ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 69–70.

leczenia (powyżej 60 dni) przygotowani są do dalszego etapu ewakuacji. Ewakuację lądową przeprowadza za pomocą etatowych medycznych środków transportowych, samochodów sanitarnych jedno-, dwu- i wielonoszowych oraz autobusów sanitarnych, a także innego adaptowanego transportu wojskowego, pozyskanego zgodnie z potrzebami z gospodarki narodowej oraz przystosowanego siłami i środkami jednostek mobilizujących.

Do ewakuacji poszkodowanych pomiędzy poszczególnymi etapami udzielania im pomocy medycznej używane są ewakuacyjne techniczne środki lotnicze, nawodne, podwodne oraz lądowe. Organizując ewakuację, należy uwzględnić środowisko wykonywanych zadań, występujące między poziomami opieki medycznej odległości, współczynniki strat oraz charakterystykę zagrożeń wynikających z rodzaju prowadzonych działań.

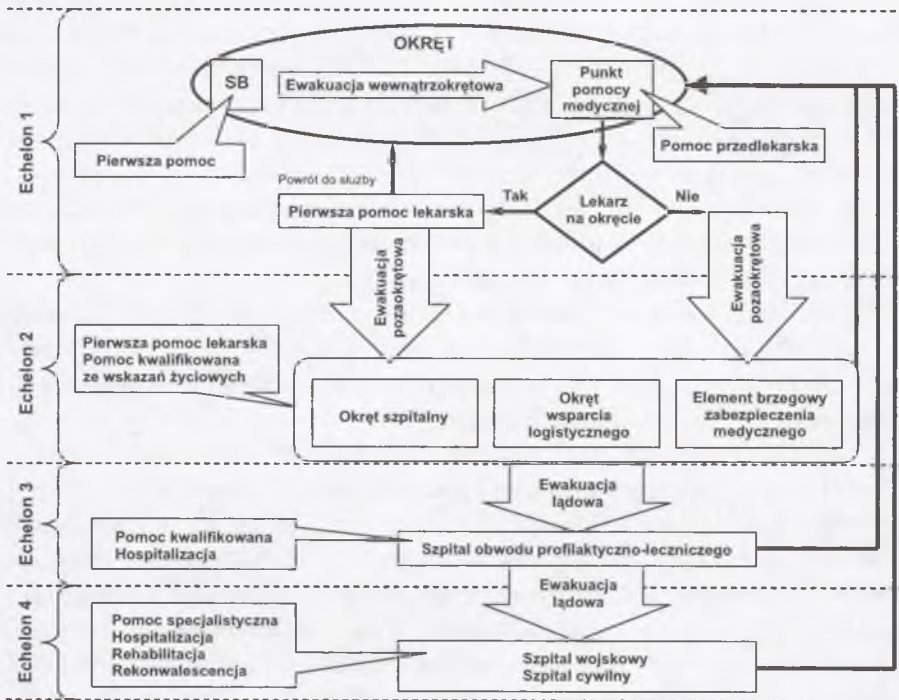
9.3.3. Poziomy zabezpieczenia medycznego

Przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne jest to zespół czynności medycznych wykonywanych w sposób ciągły, właściwy, efektywny i progresywny od miejsca zdarzenia do miejsca rozpoczęcia definitywnego leczenia, na każdym z czterech echelonów (poziomów) pomocy (rys. 37). W Marynarce Wojennej dokonano klasyfikacji urządzeń medycznych i osiąganego za pomocą nich potencjału wojskowej służby zdrowia. Zgodnie z tym podziałem w Marynarce Wojennej RP – odniesieniu do medycyny polowej – występują cztery echelony¹²², które różnią się od siebie wyposażeniem normatywnym i możliwościami udzielania pomocy poszkodowanym. Organizacja i zakres pomocy na poszczególnych echelonach oraz podczas ewakuacji zależą od wielkości dyspozycyjnego potencjału medycznych sił zabezpieczających.

Podstawowym ogniwem pomocy medycznej jest echelon 1, który stanowi integralny lub przydzielony potencjał zabezpieczenia medycznego dla poszczególnych jednostek. Czynności w tym echelonie wykonywane są przez nieetatowy lub etatowy, średni i wyższy personel medyczny bezpośrednio na pokładach okrętów, statków powietrznych lub w pododdziałach. Na tym poziomie zabezpieczenia medycznego

¹²² Echelon (ang.) 'rzut, szczebel, urzutowanie' – urzutowanie pododdziałów jeden za drugim [Słownik terminów i definicji NATO, AAP-6 (U), MON – BWSN, Warszawa 1998, s. 112].

ranni są zbierani, transportowani i przyjmowani do punktu medycznego. W nim są segregowani, a następnie udziela się im pierwszej pomocy medycznej według wskazań życiowych oraz podejmuje działania ratujące życie (stabilizacja, podtrzymanie i przywracanie funkcji życiowych) i profilaktyczne, m.in. zapobiegające stresom pola walki, a także przygotowuje rannego do dalszej ewakuacji. W wypadku mniej poważnych schorzeń zadania obejmują rutynowe leczenie i nadzór nad powrotem żołnierza do macierzystego pododdziału. Wykonuje się ponadto czynności profilaktyczne oraz zabiegi sanitarne i specjalne w wypadku osób skażonych bojowymi substancjami toksycznymi lub napromieniowanych. W sytuacjach szczególnych możliwe jest wzmocnienie do poziomu echelon 1+ przez dodatkowe wyposażenie w specjalistyczny sprzęt (np. komorę hiperbaryczną, unit stomatologiczny) oraz zatrudnienie dodatkowego personelu służby zdrowia.



Rys. 37. Idea jedności procesu leczniczo-ewakuacyjnego w warunkach sił Marynarki Wojennej

Echelon 2 jest najważniejszym strukturalnym ogniwem pomocy i ewakuacji medycznej w rejonie działań bojowych, występującym w etatowej strukturze organizacyjnej Marynarki Wojennej. W zależ-

ności od rodzaju zadania może być rozwijany na lądzie lub na dużych okrętach bojowych i pomocniczych. Obejmuje on wszystkie czynności medyczne z zakresu echelonu 1 oraz taktyczną ewakuację rannych i chorych z echelonu 1, a także organizację zaopatrzenia w środki medyczne echelonu 1. W razie konieczności wydzielane są ponadto elementy zabezpieczenia medycznego do wsparcia echelonu 1. Do zadań związanych z leczeniem poszkodowanych należą: segregacja i resuscytacja, wykonywanie zabiegów operacyjnych zgodnie ze wskazaniami życiowymi, ustabilizowanie i utrzymywanie ciągłości leczenia pacjentów przewidzianych do ewakuacji, opieka stacjonarna i leczenie osób rokujących szybki powrót do służby oraz przypadków stresu pola walki. Podejmowane są również działania profilaktyczne, przeciwdemiczne i sanitarne.

Medycznym ogniwem służby zdrowia na poziomie operacyjnym jest echelon 3. Pełni on funkcję szpitala obwodu profilaktyczno-leczniczego i jest pierwszym elementem szpitalnym w systemie zabezpieczenia i ewakuacji medycznej, który może udzielać kwalifikowanej pomocy medycznej i hospitalizacji. Do głównych zadań należą: ewakuacja rannych i chorych z niższych poziomów zabezpieczenia medycznego oraz ich segregacja, podtrzymanie i stabilizacja funkcji życiowych, a także leczenie chirurgiczne i hospitalizacja pacjentów, którzy nie mogą lub nie powinni być dalej ewakuowani. W zakresie wsparcia działań echelonów 1 i 2 dokonuje się wymiany oraz uzupełnienia personelu i zaopatrzenia medycznego.

Echelon 4 zapewnia końcową opiekę medyczną i długie leczenie, na które składają się skomplikowane zabiegi medyczne, rehabilitacja oraz rekonwalescencja w specjalistycznych szpitalach wojskowych i cywilnych jednostkach służby zdrowia.

Jednostkami przeznaczonymi, zgodnie z rejonizacją działań, do udzielania rannym i chorym specjalistycznej pomocy medycznej oraz prowadzenia rehabilitacji z wykorzystaniem stacjonarnej szpitalnej infrastruktury medycznej są obwody profilaktyczno-lecznicze. Na rzecz Marynarki Wojennej RP zadania te wypełniają dwa obwody: województwa pomorskiego i województwa zachodniopomorskiego. Podlegają im rejonowe bazy zaopatrzenia medycznego, które gromadzą niezbędne zapasy sprzętu i materiałów medycznych dla pododdziałów służby zdrowia jednostek Marynarki Wojennej¹²³.

¹²³ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 19.

9.4. Zapobieganie utracie zdrowia i bieżąca opieka zdrowotna

Do działań mających na celu zapobieganie utracie zdrowia, sprawowanie bieżącej opieki zdrowotnej i udzielanie doraźnej pomocy medycznej należy:

1) Rozpoznanie medyczne obejmujące symulację zagrożeń i sposoby przeciwdziałania ich skutkom, w tym oddziaływaniu czynników przemysłowych, chemicznych, fizycznych i radiacyjnych stosowanych w procesach technologicznych, lub ich przemieszczaniu na obszarze działań.

2) Detekcja i identyfikacja potencjalnych elementów broni biologicznej polega na prognozowaniu następstw wystąpienia stanów wzrostu aktywacji biologicznej czynników endemicznych i epizootycznych oraz na opracowywaniu metod postępowania wobec nich.

3) Bieżąca opieka zdrowotna i doraźna pomoc medyczna, w której zakres wchodzi zespół czynności wykonywanych dla maksymalnego zmniejszenia skutków niekorzystnego oddziaływania środowiska na żołnierzy wykonujących specjalistyczne obowiązki w warunkach szczególnie niebezpiecznych.

4) Przedsięwzięcia sanitarno-higieniczne.

5) Przedsięwzięcia przeciwepidemiczne i epizootyczne.

9.4.1. Zabiegi sanitarno-higieniczne

Celem ochrony sanitarno-higienicznej jest utrzymanie oraz wzmocnienie właściwego stanu zdrowia, kondycji fizycznej i psychicznej żołnierzy, a także zmniejszenie liczby zachorowań. Zabiegi sanitarno-higieniczne obejmują następujące działania:

- kontrolę stanu sanitarnego i zdrowotnego;
- nadzór nad utrzymaniem higieny osobistej żołnierzy i pomieszczeń okrętowych oraz warunkami zakwaterowania, rozmieszczenia oddziałów i pododdziałów brzegowych;
- kontrolę warunków żywienia i przechowywania artykułów spożywczych oraz zaopatrywania w wodę;

- sanitarny nadzór nad usługami kąpielowo-pralniczymi i wymianą umundurowania oraz przestrzeganiem przepisów BHP podczas pracy z materiałami niebezpiecznymi (wybuchowymi, trującymi, promieniotwórczymi itp.), a także grzebaniem poległych i zmarłych;
- ocenę zagrożeń dla zdrowia wynikających z miejsca i charakteru pełnionej służby, skutków oddziaływania warunków środowiska, uzbrojenia i sprzętu wojskowego;
- organizację rozpoznania sanitarno-higienicznego;
- profilaktykę potencjalnych zagrożeń w rejonie prowadzenia działań;
- wykonywanie zabiegów sanitarnych.

Odpowiedzialność pod względem specjalistycznym za stan sanitarno-higieniczny ponosi na okrętach dowódca działu zdrowia, a na jednostkach, na których stanowisko to nie istnieje, obowiązek ten spoczywa na lekarzu zespołu okrętów¹²⁴.

Za czystość i organizację żywienia załogi okrętu odpowiada zastępca dowódcy okręt, a za stan sanitarny pomieszczeń okrętowych i higienę osobistą marynarzy – bezpośredni przełożeni. Aby utrzymać odpowiednią higienę osobistą załóg okrętów, należy zapewnić marynarzom przynajmniej raz w tygodniu kąpiel w łaźni portowej. Podczas pobytu okrętu na morzu zastępca dowódcy okrętu, w porozumieniu z dowódcą działu zdrowia, może zezwolić na użycie wody zaburtowej do kąpieli załogi.

Warunki sanitarno-higieniczne żywienia załóg okrętowych można uznać za właściwe, jeśli kuchnie okrętowe są utrzymywane we wzorowej czystości. Prawo wstępu do kuchni okrętowej ma tylko jej obsada, bezpośredni przełożeni, lekarz, oficer dyżurny okrętu oraz dowódca okrętu i jego zastępca. Wszystkie wymienione osoby powinny mieć ważne badania lekarskie. Woda przeznaczona do picia i sporządzania posiłków powinna znajdować się pod stałym nadzorem dowódcy działu zdrowia (podoficera sanitarnego). Zbiorniki na wodę pitną są okresowo kontrolowane, a woda w nich przechowywana jest badana laboratoryjnie nie rzadziej niż raz na kwartał. Woda do analizy pochodzi z wszystkich ujęć, z których pobierana jest do celów konsumpcyjnych lub higienicznych.

Do obowiązków dowódcy działu zdrowia (podoficera sanitarnego) należy także kontrolowanie produktów żywnościowych dostarczanych na okręt oraz nadzór nad higieną ich przechowywania. Za odpowiednie przechowywanie żywności oraz stan sanitarny kuchni,

¹²⁴ *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej*, Mar. Woj. 1084/90, MON – DMW, Gdynia 1990, s. 100–101.

chłodni i magazynów żywnościowych odpowiada na okręcie dowódca działu kwatermistrzowskiego (podoficer żywnościowo-mundurowy lub bosman okrętowy)¹²⁵.

9.4.2. Zabiegi przeciwepidemiczne i epizootyczne

Aby zapobiegać chorobom zakaźnym lub odzwierzęcym w wojsku oraz szybko lokalizować i likwidować ogniska epidemii, prowadzi się działania przeciwepidemiczne i epizootyczne. Podstawowe czynności w tym zakresie wykonuje szef służby zdrowia, do którego obowiązków należy prowadzenie obserwacji epidemiologicznej oddziałów i pododdziałów oraz otaczającego środowiska. Organizuje on również zabiegi profilaktyczne, takie jak: przeglądy lekarskie, szczepienia ochronne, okresowe i profilaktyczne dezynfekcje, a także rozpoznanie oraz przeciwdziałanie w rejonie stacjonowania i prowadzenia działań, izolacja, obserwacja i leczenie chorych.

Przeglądy lekarskie powinno się wykonywać zaraz po zaokrętowaniu marynarzy oraz po ich powrocie z urlopów i podróży służbowych, a także na zarządzenie dowódcy okrętu lub zespołu okrętów. Przeglądy należy przeprowadzać również każdorazowo przed długimi rejsami i po powrocie z nich, po zakończeniu służby bojowej oraz remontów i prac stoczniowych.

Znaczenie przedsięwzięć przeciwepidemicznych wzrasta, gdy zagrożenie użyciem przez przeciwnika broni masowego rażenia staje się prawdopodobne, czego następstwem może być wzrost zachorowań na choroby zakaźne wśród żołnierzy, ludności cywilnej i zwierząt. Powstawaniu i rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych zapobiega się przez wczesne rozpoznanie sanitarno-epidemiologiczne i niezwłoczne przystąpienie do likwidacji stwierdzonych ognisk epidemii. W rejonach ognisk epidemii przeprowadza się szczegółowe, kliniczne i laboratoryjne badania ludzi oraz zwierząt, aby wskazać przyczyny i źródła chorób, oraz izolację chorych, obserwację i kwarantannę osób, które miały z nimi kontakt. Wykonuje się ponadto zabiegi sanitarno-higieniczne i szczepienia ochronne¹²⁶.

¹²⁵ *Regulamin służby...*, op. cit., s. 100.

¹²⁶ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 190–191.

9.5. Ochrona sanitarna załóg okrętowych przed skutkami użycia broni masowego rażenia

Celem ochrony sanitarnej załóg okrętów przed skutkami użycia broni masowego rażenia jest osłabienie lub eliminacja skutków oddziaływania jej aktywnych czynników na organizm ludzki. Polega ona na wykonaniu medycznych czynności profilaktycznych, zabiegów sanitarnych, neutralizujących lub osłabiających te skutki. Załogi okrętów chroni się przed skutkami użycia broni masowego rażenia:

- stosując systemy zabezpieczeń zbiorników wody konsumpcyjnej przed przenikaniem do nich par bojowych środków trujących, pyłów promieniotwórczych oraz toksycznych środków przemysłowych;
- stosując w warunkach skażeń indywidualne środki ochrony przed skażeniami (np. maski przeciwgazowe, odzież ochronną);
- ucząc posługiwanie się sprzętem do wykrywania skażeń i ich likwidacji oraz indywidualnymi środkami ochrony przed skażeniami.

W siłach Marynarki Wojennej RP ochrona ta realizowana jest w wymiarze taktycznym – przez organiczne siły jednostek oraz operacyjnym – przez jednostki wojsk chemicznych. Za obronę przed bronią masowego rażenia okrętu (pomocniczej jednostki pływającej) odpowiada dowódca. Aby zminimalizować skutki działania tego rodzaju broni i sprawnie kierować obroną przed nią na okręcie (pomocniczej jednostce pływającej), powołuje się specjalny zespół do wykonania tego zadania. Skutki działania broni masowego rażenia na jednostkach pływających Marynarki Wojennej, w razie użycia jej przez przeciwnika lub podczas przechodzenia okrętu przez rejony skażone, można zmniejszyć dzięki uszczelnieniu okrętu i uruchomieniu systemu spłukiwania (zraszania). W tym czasie załoga zajmuje pozycje na zamkniętych stanowiskach bojowych, zasilanych czystym powietrzem z systemów filtrowentylacji. W bazach morskich, portach i punktach manewrowego bazowania pododdziały wojsk chemicznych rozwijają okrętowe punkty likwidacji skażeń, w których okręty poddawane są zabiegom specjalnym.

Do zadań służby zdrowia, współdziałającej ze służbą obrony przeciwchemicznej w zakresie usuwania skutków użycia broni masowego rażenia, należy organizowanie ewakuacji porażonych, kontrola

stopnia skażenia ich ciał oraz umundurowania substancjami promieniotwórczymi i trującymi, przeprowadzanie częściowych i całkowitych zabiegów sanitarnych, pomiar dawek promieniowania kadry, a także składanie meldunków o stanie porażonych.

Zabezpieczenie medyczne realizowane w warunkach skażeń składa się z czterech elementów, takich jak¹²⁷:

1) Profilaktyka medyczna: w procesie decyzyjnym dowódcy uwzględniają zalecenia specjalistów służb medycznych dotyczące działań profilaktycznych i prewencyjnych, np. szczepień, podawania leków, stosowania środków do ochrony skóry.

2) Medyczne środki zapobiegawcze: zmniejszają skutki użycia broni masowego rażenia przez przestrzeganie zasad higieny podczas działań, profilaktykę zagrożeń, szczepienia ochronne i stosowanie antybiotyków, ograniczenie przemieszczania, rozpoznanie i obserwację ofiar chorób zakaźnych.

3) Leczenie porażonych w warunkach skażeń: rozmieszczenie obiektów medycznych wewnątrz ukryć dla zabezpieczenia ich przed oddziaływaniem ogniowym przeciwnika oraz bezpośrednim skażeniem, a także zastosowanie zbiorowych środków ochrony przed skażeniami, zabezpieczenie nieskażonych zapasów medycznych, żywności i płynów.

4) Ewakuacja porażonych: wiąże się z koniecznością zapewnienia porażonym w tym czasie specjalnej opieki medycznej. Ofiary konwencjonalnych środków rażenia wymagają użycia odpowiednich środków ochronnych w czasie ewakuacji przez rejony skażone i ze strefy skażeń. Porażeni powinni być transportowani do strefy nieskażonej w specjalnych workach z systemem dostarczania powietrza.

9.6. Logistyka służby zdrowia

Logistyka medyczna jest niewrażliwym podsystemem, który warunkuje funkcjonowanie służby zdrowia. Obejmuje on takie działania, jak: finansowanie, pozyskiwanie, magazynowanie, zaopatrywanie, transportowanie, dystrybucja, rotacja, konserwacja i naprawa sprzętu, wyposażenia i środków ewakuacji służby zdrowia oraz utylizacja sprzętu, środków i materiałów medycznych. Zajmuje się również pozyskiwaniem, przechowywaniem oraz dostarczaniem krwi i preparatów

¹²⁷ *Regulamin działań...*, op. cit., s. 132.

krwiopochodnych. Realizacja tych zadań jest warunkiem zapewnienia efektywnego udzielania świadczeń medycznych na poszczególnych etapach ewakuacji¹²⁸.

Logistyka medyczna nadzoruje ponadto działanie podsystemu łączności dla celów medycznych oraz opracowuje, przesyła i gromadzi dane medyczne. Środki medyczne wojskowej służby zdrowia są szczególną kategorią zaopatrzenia. Ponieważ środki medyczne odgrywają kluczową rolę w świadczeniu usług medycznych rannym i chorym, uruchamia się je w odpowiedzi na potrzeby kliniczne. Muszą być one przepisywane w odpowiedniej dawce i podawane w określonym czasie, a decydują o tym indywidualne potrzeby poszkodowanego. Same środki medyczne, ze względu na swój charakter, wymagają ścisłej kontroli i specjalistycznego zarządzania. Mają ograniczony dopuszczalny okres przechowywania. Należy pamiętać o przestrzeganiu szczególnych warunków ich magazynowania i transportu. Pod względem prawnym natomiast podlegają specjalnej ochronie zgodnie z zasadami konwencji genewskiej. Zaopatrywanie w krew i preparaty krwiopochodne stanowi dość złożony problem, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę takie czynniki, jak ich ograniczoną dostępność czy względy etyczne¹²⁹.

Aby zaopatrywanie medyczne odbywało się sprawnie, należy pamiętać o zasadzie stałej gotowości, dostarczaniu sprzętu i materiałów medycznych w formie zestawów oraz wyborze najkrótszej drogi. Zaopatrywanie medyczne stanowi ogół czynności związanych z dostarczaniem wojskom sprzętu i materiałów medycznych. Polega ono na zaopatrywaniu żołnierzy w indywidualne wyposażenie sanitarne, a oddziałów i pododdziałów służby zdrowia – w środki materiałowe i płyny infuzyjne.

Środki materiałowe służby zdrowia dzielą się na:

- sprzęt medyczny, czyli środki trwałe, takie jak narzędzia, aparaty, meble lekarskie, zestawy medyczne i pojazdy specjalne;
- materiały medyczne, czyli artykuły jednorazowego użytku i sprzęt wielokrotnego użytku o niedużej wartości.

Materiały medyczne stanowią indywidualne wyposażenie medyczne. Materiały zabezpieczenia bojowego przeznaczone są do udzielania pomocy rannym i chorym, a materiały zabezpieczenia bieżącego (naliczane na łóżko szpitalne) wykorzystywane są w codziennej pracy personelu medycznego, niezależnie od rodzaju działań. Zapasy materiałów zabezpieczenia bojowego gromadzi się na szczeblu

¹²⁸ *Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych...*, op. cit., s. 52.

¹²⁹ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1)*, s. 70–73.

taktycznym (na 30% stanu osobowego) w jednostkach wojskowych i okręgowym (na 6% stanu osobowego).

W zaopatrywaniu oddziałów i pododdziałów w środki medyczne obowiązuje zasada stałej gotowości, która nakazuje uzupełniać zapasy środków medycznych do pełnych norm należności, zanim zostaną one wprowadzone do walki¹³⁰.

Kolejnym ważnym zadaniem logistyki medycznej, uwzględnianym w zabezpieczeniu medycznym, jest utylizacja odpadów medycznych. Funkcję zarówno gestora, jak i centralnego organu logistycznego zarządzającego sprzętem i materiałami służby zdrowia jest Inspektorat Wojskowej Służby Zdrowia. Wykaz sprzętu i materiały służby zdrowia przedstawia załącznik.

¹³⁰ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 193.

Rozdział 10

KOMENDA PORTU WOJENNEGO

10.1. Pojęcie komendy portu wojennego

Siły brzegowe Marynarki Wojennej składają się z jednostek bojowych oraz jednostek wsparcia i zabezpieczenia bojowego działań sił okrętowych. Zabezpieczenie bojowe obejmuje stacjonarne jednostki logistyczne i mobilne. Jednostki stacjonarne przeznaczone są do zabezpieczenia bazowania i odtwarzania gotowości do działań sił okrętowych oraz gromadzenia i przechowywania zapasów środków bojowych i materiałowych. Mobilne jednostki logistyczne wykorzystuje się natomiast do zaopatrywania, transportu, ewakuacji oraz rozśrodkowania środków bojowych i materiałowych¹³¹.

Do stacjonarnych jednostek logistycznych Marynarki Wojennej należy komenda portu wojennego. Jest to oddział logistyczny szczebla pułku, wchodzący w skład flotylli okrętów i flotylli obrony wybrzeża. Komenda portu wojennego realizuje zadania logistyczne zabezpieczenia zespołów jednostek pływających i brzegowych Marynarki Wojennej RP. Zgodnie z ustawą o finansach publicznych, jest wojskową jednostką budżetową, co oznacza, że pełni rolę dysponenta środków budżetowych trzeciego stopnia (dysponentem pierwszego stopnia jest Ministerstwo Obrony Narodowej, a drugiego – Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP).

W czasie pokoju komenda portu wojennego stanowi ogniwo systemu zaopatrywania i szkolenia żołnierzy oraz prowadzenia gospodarki wojskowej. W ogólnym systemie działalności gospodarczej wojska jest specjalnie powołaną wojskową jednostką budżetową, przeznaczoną do obsługi i zaopatrywania jednostek flotylli okrętów lub flotylli obrony wybrzeża i innych przydzielonych jednostek, zgodnie z wyciągiem z planu przydziałów gospodarczych. Komenda portu wojennego zaopatruje i obsługuje wszystkie okręty stanowiące jej stałe

¹³¹ *Regulamin działań...*, op. cit., s. 19.

zaopatrzenie, głównie w bazach morskich i punktach bazowania oraz przydzielonej strefie odpowiedzialności. Może również zaopatrywać inne okręty, poza planem przydziałów gospodarczych, znajdujące się w jej strefie działania.

Struktura organizacyjna, odpowiednio przygotowany stan osobowy, ilość i jakość uzbrojenia oraz wyposażenie umożliwiają komendzie portu wojennego wykonanie różnych zadań w zakresie zabezpieczenia logistycznego, odpowiadających jej przeznaczeniu.

Działalnością komendy portu wojennego kieruje, zgodnie z zasadą jednoosobowego dowodzenia, komendant portu wojennego. Wydaje on rozkazy, instrukcje, wytyczne i polecenia w sprawach wynikających z jego zakresu kompetencji. Komendant portu wojennego podlega bezpośrednio dowódcy flotyli okrętów (dowódcy flotyli obrony wybrzeża). Prawo rozkazywania komendantowi portu ma dowódca flotyli okrętów, flotyli obrony wybrzeża i jego przełożeni. Merytoryczny nadzór nad określonymi dziedzinami działalności komórek organizacyjnych komendy portu wojennego sprawują szefowie komórek organizacyjnych flotyli okrętów i flotyli obrony wybrzeża w zakresie przydzielonych im kompetencji.

10.2. Rola i zadania komendy portu wojennego w zaopatrywaniu i obsłudze okrętów

Komenda portu wojennego zapewnia bezpieczny i rozczłonkowany postój okrętów i pomocniczych jednostek pływających oraz odpowiada za organizację zaopatrzenia i obsługi zespołów okrętów. W składach komendy portu wojennego przechowuje się, zgodnie z obowiązującymi normami, zapasy środków bojowych i materiałowych przeznaczone dla zaopatrywanych jednostek. Funkcja komendy portu wojennego sprowadza się do bezpośredniego dostarczania uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia materiałowego, a także świadczenia usług mających na celu zaspokojenie potrzeb wszystkich jednostek przydzielonych do zaopatrzenia.

Do podstawowych zadań komendy portu wojennego, realizowanych w systemie wszechstronnego zabezpieczenia codziennej i bojowej działalności zespołów okrętów oraz jednostek brzegowych Marynarki Wojennej, należy:

- 1) Zapewnienie pełnej gotowości sił własnych do prowadzenia działań bojowych.

2) Organizowanie w wyznaczonych działach okrętów i innych jednostek brzegowych, we własnej strefie odpowiedzialności, zgodnego z normami należności i terminowego zaopatrywania w środki bojowe i materiałowe.

3) Przygotowanie i wykonanie kompleksowego dowozu transportem lądowym i morskim środków zaopatrzenia, bojowych i materiałowych do punktów bazowania okrętów, wysuniętych punktów zaopatrywania okrętów i bezpośrednio do okrętów stojących na redach i działających na morzu.

4) Utrzymywanie (nakazanych normami) zapasów środków bojowych i materiałowych oraz ich terminowa rotacja.

5) Wykonywanie usług remontowych oraz utrzymywanie koniecznej infrastruktury remontowej po to, aby umożliwić przydzielonym do zaopatrzenia jednostkom pozostanie w stanie gotowości eksploatacyjnej, a także obsługiwanie i użytkowanie okrętów oraz innego rodzaju uzbrojenia i sprzętu wojskowego będącego w ich wyposażeniu.

6) Organizowanie zabezpieczenia medycznego, przedsięwzięć sanitarno-higienicznych oraz przeciwepidemicznych i przeciwzootycznych, aby zapewnić właściwy stan zdrowia żołnierzy. Komenda jest przygotowana do udzielania pierwszej pomocy lekarskiej, ewakuacji porażonych i chorych, zapobieżenia wybuchowi chorób wśród ludzi i zwierząt oraz krótkoterminowego leczenia rannych i chorych.

7) Przygotowanie i utrzymywanie w stanie pełnej sprawności infrastruktury morskiej, w tym nabrzeża i urządzeń portowych, oraz stworzenia odpowiednich warunków do bezpiecznego postoju okrętów w portach.

8) Zapewnienie bezpieczeństwa pływania na redach, w basenach i kanałach portowych oraz organizowanie ratownictwa przybrzeżnego załóg, okrętów i innych pojazdów pływających.

9) Ochrona przed bronią masowego rażenia, obrona przeciwdywersyjna i powietrzna w punktach bazowania okrętów, rejonie rozmieszczenia pododdziałów komendy, a także bezpośrednia ochrona pododdziałów logistycznych podczas ich przegrupowania.

10) Utrzymywanie bazy szkoleniowej umożliwiającej organizację, zgodnie z obowiązującymi programami i wytycznymi przełożonych, szkolenia żołnierzy własnych pododdziałów i jednostek przydzielonych do zaopatrzenia.

11) Zapewnienie fizycznej ochrony i obrony obiektów komendy portu wojennego, magazynów i składów w nim się

znajdujących oraz ochrony systemów i sieci teleinformatycznych.

12) Organizowanie i nadzorowanie przedsięwzięć z zakresu ochrony środowiska morskiego.

Do komendy portu wojennego należy także wykonywanie typowych dla czasu pokoju lub wojny zadań¹³². W czasie pokoju do obowiązków komendy portu wojennego należy:

- utrzymanie stałej gotowości bojowej i mobilizacyjnej oraz wymaganych normami zapasów środków bojowych i materiałowych;
- osiągnięcie koniecznego stopnia zdolności bojowej podległych sił na czas zagrożenia lub wojny;
- szkolenie stanów osobowych pododdziałów zgodnie z doktrynalnymi dokumentami narodowymi oraz ze wspólną doktryną i procedurami NATO;
- utrzymanie w gotowości do użycia – w razie sytuacji kryzysowych – planowanych do wydzielenia sił i środków.

Podczas wojny komenda portu wojennego odpowiada za:

- zaopatrywanie jednostek przydzielonych pod względem gospodarczym oraz okrętów i jednostek wojskowych czasowo bazujących w porcie wojennym w niezbędne środki bojowe i materiałowe;
- rozwijanie bazy morskiej;
- ochrona i obrona bazy morskiej;
- przygotowanie przez obsługę techniczną uzbrojenia broni podwodnej;
- zabezpieczenie ratownicze w strefie odpowiedzialności flotylli;
- realizacja nałożonych zadań mobilizacyjnych.

Sekcje i składy komendy portu wojennego, powołane do materiałowo-technicznego, finansowego, medycznego, inżynierskiego i ratowniczego zabezpieczenia szkolenia, utrzymania stałej gotowości bojowej i osiągnięcia wyższych jej stanów, funkcjonują zgodnie wytycznymi właściwych przełożonych, którzy kierują zarówno szkoleniem, jak i procesami gospodarczymi. Osoby funkcyjne komendy portu wojennego mają uprawnienia do gromadzenia i zużywania środków materiałowych. Ponoszą odpowiedzialność za całokształt organizowanej przez siebie działalności gospodarczej oraz za poziom zaspokojenia potrzeb jednostek przydzielonych do zaopatrzenia.

¹³² M. Bruchal, *Charakterystyka procesu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych 3 Flotylli Okrętów* (praca studyjna), AMW, Gdynia 2008, s. 26.

10.3. Struktura organizacyjna komendy portu wojennego

Działalnością szkoleniową i gospodarczą komendy portu wojennego w pełni dowodzi komendant portu, który jest przełożonym całego jej stanu osobowego. Kieruje on osobiście służbą bezpośrednio mu podległych osób funkcyjnych, określając cele, stawiając zadania i egzekwując ich wykonanie. Stwarza im optymalne warunki do realizacji wskazanych celów, ale jednocześnie zapewnia odpowiednią samodzielność.

Komendant portu zarządza – za pośrednictwem swoich zastępców i innych zależnych od niego osób funkcyjnych – określonymi specjalistycznymi dziedzinami działalności podległych pododdziałów. Dowodzenie polega na utrzymaniu wymaganego stanu gotowości bojowej pododdziałów komendy portu wojennego oraz ich użycia w działalności pokojowej i warunkach bojowych.

Komendant portu wojennego ponosi odpowiedzialność za gotowość bojową i wszechstronne przygotowanie do działań zarządzanej przez siebie komendy, wyszkolenie personelu, stan techniczny uzbrojenia i sprzętu wojskowego, prowadzenie gospodarki materiałowo-technicznej i finansowej oraz realizację zadań związanych z zaopatrzeniem i obsługą jednostek przydzielonych do zaopatrzenia.

Szef logistyki oraz szefowie pionów i sekcji zarządzają właściwymi specjalistycznymi dziedzinami działalności komendy portu wojennego. W zakresie kompetencji szefów wydziałów i pionów leży wydawanie szczegółowych wytycznych i zaleceń, udzielanie niezbędnych instruktaży oraz sprawowanie fachowego nadzoru nad wyszkoleniem i działalnością specjalistyczną pododdziałów.

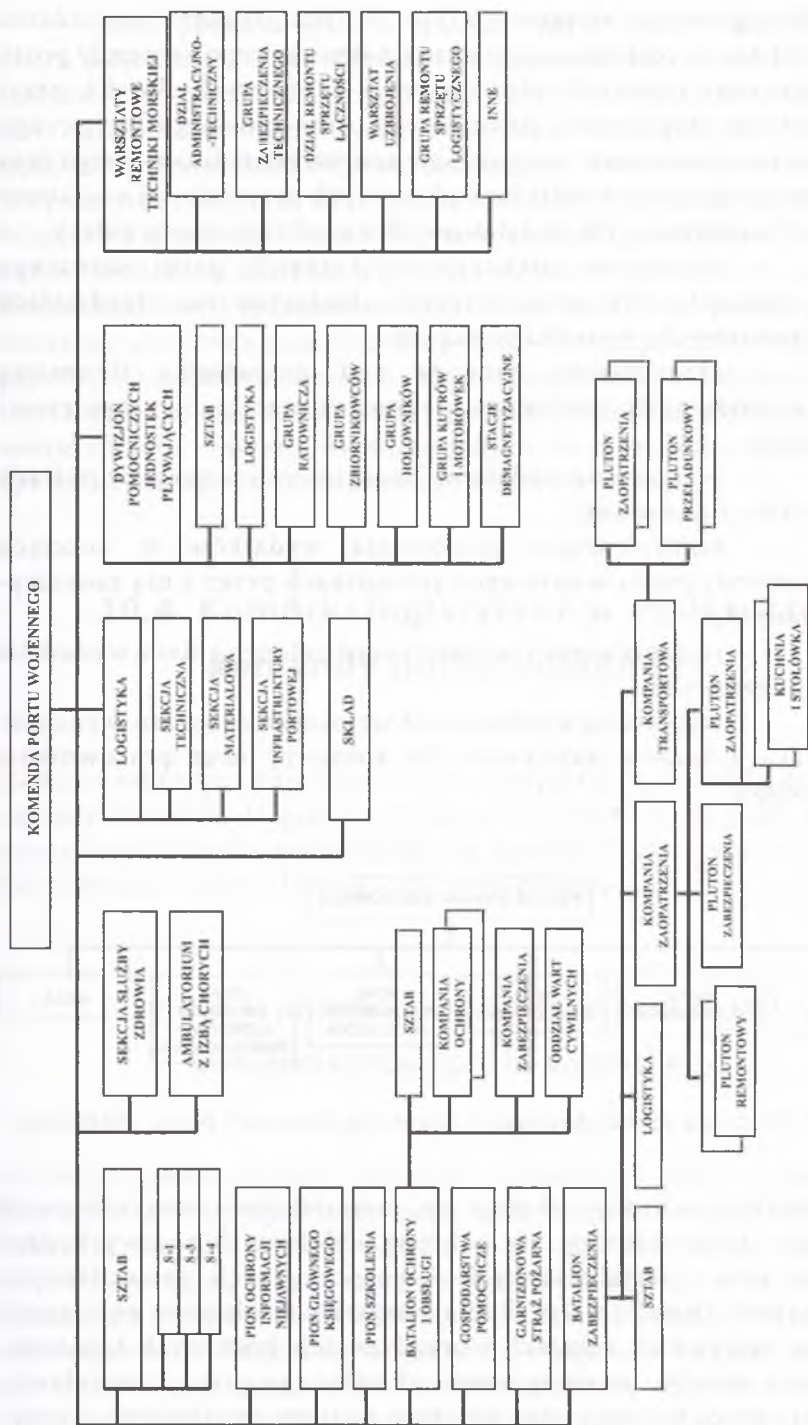
W skład komendy portu wojennego (rys. 38) wchodzi:

- sztab;
- pion ochrony informacji niejawnych;
- pion głównego księgowego;
- pion szkolenia;
- logistyka;
- skład;
- dywizjon pomocniczych jednostek pływających;
- warsztaty remontu techniki morskiej;
- sekcja służby zdrowia;
- ambulatorium z izbą chorych;
- batalion zabezpieczenia;

- batalion obsługi i ochrony;
- garnizonowa straż pożarna;
- gospodarstwa pomocnicze.

Sztab jest organem komendanta portu, za pomocą którego dowodzi podległymi pododdziałami. Powołuje się go, aby zapewnić organizację komendy portu wojennego i ciągłość jej dowodzenia oraz planowanie i koordynowanie zaopatrywania i obsługi okrętów. Na czele sztabu stoi szef, który pełni funkcję koordynującą w odniesieniu do pododdziałów i sztabu komendy portu wojennego. Sztab powinni tworzyć specjaliści zajmujący się organizacją szkolenia, obrony i ochrony obiektów komendy portu wojennego, mobilizacyjnego rozwinięcia jej pododdziałów oraz łączności i ewidencji kadrowej. Sztab odpowiada za planowanie oraz przygotowanie użycia sił do obrony portu i rozwijanych punktów manewrowego bazowania sił flotylli zgodnie z decyzją komendanta portu. Organizuje też szkolenie pododdziałów komendy portu wojennego, aby zapewnić im wysoki poziom gotowości bojowej. Do podstawowych zadań sztabu należy:

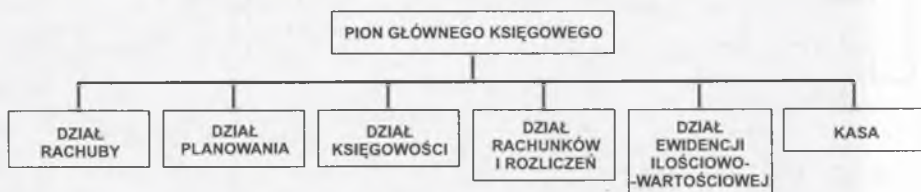
- organizowanie dowodzenia pododdziałów komendy portu wojennego oraz przygotowanie do rozwinięcia wojennego systemu dowodzenia;
- opracowanie dokumentów osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej i dokumentacji mobilizacyjnej komendy portu wojennego;
- planowanie użycia i zabezpieczenie gotowości bojowej sił przeznaczonych do obrony portu;
- utrzymywanie w pododdziałach wysokiego stanu dyscypliny wojskowej;
- planowanie i koordynowanie przedsięwzięć dotyczących dowodzenia pododdziałami komendy;
- sprawowanie nadzoru nad stopniem przygotowania pododdziałów komendy do wykonywania podstawowych zadań, zgodnie z ich przeznaczeniem, i utrzymaniem przez nie wysokiej gotowości bojowej;
- planowanie, organizowanie i prowadzenie życia służbowego komendy;
- przygotowanie prac organizacyjno-ewidencyjnych i kierowanie nimi;
- współdziałanie z wojskowymi komendami uzupełnień w zakresie potrzeb mobilizacyjnych i szkolenia żołnierzy rezerwy;
- planowanie i organizowanie zabezpieczenia materiałowego szkolenia pododdziałów komendy portu wojennego oraz kierowanie rozbudową terenowej bazy szkoleniowej.



Rys. 38. Struktura komendy portu wojennego (wariant)

Pion głównego księgowego (rys. 39) jest organem komendanta portu. Kieruje on realizacją zaopatrzenia finansowego komendy portu wojennego oraz jednostek pływających i brzegowych flotylli, przydzielonych do zaopatrzenia finansowego. Pion głównego księgowego odpowiada za planowanie i organizację zaopatrzenia finansowego oraz terminowe rozliczenie wydatków budżetowych przyznanych wojskowej jednostce budżetowej. Do podstawowych zadań tego pionu należy:

- terminowe zaopatrywanie komendy portu wojennego i pododdziałów gospodarczych, będących na przydziałach finansowych, w środki pieniężne;
- sprawowanie nadzoru nad gospodarką finansową komendy portu wojennego i jednostek przez z nią zaopatrywanych;
- planowanie wydatków budżetowych w zakresie potrzeb służby finansowej;
- kontrolowanie planowania wydatków w sekcjach komendy portu wojennego i jednostkach przez z nią zaopatrywanych;
- nadzorowanie realizacji przydzielonego planu wydatków budżetowych;
- wypłacanie w nakazanych terminach uposażeń, wynagrodzeń i innych należności dla żołnierzy oraz pracowników wojska.



Rys. 39. Struktura pionu głównego księgowego komendy portu wojennego

Batalion ochrony i obsługi jest pododdziałem komendy portu wojennego, który zajmuje się ochroną obiektów brzegowych oraz realizacją prac specjalistycznych i gospodarczych prowadzonych w jej służbach. Batalion ten skupia wszystkich żołnierzy pełniących służbę we wszystkich sekcjach i urządzeniach portowych komendy. Odpowiada ponadto za utrzymanie, określonego przez komendanta, stanu gotowości bojowej oraz należyty poziom wyszkolenia i przygotowania stanu osobowego do ochrony obiektów i obsługi sprzętu technicznego.

Straż pożarna jest to specjalistyczny pododdział komendy portu wojennego, który zapewnia bezpieczeństwo przeciwpożarowe wszystkim jej obiektom. Organizuje i prowadzi akcje ratownicze – gasi pożary i likwiduje inne miejscowe zagrożenia w macierzystej jednostce wojskowej. Pododdział odpowiedzialny jest również za ochronę przeciwpożarową okrętów oraz pomocniczych jednostek pływających. Wspiera Państwową Straż Pożarną w prowadzeniu działań ratowniczych, usuwania skutków klęsk żywiołowych lub innych zagrożeń. Pododdział ten każdorazowo organizuje i realizuje przedsięwzięcia związane z ochroną przeciwpożarową podczas załadunku na jednostki pływające i rozładunku z nich rakiet, torped, min, bomb głębinowych i amunicji. Do jego zadań należy ponadto planowanie oraz przygotowanie sprzętu i materiałów niezbędnych do zabezpieczenia szkolenia specjalistycznego stanu osobowego straży pożarnej.

10.4. Komórki logistyczne w strukturze komendy portu wojennego

Zadania zabezpieczenia logistycznego wszystkich pododdziałów, które zaopatrjuje komenda portu wojennego, realizowane są przez komórki pionu logistyki oraz pododdziały lub komórki logistyczne podlegające bezpośrednio komendantowi portu wojennego.

10.4.1. Komórki logistyczne podległe komendantowi portu wojennego

Dywizjon pomocniczych jednostek pływających jest to pododdział komendy portu wojennego mający mobilny potencjał logistyczny. Przeznaczony jest do realizacji zadań w strefie morskiej, w oddaleniu od bazy morskiej, w tym zaopatrywania oraz obsługi okrętów bezpośrednio na morzu, redach, kotwicowiskach, poligonach morskich oraz w awanportach i basenach portowych. Do jego zadań należy też prowadzenie ewakuacji uszkodzonej techniki morskiej oraz ratowanie załóg okrętów. Dywizjon pomocniczych jednostek pływających odpowiada za utrzymanie określonego przez komendanta portu wojennego stanu gotowości bojowej podległych sił i środków oraz należyty poziom

wyszkolenia i przygotowania stanu osobowego do zabezpieczenia działalności w porcie, na redach i w rejonach alarmowych. Do podstawowych zadań dywizjonu należy:

- planowanie i organizowanie przedsięwzięć w zakresie utrzymania sił i środków dywizjonu w gotowości do zabezpieczenia działań flotylli;
- utrzymanie w gotowości sił ratownictwa morskiego;
- kierowanie szkoleniem, a w szczególności szkoleniem specjalistycznym załóg pomocniczych jednostek pływających;
- organizowanie współdziałania w zakresie obrony przeciwlotniczej, przeciwdywersyjnej oraz przed bronią masowego rażenia;
- wykonywanie innych zadań wynikających z obowiązujących dyrektyw, rozkazów i zarządzeń przełożonych.

Dywizjony pomocniczych jednostek pływających realizują usługi logistyczne, takie jak zaopatrywanie, zabezpieczenie szkolenia, zabezpieczenie ratownicze i ewakuacji technicznej oraz zabezpieczenie medyczne i ewakuacji medycznej. Zakres możliwych do wykonania usług logistycznych jest ściśle powiązany ze strukturą dywizjonu, jego składem oraz typami i możliwościami taktyczno-technicznymi eksploatowanych jednostek pływających.

Dywizjon pomocniczych jednostek pływających tworzą¹³³:

1) **Jednostki pomocnicze** – przeznaczone są do realizacji zadań wsparcia oraz zabezpieczenia bojowego i specjalnego działań okrętów bojowych. Zaopatrują je w paliwo, wodę, prowiant i amunicję oraz wykonują doraźne remonty. Do tej grupy jednostek należą okręty rozpoznawcze, dowodzenia i wsparcia logistycznego oraz okręty i kutry hydrograficzne, ratownicze, a także okręt-baza, okręty szpitalne, szkolne oraz zbiornikowce, transportowce i okręty usługowe.

2) **Bazowe środki pływające** – zaopatrują i obsługują okręty bojowe i pomocnicze w portach i na redach oraz zabezpieczają funkcje bytowe ich załóg. Jednostki te nie są przystosowane do wypełniania swych zadań na otwartym morzu. Grupę tę tworzą holowniki, kutry oraz motorówki transportowe i hydrograficzne, a także barki transportowe i warsztatowe, dźwigi pływające, doki, koszary pływające i magazyny pływające.

Zbiornikowce paliwowe służą do przyjmowania, transportu i wyładunku produktów naftowych w portach, z i na nieuzbrojony brzeg oraz na pełnym morzu. Zaopatrują w produkty naftowe okręty w portach i na morzu (zarówno będące w ruchu, jak i na postoju).

¹³³ *Regulamin działań...*, op. cit., s. 18

Zbiornikowce wodne przeznaczone są do zaopatrywania w wodę jednostek w portach i na morzu oraz do jej transportu pomiędzy bazami morskimi i punktami bazowania okrętów.

Jednostki ratownicze i holowniki zabezpieczają działania bojowe pod względem ratowniczym, ewakuacji medycznej i technicznej oraz prowadzą poszukiwania rozbitków. Holują unieruchomione jednostki pływające, ściągają je z mielizn, udzielają pomocy technicznej przy zapobieganiu zatonięciom oraz przy gaszeniu pożarów. Jednostki pływające dywizjonu przewożą także osoby i ładunki pomiędzy okrętami na morzu oraz pomiędzy nimi a punktami bazowania.

Batalion zabezpieczenia jest pododdziałem logistycznym komendy portu wojennego i realizuje zadania transportowe, m.in. dowozi środki bojowe i materiałowe do pododdziałów, które zostały przydzielone komendzie portu. Wykonywane przez batalion działania dotyczą głównie transportu samochodowego oraz eksploatacji sprzętu służby samochodowej i komunikacji wojskowej. Do głównych grup sprzętu używanego przez batalion można zaliczyć:

- samochody szosowe o średniej i dużej ładowności;
- samochody osobowe, terenowe i dostawcze oraz autobusy;
- cysterny paliwowe i na wodę;
- traktory kołowe i gąsienicowe oraz wózki akumulatorowe i spalinowe;
- sprzęt mechanizacji prac przeładunkowych, tj. żurawie przeładunkowe o średnim i dużym udźwigu oraz podnośniki widłowe.

Warsztat remontowy techniki morskiej jest to pododdział komendy portu wojennego, który bezpośrednio podlega komendantowi. Warsztat wykonuje wszechstronną obsługę techniczną, remonty i naprawy oraz przeglądy techniczne uzbrojenia i sprzętu wojskowego jednostek pływających i brzegowych przydzielonych na zaopatrzenie. Składa się on z grupy warsztatów i pracowni wyposażonych w niezbędny sprzęt oraz urządzenia do przeprowadzania obsługi i remontów uzbrojenia i sprzętu znajdującego się na jednostkach pływających Marynarki Wojennej. Warsztaty zatrudniają kadrę zawodową i pracowników cywilnych wojska mających niezbędne kwalifikacje i uprawnienia.

Obsługi techniczne oraz remonty uzbrojenia i sprzętu wojskowego prowadzone są w warsztacie remontowym techniki morskiej zgodnie z planem prac obsługowo-remontowych oraz doraźnie – na podstawie zleceń (zgłoszeń). Remonty są planowane po uwzględnieniu złożonych przez jednostki pływające oraz brzegowe zapotrzebowań

i zgłoszeń. Warsztat remontowy techniki morskiej realizuje remonty takich elementów jednostek pływających i brzegowych, jak: kadłuby, instalacje okrętowe, wyposażenie pokładowe, uzbrojenie morskie i ogólnowojskowe oraz sprzęt logistyczny.

Warsztaty oferują ponadto jednostkom fachową pomoc techniczną, której udzielają specjalistyczne grupy serwisowe. Realizując zabezpieczenie materiałowo-techniczne potrzeb obsługowo-remontowych, warsztaty remontowe współpracują z właściwymi sekcjami logistycznymi komendy portu wojennego, do których są przydzielone jako pododdział gospodarczy.

Do podstawowych zadań mających na celu odtworzenie gotowości bojowej w rozwiniętym systemie bazowania sił flotylli należy utrzymanie w stałej gotowości i sprawności technicznej ruchomych warsztatów, zgodnie z posiadanym potencjałem obsługowym, oraz środków materiałowych niezbędnych do realizacji wyznaczonych celów.

Skład to wewnętrzna komórka komendy portu wojennego, która zajmuje się przechowywaniem, utrzymywaniem i rotacją zapasów zarówno użytku bieżącego, jak i wojennych. Skład obejmuje magazyny specjalistyczne środków bojowych i materiałowych, takich jak: sprzęt techniczno-okrętowy, łączności i obserwacji technicznej oraz broń podwodna, uzbrojenie i elektryczne źródła zasilania, a także sprzęt samochodowy i przeciwchemiczny, żywność, materiały pędne i smary, leki i materiały medyczne. W strukturze tej funkcjonuje również laboratorium materiałów pędnych i smarów.

Sekcja służby zdrowia realizuje zadania w zakresie organizacji zabezpieczenia medycznego stanu osobowego komendy portu wojennego oraz wszystkich jej jednostek, które zaopatruje. Sekcja dostarcza materiały i sprzęt medyczny oraz prowadzi leczenie i ewakuację, a przede wszystkim jest odpowiedzialna za utrzymanie wymaganego stanu zdrowia żołnierzy. Zajmuje się ponadto ewidencją materiałową w zakresie służby zdrowia i wyszkoleniem sanitarnym personelu.

Ambulatorium z izbą chorych stanowi komórkę wewnętrzną komendy portu wojennego. Ambulatorium odpowiada za organizację i planowanie zabezpieczenia medycznego. Przeprowadza badania okresowe żołnierzy i pracowników wojska oraz wykonuje okresowe lub doraźne przeglądy lekarskie i szczepienia ochronne. Organizuje również badania dla żołnierzy nowo przybyłych, odchodzących do rezerwy oraz powołanych na ćwiczenia rezerwy. Sprawuje nadzór nad stanem sanitarnohigienicznym i kieruje przedsięwzięciami profilaktycznymi, których celem jest zapobieganie zachorowaniom na choroby zakaźne. Ambulatorium wykorzystuje się ponadto do organizowania i prowadzenia leczenia ambulatoryjnego i stacjonarnego w izbie

chorych oraz udzielania pomocy kwalifikowanej. Podczas osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej w ambulatorium portowego przygotowuje się portowy punkt medyczny.

10.4.2. Struktura organizacyjna i komórki pionu logistyki komendy portu wojennego

Logistyka komendy portu wojennego jest organem komendanta portu. Jej zadanie polega na kierowaniu i realizacji zabezpieczenia logistycznego jednostek pływających i pododdziałów brzegowych, które zaopatrzuje komenda. Struktura pionu logistyki komendy portu wojennego (rys. 40) wygląda następująco:

1) Sekcja materiałowa składająca się ze służby:

- zaopatrzenia w środki bojowe;
- żywnościowej;
- mundurowej;
- materiałów pędnych i smarów.

2) Sekcja techniczna obejmująca służbę:

- techniczno-okrętową;
- łączności, nawigacji i hydrografii;
- uzbrojenia;
- broni podwodnej;
- czołgowo-samochodową.

3) Sekcja infrastruktury portowej.

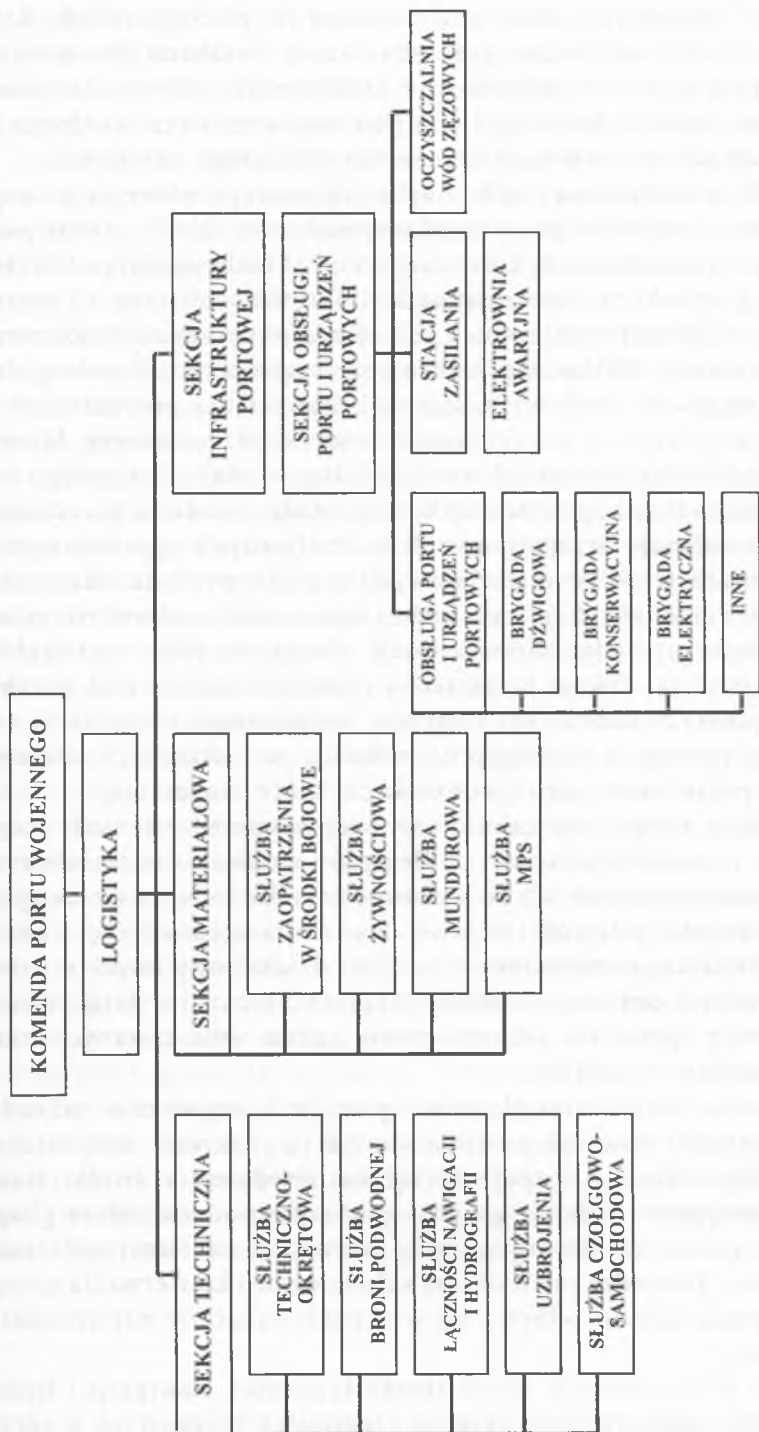
Służby sekcji materiałowej przeznaczone są do tworzenia odpowiednich warunków socjalno-bytowych żołnierzom zespołów okrętów oraz jednostkom brzegowym Marynarki Wojennej, które zaopatrują. Do ich zadań należy terminowe i pełne zabezpieczenie działań komendy portu wojennego pod względem zaopatrzenia materiałowego. Sekcja ta kieruje organizacją żywienia stanów osobowych jednostek brzegowych oraz zespołów okrętów w warunkach koszarowych, polowych i na okrętach. Służby wykonują takie usługi, jak: kąpiel, strzyżenie włosów, wymiana bielizny osobistej i pościelowej oraz naprawa i pranie umundurowania. W zakresie gospodarki materiałowej służby sekcji materiałowej odpowiadają z tytułu nadzoru za całokształt gospodarki żywnościowej i mundurowej, a także materiałami pędnymi i smarami oraz środkami bojowymi. Sekcja opracowuje dokumenty planistyczne oraz prowadzi dokumentację eksploatacyjną, materiałową i sprawozdawczą. Służby odpowiadają także za zaopatrywanie w produkty spożywcze, przedmioty mundurowe, materiały pędne i smary, sprzęt i materiały

eksploatacyjne oraz utrzymanie normatywnych zapasów środków materiałowych w podległych działach materiałowych. W zakresie odtwarzania gotowości bojowej pododdziałów własnych komendy portu wojennego i jednostek, które zaopatruje, służby sekcji materiałowej dokonują kalkulacji zużycia środków materiałowych, a następnie określają możliwości ich uzupełnienia w czasie przygotowania i prowadzenia działań wojennych. Do obowiązków tej sekcji należy też kierowanie działalnością systemu zaopatrywania i eksploatacji w podległych działach materiałowych oraz przygotowanie zależnych służb do wykonywania zadań związanych z osiągnięciem wyższych stanów gotowości bojowej i zaopatrywaniem podczas działań wojennych w rozwiniętym systemie bazowania.

Służba żywnościowa ustala oraz planuje potrzeby materiałowe i finansowe, a także kupuje, odbiera i przechowuje materiały i środki spożywcze. Opracowuje jadłospisy dla pododdziałów, za których wyżywienie odpowiada, w tym dla kuchni okrętowych, oraz zapewnia żywienie żołnierzy. Sprawuje też nadzór sanitarno-higieniczny nad działalnością całego bloku żywnościowego, m.in. nad przechowywaniem środków zaopatrzenia żywnościowego oraz konserwacją i naprawą sprzętu. Służba prowadzi ewidencję i sprawozdawczość dotyczącą gospodarki sprzętem i środkami służby żywnościowej.

Służba mundurowa zaopatruje zespołowe i indywidualne jednostki w przedmioty mundurowe oraz nadzoruje gospodarkę mundurową. Planuje potrzeby materiałowe i finansowe, gromadzi i przechowuje przedmioty zaopatrzenia mundurowego oraz prowadzi ewidencję i sprawozdawczość. Utrzymuje określone normami zapasy i kontroluje warunki ich przechowywania. Organizuje właściwe funkcjonowanie bazy usługowej, która zapewnia naprawy oraz pranie i czyszczenie przedmiotów zaopatrzenia mundurowego oraz kąpiel marynarzy.

Służba materiałów pędnych i smarów odpowiada za utrzymanie, wymaganych pod względem ilości i gatunków, materiałów pędnych i smarów, aby zaspokoić potrzeby własne i wszystkich typów jednostek pływających w Marynarce Wojennej RP. Zajmuje się ponadto uzupełnianiem i wydawaniem okrętom i pomocniczym jednostkom pływającym materiałów pędnych i smarów. Kontroluje limity zużycia i przestrzeganie normatywów na jednostkach pływających oraz całokształt gospodarki materiałowej w tym zakresie. Aby zapewnić właściwą jakość dostarczanych paliw, zaopatruje zbiornikowce i barki paliwowe w sprzęt do określania ich gęstości i czystości, kontroluje jego jakość oraz przyjmuje pochodzące z jednostek pływających próbki paliw i przeprowadza ich analizy laboratoryjne.



Rys. 40. Struktura pionu logistyki komendy portu wojennego (wariant)

Do zadań służby zaopatrzenia w środki bojowe należy magazynowanie nakazanych normami zapasów w pododdziałach, które zaopatruje, oraz racjonalne gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczonymi na ich uzupełnianie. Służba nadzoruje też utrzymanie właściwego stanu technicznego środków bojowych oraz zapobiega ich utracie i szkodom wynikającym z nieodpowiedniego użytkowania.

Sekcja techniczna jest komórką organizacyjną kierującą zaopatrzeniem w uzbrojenie i sprzęt wojskowy pododdziałów komendy portu wojennego oraz jednostek, które zaopatruje. Służby sekcji technicznej zapewniają wysoki poziom eksploatacji okrętów, uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Zespołom okrętów i pododdziałom brzegowym komendy portu wojennego dostarczają uzbrojenie i sprzęt wojskowy zgodnie z obowiązującymi tabelami należności. Zaopatrują przydzielone im jednostki w techniczne środki materiałowe i części zamienne, które są niezbędne do właściwej eksploatacji, obsługiwania technicznego oraz napraw uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Odpowiada za planowanie, rotację i ewidencję utrzymywanych normatywnych zapasów sprzętu i technicznych środków materiałowych w podległych działach materiałowych. Personel sekcji technicznej opracowuje dokumenty planistyczne oraz prowadzi dokumentację eksploatacyjną, materiałową i sprawozdawczą. Sekcja ta ponadto sprawuje nadzór nad przebiegiem eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego, remontami oraz legalizacją sprzętu w podległych służbach, pododdziałach własnych komendy portu wojennego i jednostkach, które zaopatruje.

Sekcja techniczna zajmuje się kierowaniem systemem zaopatrywania i eksploatacji w podległych działach materiałowych, a także przygotowaniem ich do wykonywania zadań w czasie osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej oraz dostarczania sprzętu i technicznych środków materiałowych podczas działań wojennych w rozwiniętym systemie bazowania. Służby sekcji technicznej w pełni również przygotowują sprzęt do zabezpieczenia zadań wykonywanych przez siły wydzielone do NATO.

Służba techniczno-okrętowa planuje i organizuje zabezpieczenie potrzeb materiałowo-finansowych w zakresie zaopatrzenia technicznego okrętów. Kupuje sprzęt za przydzielone środki finansowe, a następnie rozdziela go przydzielonym pododdziałom gospodarczym zgodnie z obowiązującymi normami, tabelami należności i przepisami. Sprawdza również, czy składowanie i konserwacja sprzętu w magazynach składu odbywa się w sposób nakazany odpowiednimi przepisami.

Do podstawowych zadań służby łączności, nawigacji i hydrografii należy zaopatrywanie okrętów i jednostek brzegowych w sprzęt, materiały i wydawnictwa nawigacyjno-hydrograficzne oraz sprzęt łącz-

ności i obserwacji technicznej. Służba ta nadzoruje i organizuje należytą eksploatację, właściwe utrzymanie i magazynowanie oraz użytkowanie, a także wykonywanie remontów oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczość. Ustala ponadto potrzeby jednostek, które zaopatruje, oraz zabezpiecza je pod względem materiałowo-finansowym.

Do zadań służby uzbrojenia należy utrzymywanie nakazanych normami zapasów środków bojowych i technicznych oraz właściwego stanu technicznego przechowywanego i użytkowanego uzbrojenia. Służba ta sprawuje nadzór nad odpowiednim i racjonalnym wykorzystaniem przydzielonych środków finansowych.

Służba broni podwodnej odpowiada za utrzymywanie w składzie broni podwodnej nakazanych normami zapasów. Dbą ponadto o zachowanie właściwego stanu technicznego uzbrojenia broni podwodnej, planując jego remonty i kierując nimi.

Służba czołgowo-samochodowa kontroluje przebieg eksploatacji oraz utrzymanie i sprawność techniczną sprzętu czołgowo-samochodowego w pododdziałach komendy portu wojennego i jednostkach, które zaopatruje. Organizuje zaopatrywanie w części zamienne i materiały konserwacyjne oraz nadzoruje stan zapasów w magazynach i określa potrzeby zakupowe. Planuje, wykonuje i prowadzi roczne plany eksploatacji oraz ewidencjonuje pracę sprzętu.

Sekcja infrastruktury portowej to komórka organizacyjna wykonująca zadania w zakresie utrzymania prawidłowego stanu technicznego infrastruktury morskiej portu wojennego (akwatoriów, nabrzeży i urządzeń portowych), zapewniającym odpowiednie zabezpieczenie bazowania wszystkich jednostek pływających oraz ich konserwację i naprawę. Do zadań sekcji infrastruktury portowej należy również eksploatacja i zachowanie sprawności technicznej portowych systemów energetycznych i systemu awaryjnego zasilania portu w energię elektryczną. Sekcja odpowiada również za eksploatację portowych systemów rurociągów wodnych, patowych, odbioru wód zaolejonych i gazów technicznych. Prowadzi ponadto dokumentację techniczno-eksploatacyjną infrastruktury portowej i urządzeń portowych, a także wykonuje przeglądy, konserwacje oraz remonty bieżące infrastruktury i urządzeń portowych. Sekcja inżynierijno-portowa współpracuje przy przedsięwzięciach związanych z wykorzystaniem portu z terytorialnymi organami gospodarki morskiej.

Rozdział 11

SYSTEM LOGISTYCZNY OKRĘTU

11.1. Zadania i otoczenie systemu logistycznego okrętu

System logistyczny okrętu organizuje i kieruje specyficzną formą gospodarki wojskowej, tj. gospodarką okrętową prowadzoną na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających Marynarki Wojennej. Gospodarka okrętowa rozumiana jest jako zespół czynności wykonywanych przez osoby funkcyjne okrętu w zakresie planowania potrzeb materiałowo-technicznych i gospodarczo-bytowych, gromadzenia oraz utrzymywania na jednostce wymaganych zapasów środków materiałowych i bojowych oraz ewidencji i rozliczeń zużycia określonych środków materiałowych, technicznych i finansowych.

Wśród podstawowych zadań osób funkcyjnych, odpowiedzialnych za działalność gospodarczą na okręcie, wyróżnić należy:

1) Ustalanie potrzeb gospodarczych oraz związanych z uzupełnianiem zapasów środków bojowych, w tym: amunicji, broni podwodnej, rakiet, środków materiałowo-technicznych, paliw żywności itp.

2) Magazynowanie na okręcie przyjętych zapasów, ich rozdział, użytkowanie i rozchodowanie zgodnie z przepisami obowiązującymi w poszczególnych działach okrętowych.

3) Obowiązkowe ewidencjonowanie i rozliczanie z pobranych materiałów i sprzętu oraz składanie sprawozdań z działalności gospodarczej.

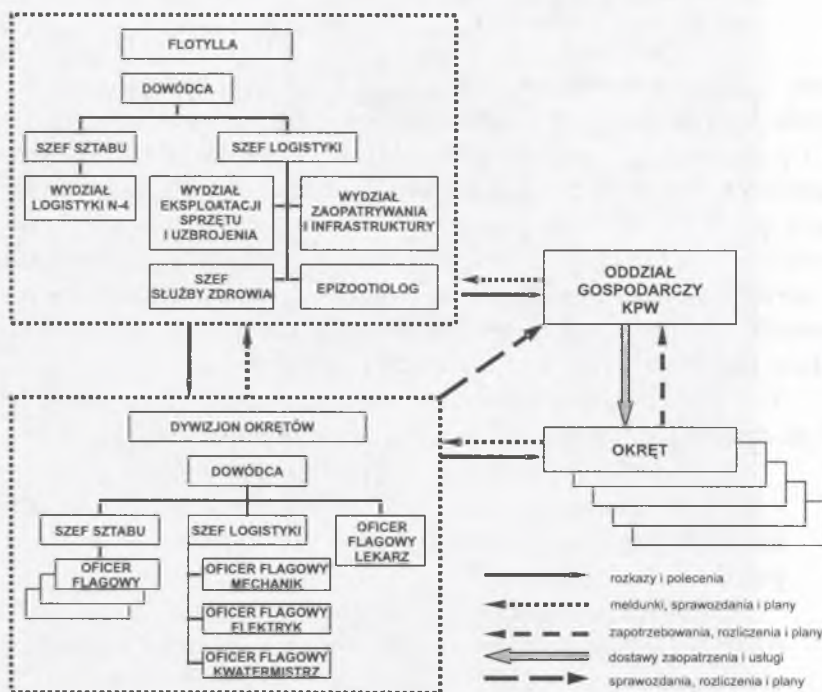
4) Prowadzenie eksploatacji, przeglądów, obsługiwań i drobnych napraw wyposażenia okrętowego w poszczególnych działach okrętowych.

5) Zapewnienie załodze okrętu właściwych warunków socjalno-bytowych podczas postoju w porcie lub wykonywania zadań na morzu.

Okręty lub zespoły okrętów pod względem gospodarczym traktowane są jako odrębne jednostki organizacyjne (pododdziały gospo-

darcze), przydzielone do zaopatrzenia materiałowego i finansowego wojskowej jednostki budżetowej, którą jest komenda portu wojennego.

Zasady prowadzenia gospodarki materiałowej na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających zostały ujęte w regulaminie służby na okrętach¹³⁴ oraz szczegółowych przepisach gospodarczych i eksploatacyjnych poszczególnych gestorów sprzętu. Określone przez gestorów i organy zaopatrujące przepisy, szczególnie dla każdego działu okrętowego, regulują wszystkie czynności związane z zaspokojeniem potrzeb całych zespołów, grup i poszczególnych okrętów.



Rys. 41. Otoczenie systemu logistycznego okrętu

Bezpośrednim otoczeniem systemu logistycznego okrętu są struktury kierowania logistyką zespołu okrętów (dywizjonu) oraz kierowania logistyką flotyli. Na rys. 41 przedstawiono otoczenie systemu logistycznego okrętu oraz strumienie decyzyjno-informacyjne i strumienie realnych zasobów przepływające w procesie zabez-

¹³⁴ Regulamin służby..., op. cit.

pieczenia logistycznego pomiędzy okrętem a elementami jego bezpośredniego otoczenia.

W strukturach kierowania logistyką dywizjonu okrętów kluczową rolę odgrywa szef logistyki dywizjonu wraz podległym mu bezpośrednio personelem. Odpowiada on za utrzymanie sprawności technicznej okrętów, planowanie i kontrolowanie ich eksploatacji oraz organizowanie i nadzorowanie całościowego zaopatrywania wszystkich jednostek pływających w dywizjonie. Nadzoruje ponadto gospodarkę środkami materiałowymi i bojowymi na wszystkich okrętach w dywizjonie. Odpowiada również za organizowanie i prowadzenie szkolenia specjalistycznego oraz ściśle współpracuje z pionem szefa sztabu w zakresie planowania oraz realizacji szkoleń i ćwiczeń w dywizjonie. Specjaliści sztabu dywizjonu służą w pionie szefa sztabu, w którym wykonywane są zadania w zakresie utrzymywania nakazanych stanów gotowości bojowej oraz planowania szkolenia i ćwiczeń. Specjaliści sztabu dywizjonu okrętów pod względem zabezpieczenia logistycznego są odpowiedzialni za utrzymywanie pełnej sprawności technicznej uzbrojenia i sprzętu używanego w podległych działach okrętowych, a także za utrzymywanie i przechowywanie na okrętach określonych normami zapasów środków materiałowych i bojowych.

W zakresie całościowego zaopatrywania okrętów oraz świadczenia usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych bezpośrednim otoczeniem systemu logistycznego okrętu jest komenda portu wojennego wraz z sekcjami, składami, warsztatami i urządzeniami logistycznymi.

11.2. Struktura systemu logistycznego okrętu

Okręty Marynarki Wojennej RP są traktowane jako pododdziały gospodarcze. Charakteryzują się one zróżnicowaną strukturą systemu logistycznego, która wynika z zastosowania na okrętach struktury działów okrętowych lub pionów funkcjonalnych. Na większości jednostek eksploatowanych w Marynarce Wojennej RP, mających typową organizację działów okrętowych, odpowiedzialność za zabezpieczenie logistyczne działu oraz prowadzenie gospodarki materiałowej spoczywa na dowódcach i szefach działów. W ramach prowadzenia gospodarki okrętowej poszczególne działy okrętowe wykonują różne zadania, których celem jest zaspokojenie potrzeb okrętu na sprzęt i materiały niezbędne do walki i szkolenia oraz zapewnienie wymaganej gotowości bojowej.

Wyróżnić można następujące rodzaje działów okrętowych:

1) Dział okrętowy I (nawigacyjny): realizowane są w nim zadania w zakresie zaopatrywania okrętu w sprzęt, przyrządy i wydawnictwa hydrograficzne oraz techniczne środki materiałowe niezbędne do zapewnienia prawidłowej eksploatacji tego sprzętu. Tu również organizuje się i prowadzi eksploatację sprzętu okrętowego działu nawigacyjnego.

2) Dział okrętowy II (rakietowo-artyleryjski): jest to miejsce, w którym jednostki zaopatrywane są w sprzęt oraz uzbrojenie artyleryjskie i rakietowe, broń artyleryjską i strzelecką, amunicję, sprzęt optyczny oraz niezbędne środki materiałowo-techniczne. W dziale tym utrzymuje się w stałej gotowości bojowej uzbrojenie i sprzęt artyleryjski (w tym zakresie organizowana i prowadzona jest eksploatacja) oraz wykonuje drobne naprawy.

3) Dział okrętowy III (broni podwodnej): przeznaczony jest do zaopatrywania w sprzęt i uzbrojenie oraz środki materiałowo-techniczne broni podwodnej. Odpowiedzialny jest także za właściwą eksploatację uzbrojenia broni podwodnej dla utrzymania go w stałej gotowości bojowej.

4) Dział okrętowy IV (łączności): realizowane są w nim zadania zaopatrywania w środki wewnętrznej i zewnętrznej łączności oraz części zamienne i materiały eksploatacyjne do nich. Organizuje się w nim także odpowiednią eksploatację zarządzanym sprzętem.

5) Dział okrętowy V (obserwacji technicznej): jest to miejsce, w którym jednostki zaopatruje się w sprzęt radiolokacyjny i hydrolokacyjny oraz materiały eksploatacyjne potrzebne do jego użytkowania, a także organizuje się prawidłową jego eksploatację.

6) Dział okrętowy VI (elektromechaniczny): realizowane są w nim zadania z zakresu zaopatrywania w urządzenia, sprzęt i wyposażenie siłowni okrętowych, części zamienne i materiały eksploatacyjne. Odpowiada także za prowadzenie eksploatacji wyposażenia siłowni okrętowej, w tym obsług i przeglądów, oraz przygotowywanie i nadzorowanie remontów stocznio-owych. W ramach gospodarki okrętowej dowódca tego działu jest odpowiedzialny za zaopatrywanie okrętu w materiały pędne i smary, wodę słodką, wyposażenie kadłuba oraz sprzęt awaryjno-ratowniczy.

7) Dział okrętowy VII (chemiczny): do jego zadań należy zaopatrywanie załogi okrętu w środki indywidualnej i zbiorowej obrony oraz ochrony przed bronią masowego rażenia, sprzęt

chemiczny, środki odkażające oraz sprzęt i środki do regeneracji powietrza, a także organizowanie prawidłowej eksploatacji tego sprzętu. Dział ten odpowiada ponadto za kontrolę jakości wody słodkiej przechowywanej w zbiornikach okrętowych i przeznaczonej do zabezpieczenia potrzeb bytowych załogi.

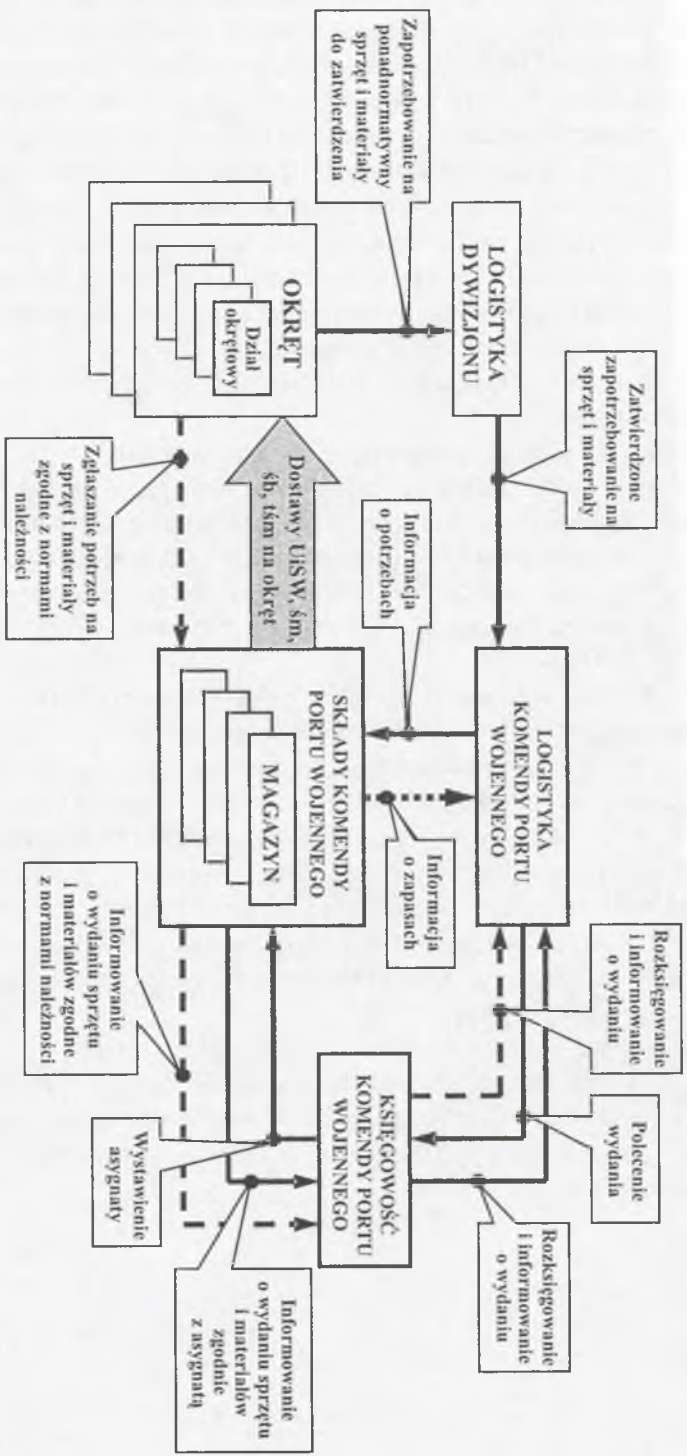
8) Dział okrętowy VIII (służby zdrowia): przeznaczony jest do zaopatrywania całego okrętu w sprzęt i materiały medyczne, udzielania załodze pomocy medycznej w zakresie przewidzianym dla echelonu 1 oraz realizacji przedsięwzięć z zakresu prewencji utraty zdrowia i bieżącej opieki zdrowotnej. Dowódca działu jest również odpowiedzialny za sprawowanie kontroli nad jakością i warunkami przyrządzania posiłków na okręcie.

9) Dział okrętowy IX (kwatermistrzowski): zaopatruje okręt w produkty żywnościowe oraz organizuje żywienie załogi. Odpowiada również za dostarczanie sprzętu i materiałów służbie żywnościowej i mundurowej oraz odpowiednie ich przechowywanie na okręcie. Dział ten zapewnia ponadto załodze właściwe warunki bytowe na jednostce i świadczy usługi gospodarczo-bytowe.

Bardzo istotną funkcję w gospodarce okrętowej pełni dział bosmana okrętowego. Do jego zadań należy:

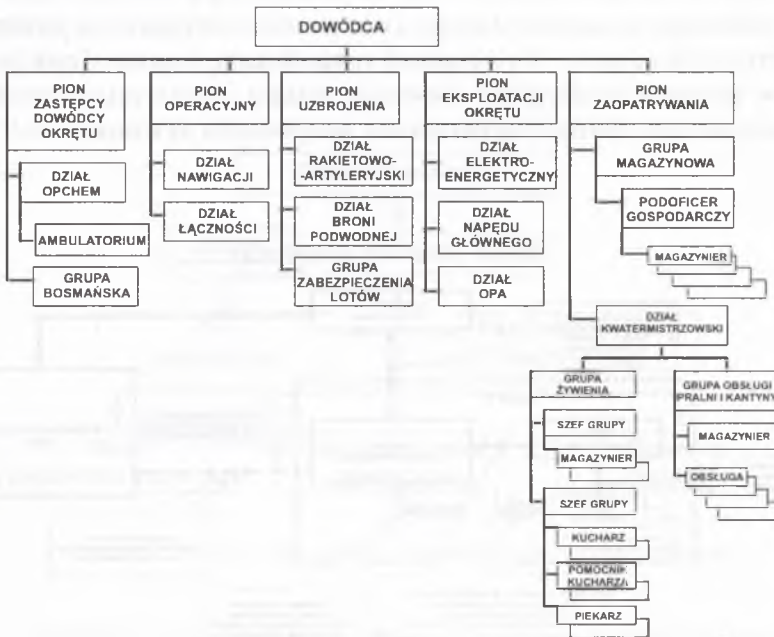
- zaopatrywanie okrętu w sprzęt i materiały pokładowe oraz farby, lakiery i sprzęt do konserwacji kadłuba;
- właściwa eksploatacja urządzeń kotwicznych wraz z całym osprzętem kotwicznym, holowniczym i cumowniczym oraz masztów, olinowania i łodzi okrętowych z całym wyposażeniem;
- utrzymywanie odpowiedniego stanu technicznego oraz wyglądu kadłuba;
- ewidencjonowanie sprzętu i materiałów pokładowych.

Na rys. 42 przedstawiono funkcjonowanie systemu logistycznego okrętu oraz procesy zachodzące w bezpośrednim jego otoczeniu, które stanowią logistyka zespołu okrętów oraz logistyka macierzystej komendy portu wojennego.



Rys. 42. Procesy zachodzące w bezpośrednim otoczeniu systemu logistycznego okrętu

W zależności od przeznaczenia i organizacji okrętu niektóre działy okrętowe są połączone. W takiej sytuacji oficer zajmujący stanowisko dowódcy połączonych działów okrętowych (np. II i III lub IV i V) realizuje zadania z zakresu organizowania zabezpieczenia logistycznego, przypisane dowódcom tych działów. Wszystkie pozostałe osoby funkcyjne, odpowiedzialne za funkcjonowanie gospodarki materiałowej połączonych działów okrętowych, również mają przypisane zakresy obowiązków, właściwe dla tych działów. Na okrętach, na których nie ma dowódcy działu kwatermistrzowskiego, jego obowiązki wykonuje bosman okrętowy.

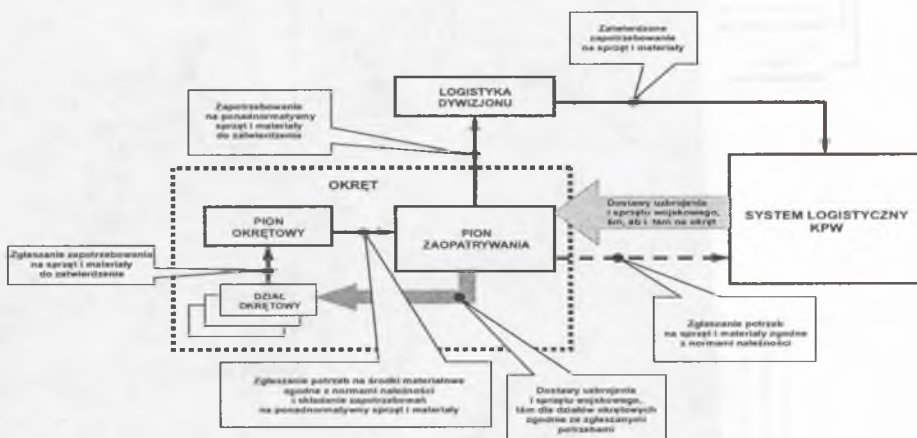


Rys. 43. Wariant organizacji załogi okrętu o strukturze pionów okrętowych

Dowódca działu okrętowego organizuje pobieranie środków materiałowych przydzielonych zgodnie z normami należności, w porozumieniu bezpośrednio z kierownikiem składu i właściwym magazynierem. Zapotrzebowanie na części zamienne i ponadnormatywne środki materiałowe zatwierdzają osoby funkcyjne logistyki zespołu okrętów. Jest ono również akceptowane przez właściwego szefa służby, który jednocześnie wydaje polecenie wystawienia asygnaty przez księgowość komendy portu wojennego oraz wydania przez właściwego

magazyniera zapotrzebowanych części lub środków materiałowych z zapasów zgromadzonych w składach komendy portu wojennego.

Na okrętach, których organizacja ma strukturę pionów funkcjonalnych (rys. 43–44), za zabezpieczenie logistyczne danego pionu okrętowego odpowiada jego dowódca. Okręty te mają własny system magazynowo-zaopatrzeniowy, który podlega dowódcy pionu zaopatrywania. Dowódca grupy magazynowej i podoficer gospodarczy prowadzą główny okrętowy magazyn części zamiennych i podzespołów oraz odpowiadają materialnie za powierzone im mienie. Każdy magazynier jest natomiast odpowiedzialny za przydzieloną mu grupę asortymentową. Prowadzi główną księgę magazynu i karty magazynowe. Sprzęt i materiały wydawane są na podstawie składanych zamówień. Rozchód oraz ewidencjonowanie wydanego asortymentu następuje na podstawie wewnętrznych asygnat. Na okrętach o strukturze pionów funkcjonalnych w grupach podległych dowódcy działu kwatermistrzowskiego prowadzona jest również uproszczona gospodarka żywnościowa¹³⁵.

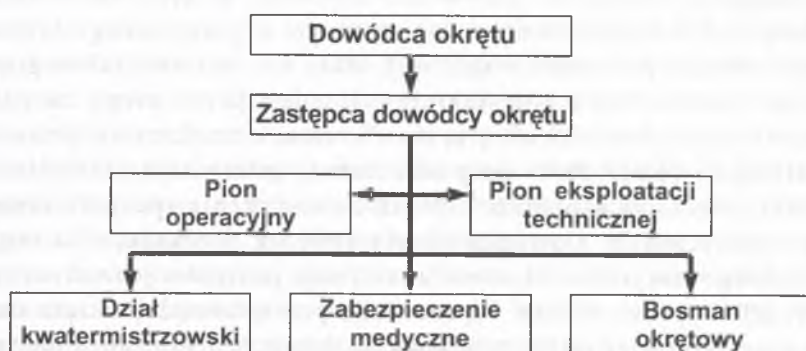


Rys. 44. Obieg informacji i zasobów realnych pomiędzy pionami okrętowymi i bezpośrednim otoczeniem systemu logistycznego okrętu

W wypadku organizacji okrętu o strukturze pionów okrętowych dowódcy poszczególnych działów okrętowych zgłaszają zapotrzebowanie na środki materiałowe przydzielone zgodnie z normami należności do dowódcy pionu zaopatrywania, który przekazuje je

¹³⁵ K. Krakowiak, *System kierowania zabezpieczeniem logistycznym na przykładzie okrętu typu „Oliver Hazard Perry”*, AMW, Gdynia 2006, s. 43.

do macierzystej komendy portu wojennego. Zapotrzebowanie na części zamienne i ponadnormatywne środki materiałowe zatwierdza dowódca właściwego pionu okrętowego, a następnie przekazuje je dowódcy pionu zaopatrzenia. Jest ono również aprobowane przez właściwe osoby funkcyjne logistyki zespołu okrętów. Dostarczone ze składów komendy portu wojennego środki materiałowe przyjmuje na okręt dowódca pionu zaopatrzenia, a następnie przekazuje, zgodnie ze zgłoszonymi potrzebami i zapotrzebowaniami, dowódcom działów. W wypadku okrętu o strukturze pionów okrętowych za organizację zaopatrzenia w środki materiałowe wykorzystywane w poszczególnych działach okrętowych odpowiedzialność ponoszą ich dowódcy. Dowódca pionu zaopatrzenia odpowiada natomiast za całościowe zaopatrzenie okrętu oraz nadzór nad gromadzeniem, przechowywaniem i rozdziałem zapasów okrętowych.



Rys. 45. Wariant struktury organizacyjnej załogi okrętu

Spośród okrętów, na których struktura organizacyjna załóg działa w postaci pionów funkcjonalnych, występują różnice. Część tych jednostek ma jedynie pion operacyjny i eksploatacji technicznej. Na okrętach o takiej strukturze za realizację zabezpieczenia logistycznego odpowiada pion eksploatacji technicznej oraz dział kwatermistrzowski i bosmana okrętowego.

11.3. Odpowiedzialność osób funkcyjnych za zabezpieczenie logistyczne okrętu

Na okrętach zadania w zakresie zabezpieczenia logistycznego wykonują wyznaczone osoby funkcyjne. Są to dowódcy działów okrętowych, szefowie działów i grup oraz wszystkie osoby, do których obowiązków zaliczają się zabezpieczenie logistyczne i gospodarka materiałowa.

Dowódca okrętu odpowiada za całokształt zabezpieczenia działań, w tym również za organizację zabezpieczenia logistycznego oraz ochronę zdrowia załogi i stan sanitarny okrętu. Do podstawowych obowiązków dowódcy w tym zakresie należy utrzymywanie okrętu w wymaganej kategorii gotowości bojowej, w tym sprawowanie nadzoru nad zabezpieczeniem logistycznym i gospodarką okrętową. Każdy dowódca jednostki wojskowej, która nie jest oddziałem gospodarczym (pododdziału gospodarczego), a jest przez niego zaopatrywana, w tym też dowódca okrętu, ma obowiązek przekazywać jednostce zaopatrzonej (oddziałowi gospodarczemu) informacje niezbędne do realizacji procesów zaopatrzeniowych i świadczenia specjalistycznych usług logistycznych. Dowódca okrętu również przekazuje do organu nadrzędnego wszystkie, istotne dla realizacji procesów planistycznych, informacje i sprawozdania. Wyznaczone przez dowódcę okrętu osoby funkcyjne, odpowiedzialne za przeprowadzenie procesu zabezpieczenia materiałowego, składają zatwierdzone przez właściwe osoby funkcyjne sztabu dywizjonu okrętów zapotrzebowania na środki materiałowe do odpowiednich sekcji komendy portu wojennego. Dowódca jako osoba nadzorująca ma obowiązek sprawdzać ilość i jakość środków materiałowych przechowywanych na okręcie.

Podczas wykonywania zadań na morzu do podstawowych zadań dowódcy należy zapewnienie racjonalnego zużycia limitów rewersów mechanizmów okrętowych i środków materiałowych. Dowódca ponadto organizuje oraz nadzoruje uzupełnianie zapasów środków materiałowych i bojowych oraz odtwarzanie sprawności technicznej urządzeń okrętowych, zarówno na morzu, jak i natychmiast po powrocie do portu.

Dowódca okrętu, będący jednocześnie dowódcą pododdziału gospodarczego, w rozkazie wyznacza osoby odpowiedzialne za prowadzenie gospodarki materiałowej i jej stan. Osoba odpowiedzialna za stan gospodarki materiałowej na okręcie organizuje pobieranie oraz zdawanie sprzętu i materiałów, nadzoruje ewidencję materiałową

i właściwe użytkowanie sprzętu. Pełni również nadzór nad utrzymywaniem zapasów okrętowych, ich pobieranie, przechowywanie, konserwowanie i rotację. Osoba zajmująca się prowadzeniem gospodarki materiałowej odpowiada materialnie za pobierany sprzęt i materiały oraz prowadzi ewidencję materiałową.

Zastępca dowódcy w zakresie zabezpieczenia logistycznego oraz prowadzenia gospodarki materiałowej odpowiada za oszczędną i celową gospodarkę środkami materiałowymi na okręcie oraz za właściwą jego konserwację i utrzymanie. Zastępca dowódcy zobowiązany jest do terminowego i zgodnego z obowiązującymi normami zaopatrywania okrętu oraz utrzymywanie zapasów okrętowych na wymaganym poziomie. Odpowiada on także za terminowe wydawanie załodze należnego zaopatrzenia, organizowanie żywienia oraz świadczenie usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych. Osobiście nadzoruje przyrządzanie posiłków, kontroluje kucharzy, kuchnie okrętowe i okrętowe magazyny żywnościowe. Zadaniem zastępcy dowódcy jest ponadto opracowywanie planów i kontrola realizacji zabezpieczenia materiałowego okrętu. W czasie przygotowania okrętu do wyjścia w morze osobiście kieruje uzupełnianiem zapasów okrętowych do ilości określonych normami. Na okrętach, które są zorganizowane w działy okrętowe, zastępca dowódcy nadzoruje działania dowódców działów w zakresie zabezpieczenia logistycznego podległych im struktur. Na okrętach, na których występuje struktura organizacyjna pionów funkcjonalnych, dowódca pionu zastępcy dowódcy okrętu w zakresie zabezpieczenia logistycznego kieruje i nadzoruje służbę dowódców pionów eksploatacji i zaopatrywania.

W zakresie zabezpieczenia logistycznego każdy dowódca działu okrętowego odpowiada za prawidłową eksploatację oraz utrzymanie w pełnej sprawności wszystkich urządzeń w nim się znajdujących. Zobowiązany jest do terminowego zaopatrywania swojego działu okrętowego we wszystkie niezbędne środki materiałowe. Odpowiada za racjonalną i zgodną z przepisami gospodarkę tymi środkami. Dowódca działu sporządza zapotrzebowania na środki bojowe i materiałowe. Przyjmuje na okręt zapasy i organizuje ich przechowywanie zgodne z normami. Jest też odpowiedzialny za właściwe i odpowiadające obowiązującym przepisom prowadzenie dokumentacji eksploatacyjnej i materiałowej w swoim dziale. Przed wyjściem okrętu w morze dowódca działu organizuje uzupełnianie zapasów środków materiałowych i bojowych do pełnych norm należności oraz kontroluje sprawność techniczną użytkowanego w dziale uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Na okrętach o strukturze pionów funkcjonalnych kluczową rolę odgrywają pionowie eksploatacji i zaopatrywania. Ich dowódcy realizują

zadania nie tylko na rzecz dowodzonego pionu, ale także całego okrętu. Odpowiedzialni są za organizację zaopatrywania pionu i prowadzenie gospodarki materiałowej we wszystkich działach podległego pionu. W zakresie eksploatacji sprzętu i uzbrojenia odpowiada za zapewnienie sprawności technicznej, utrzymanie i prawidłowe użycie zawiadywanego w pionie sprzętu. Kontroluje ponadto prowadzenie dokumentacji eksploatacyjnej przez podległą mu załogę. Sporządza plany dni technicznych w swoim pionie i sprawuje nadzór nad ich realizacją. Nadzoruje również pobieranie, wykorzystanie i przechowywanie zapasów pionu.

Dowódca pionu eksploatacji w zakresie zabezpieczenia logistycznego funkcjonowania całego okrętu jest odpowiedzialny za sprawność i utrzymanie systemów ogólnokrętowych oraz układów sterowania jednostką, a także za stan techniczny kadłuba i utrzymanie pól fizycznych okrętu w granicach dopuszczalnych norm. Do jego obowiązków należy ponadto przestrzeganie przepisów o ochronie środowiska naturalnego. Dowódca pionu eksploatacji sprawuje też nadzór nad całym sprzętem technicznym na okręcie i udziela pomocy osobom funkcyjnym innych pionów okrętowych w zakresie zachowania sprawności sprzętu eksploatowanego w ich pionach.

Dowódca pionu eksploatacji jest bezpośrednim przełożonym całej załogi w sprawach dotyczących walki o żywotność okrętu. Organizuje i prowadzi szkolenia załogi w zakresie walki z wodą i pożarem na okręcie. Odpowiada za sprawność sprzętu technicznego pionu oraz pobieranie, wykorzystanie i przechowywanie zapasów środków materiałowych dla całego pionu eksploatacji.

Dowódca pionu zaopatrywania jest odpowiedzialny za całość kształtu gospodarki materiałowej, żywnościowej i mundurowej na okręcie oraz nadzór nad gospodarką materiałową w innych pionach okrętowych. Do niego pozostali dowódcy pionów kierują zapotrzebowania na środki materiałowe. Organizuje i nadzoruje ponadto przyjmowanie, przechowywanie i wydawanie materiałów z magazynu okrętowego. W zakresie zabezpieczenia świadczenie usług gospodarczo-bytowych odpowiada za prowadzenie żywienia załogi okrętu oraz świadczenie usług handlowych i pralniczych. Pobiera zapasy oraz organizuje ich przechowywanie i racjonalne wykorzystanie¹³⁶.

¹³⁶ K. Krakowiak, *System...*, op. cit., s. 27–28.

Rozdział 12

ZASADY PROWADZENIA GOSPODARKI SPRZĘTEM I MATERIAŁAMI SŁUŻB MATERIAŁOWYCH

12.1. Zasady prowadzenia gospodarki żywnościowej na okręcie

12.1.1. Działalność gospodarcza służby żywnościowej

Podstawowym zadaniem pionu zaopatrzenia żywnościowego jest zapewnienie wszystkim osobom uprawnionym do wyżywienia pełnowartościowych posiłków, pokrywających zapotrzebowanie energetyczne i fizjologiczne ich organizmu na składniki odżywcze, przyrządzanych i spożywanych w warunkach określonych zasadami i normami sanitarnohigienicznymi. Za funkcjonowanie służby żywnościowej w wojskowej jednostce budżetowej odpowiedzialny jest szef zaopatrzenia żywnościowego.

Działalność gospodarcza służby żywnościowej obejmuje:

- planowanie i zakup środków zaopatrzenia żywnościowego;
- planowanie środków finansowych na realizację zamierzeń służby żywnościowej;
- rozdział środków zaopatrzenia żywnościowego i finansowych oraz nadzór nad ich wykorzystaniem;
- przechowywanie środków zaopatrzenia żywnościowego oraz konserwacja i naprawa sprzętu;
- organizację żywienia żołnierzy;
- działalność pomocniczą (kasyna, piekarnie itp.);
- prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości;
- klasyfikację, inwentaryzację i wybrakowywanie środków zaopatrzenia żywnościowego;
- organizację szkolenia personelu służby żywnościowej.

Organa służby żywnościowej wszystkich szczebli są odpowiedzialne za utrzymanie odpowiednich, określonych zapasów środków zaopatrzenia żywnościowego i właściwe ich przechowywanie oraz konserwację powierzonych im środków materiałowych, a także należyte i terminowe zaopatrywanie oddziałów i pododdziałów.

Zaopatrywanie w środki zaopatrzenia żywnościowego polega na ustaleniu potrzeb, gromadzeniu i utrzymywaniu określonych normami zapasów zaopatrzenia żywnościowego, ciągłym ich odtwarzaniu oraz przygotowywaniu posiłków. Jego celem jest dostarczanie żołnierzom we właściwym czasie posiłków o wymaganej wartości energetycznej i odżywczej. Do środków zaopatrzenia żywnościowego zalicza się:

- żywność;
- sprzęt żywnościowy, czyli kuchnie i kasyna polowe, cysterny i zbiorniki na wodę, sprzęt chłodniczy i magazynowy, wyposażenie kuchni i stołówek, urządzenia gastronomiczne, samochody do przewozu produktów spożywczych;
- opakowania.

Gestorem sprzętu służby żywnościowej i zarazem centralnym organem logistycznym jest Szefostwo Służby Żywnościowej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP. Zestawienie sprzętu oraz materiałów służby żywnościowej przedstawia załącznik.

12.1.2. Należności żywnościowe i zasady ich stosowania

Żywienie uprawnionych osób realizowane jest zgodnie z ustalonymi przepisami normy żywienia oraz wymaganiami i zasadami organizacji żywienia w stołówkach wojskowych. Żywność naliczana jest na stan faktyczny żołnierzy, oddziałów, pododdziałów i załóg okrętowych według obowiązujących zasadniczych i dodatkowych należności żywnościowych.

Stosowane są następujące normy żywienia¹³⁷:

- zasadnicza norma żywienia – ilość środków spożywczych przysługujących żołnierzowi w ciągu jednej doby;
- dodatkowa norma żywienia – ilość środków spożywczych lub napoju należąca żołnierzowi w ciągu jednej doby jako uzupełnienie zasadniczej normy żywienia bądź jako odrębny posiłek lub porcja napoju;

¹³⁷ Decyzja nr 555/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 grudnia 2007 r. w sprawie organizacji żywienia, Dz.Urz. MON z 2007 r., nr 24, poz. 249.

– połowa paczkowana norma żywienia – określona normami wojskowymi, ustalonymi przez ministra obrony narodowej ilość i asortyment produktów spożywczych przypadających na żołnierza w ciągu doby, będąca w jednostkowym lub wspólnym opakowaniu, przeznaczona na zapasy wojska;

– norma napojów – ilość płynów przysługujących jednemu żołnierzowi na jedną dobę lub w ciągu jednej zmiany roboczej;

– wartość pieniężna normy żywienia – wartość produktów spożywanych w średnich cenach zakupu, wchodzących w skład zasadniczej lub dodatkowej normy żywienia.

Normy żywnościowe – w zależności od wymogów żywienia i decyzji dowódcy wojskowej jednostki budżetowej – mogą być:

– posiłkami;

– równoważnikiem pieniężnym w wysokości równej wartości pieniężnej przysługującej mu normy żywienia;

– częściowo posiłkami z uzupełnieniem w formie dodatku wyrównawczego stanowiącego różnicę pomiędzy faktyczną wartością normatywnych produktów spożywczych a wartością pieniężną danej normy żywienia.

Normy żywienia składają się z norm zasadniczych: żołnierskiej 010, szkolnej 020, specjalnej 030, operacyjnej 040 i 044, oraz dodatkowych: ogólnej 110, chleba 111, napoju 160, a także połowych paczkowanych, suchych: skoncentrowanej lądowej (PS-ląd) i skoncentrowanej morskiej (PS-m). Dla poszczególnych norm określono poziom wartości energetycznej, zawartości ważnych składników odżywczych (białka, tłuszczu, węglowodanów) oraz wybranych składników mineralnych i witamin. W planowym żywieniu żołnierzy w jednostkach wojskowych stosowane normy żywienia przysługują¹³⁸:

1) Zasadnicza żołnierska 010:

– żołnierzom zawodowym i kandydatom na żołnierzy zawodowych osadzonym w izbach zatrzymań;

– kandydatom na żołnierzy zawodowych osadzonym w wojskowych aresztach dyscyplinarnych;

– żołnierzom zawodowym kończącym zawodową służbę wojskową (w wymiarze 10 norm na odchodzącego żołnierza).

2) Zasadnicza szkolna 020:

– żołnierzom zawodowym wchodzącym w skład załóg okrętów wojennych i pomocniczych jednostek pływających w dniach wypełniania obowiązków służbowych, wykonującym

¹³⁸ Obwieszczenie Ministra Obrony Narodowej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie bezpłatnego żywienia żołnierzy zawodowych i kandydatów na żołnierzy zawodowych, DzU nr 71, poz. 497.

skoki spadochronowe lub nurkowania zgodnie z planem szkolenia oraz żołnierzom pełniącym służbę w oddziałach reprezentacyjnych i orkiestrach (jeden posiłek w dniu realizacji zadań reprezentacyjnych);

- podczas ćwiczeń w wymiarze 50% normy, gdy ćwiczenia trwają ponad 10 godzin, lub 100% normy, gdy przekraczają 14 godzin, ćwiczeń i rekonesansów poza garnizonom, przebywania na poligonach, szkolonym i zakwaterowanym w jednostce szkolącej, sportowcom wojskowym oraz podczas podróży służbowych lub w warunkach braku możliwości korzystania z posiłków w stołówkach żołnierskich w wymiarze 200% normy, w czasie zwalczania klęsk żywiołowych i usuwania ich skutków;

- żołnierzom wyznaczonym do pełnienia służby w misjach pokojowych i jednostkach wielonarodowych oraz wyznaczonym jako obserwatorzy w czasie przygotowania do misji oraz podczas przewozu przed i po jej zakończeniu.

3) Zasadnicza specjalna 030:

- żołnierzom zaliczanym do personelu latającego na sprzęcie innym niż bojowe samoloty odrzutowe w dniach wykonywania lotów i żołnierzom będącym instruktorami spadochronowymi.

4) Zasadnicza operacyjna 040:

- załogom okrętów podwodnych w czasie rejsu, żołnierzom zaliczanym do personelu latającego na bojowych samolotach odrzutowych, wykonującym loty zgodnie z planem szkolenia, kandydatom na żołnierzy zawodowych na stanowiskach personelu latającego;

- żołnierzom uczestniczącym w ćwiczeniach międzynarodowych w kraju oraz wyznaczonym do pełnienia służby w składzie polskich kontyngentów wojskowych, żołnierzom jednostek oddelegowanych do zadań poza granicami kraju podczas konfliktów zbrojnych, ćwiczeń, szkolenia bądź akcji ratowniczych, sportowcom uczestniczącym w zgrupowaniach i zawodach międzynarodowych.

5) Operacyjna 044 (w formie produktów utrwalonych, konserw i koncentratów):

- żołnierzom wyznaczonym do pełnienia służby w składzie polskich kontyngentów wojskowych, żołnierzom jednostek oddelegowanych do zadań poza granicami kraju podczas konfliktów zbrojnych, ćwiczeń, szkoleń bądź akcji ratowniczych.

Z okazji świąt państwowych, religijnych i wojskowych żołnierzom otrzymują również uroczysty posiłek w wymiarze zasadniczej normy szkolnej 020. Dodatkowo norma żołnierska 010 lub szkolna 020 przysługuje żołnierzom odpowiedzialnym za organizację żywienia oraz nadzór nad nim, w tym też lekarzom wojskowym kontrolującym jakość posiłków oraz żołnierzom pełniącym całodobowe służby wewnętrzne i garnizonowe.

Dodatkowa ogólna norma wyżywienia 110 należy się w wysokości:

- 100% - załogom jednostek pływających uprawnionym do należności 020 w czasie rejsów i pełnienia dyżurów w portach, żołnierzom zawodowym lotniczego personelu technicznego w dniach pełnienia dyżurów oraz wykonywania obsługi technicznej sprzętu, instruktorom obsługi tego sprzętu w dniach szkoleń, instruktorom wychowania fizycznego w dniach prowadzenia zajęć;

- 70% - załogom wszystkich jednostek pływających w czasie rejsów poza Morzem Bałtyckim oraz w dniach wizyt w portach zagranicznych, załogom okrętów podwodnych w dniach korzystania z należności 040, nurkom i płetwonurkom w dniach wykonywania zadań pod wodą;

- 40% - załogom jednostek pływających w czasie prowadzenia remontów stoczniowych oraz kierowcom i mechanikom w dniach obsługi sprzętu.

Dodatkowa norma ogólna jest również stosowana w wymiarze 100% lub 40% jako uzupełnienie uroczystych posiłków. Może to być norma:

- chleba 111 jako uzupełnienie zasadniczej normy szkolnej i specjalnej;

- napojów 160, przysługująca żołnierzom wykonującym czynności służbowe w pomieszczeniach zamkniętych w temperaturze przekraczającej 28°C lub na otwartej przestrzeni w temperaturze ponad 25°C lub poniżej 10°C oraz - w szczególnych sytuacjach - żołnierzom, którym należy się zasadnicza norma szkolna.

W uzasadnionych wypadkach, na wniosek dowódcy jednostki, szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych przyznaje określony procent należności dodatkowej ogólnej lub napojów, aby dostosować poziom wyżywienia do zakresu wykonywanych zadań. Zasadnicza operacyjna norma wyżywienia stosowana jest podczas działań prowadzonych poza granicami kraju aż do rozwinięcia żywienia opartego na dostawach miejscowych lub międzynarodowym systemie zaopatrywania.

Podstawę do wyżywienia lub wypłaty równoważnika pieniężnego stanowi rozkaz dzienny dowódcy wojskowej jednostki budżetowej, w którym określa się:

- imienny wykaz osób zaopatrywanych;
- rodzaj przysługującej normy wyżywienia;
- formę stosowania normy;
- datę przyjęcia lub skreślenia z zaopatrzenia.

Żywnienie żołnierzy polega na zapewnieniu im posiłków gotowanych ze świeżych produktów spożywczych lub suchych norm wyżywienia, lub łącznie – posiłków gotowanych i suchych norm wyżywienia.

12.1.3. Zasady żywienia załóg jednostek pływających

Żywnienie załóg jednostek pływających drugiej rangi organizuje kwatermistrz okrętu, a nadzoruje zastępca dowódcy okrętu. Na okrętach, na których nie ma etatu kwatermistrza, za realizację żywienia załogi odpowiada zastępca dowódcy okrętu. W czasie przebywania na morzu załoga powinna dostawać przynajmniej dwa posiłki gotowane, w tym obiad oraz kolację lub śniadanie. Jeżeli przygotowanie gotowanego posiłku jest niemożliwe, ze względu na stan morza, decyzję o rodzaju wydawanego pożywienia podejmuje zastępca dowódcy okrętu.

Żywnienie załóg okrętów podwodnych podczas pływania organizuje zastępca dowódcy okrętu, uwzględniając jadłospis oraz posiadane produkty żywnościowe, a także specyfikę szkolenia lub wykonywanych zadań bojowych. O liczbie posiłków, ich wielkości i rodzaju każdorazowo decyduje dowódca okrętu.

Na okrętach posiłki spożywa się w mesach dla oficerów, podoficerów i marynarzy. W wypadku braku mesy dla podoficerów jedzą w pomieszczeniach mieszkalnych. Marynarze, jeśli nie ma na okręcie mesy marynarskiej, spożywają posiłki w pomieszczeniach mieszkalnych. W tym wypadku przydział do stołów powinien być zgodny z przydziałem do pomieszczeń. Czas jedzenia w mesach określa porządek dnia. Na każdorazowe wydanie posiłku załodze wyraża zgodę oficer dyżurny okrętu, a w czasie pobytu jednostki na morzu – oficer wachtowy, po uprzednim sprawdzeniu jego jakości i dokonaniu odpowiedniego wpisu w książkę meldunków dyżurnego kuchni.

Za całokształt gospodarki żywnościowej na okręcie odpowiada dowódca działu kwatermistrzowskiego. Do jego obowiązków należy także kontrolowanie, czy produkty spożywcze są właściwie prze-

chowywane na okręcie, a stan sanitarno-higieniczny kuchni jest na wymaganym poziomie. Odpowiada ponadto za prawidłową eksploatację sprzętu i urządzeń kuchennych. Jest on również odpowiedzialny za pobieranie, przechowywanie i rozchód produktów spożywczych oraz za właściwą ilość i jakość przyrządzanych na okręcie posiłków. Dowódca działu kwatermistrzowskiego nadzoruje też fachowe wyszkolenie personelu, w tym kucharzy okrętowych¹³⁹.

Kucharz okrętowy powinien mieć fachowe umiejętności potrzebne do przygotowywania posiłków oraz znać zasady gospodarowania produktami spożywczymi. Odpowiada on za przygotowanie jedzenia zgodnie z wymaganiami technologicznymi, w tym za właściwe wykonanie obróbki wstępnej i termicznej oraz zużycie przeznaczonych na potrawy produktów spożywczych. Kucharz jest również odpowiedzialny za odpowiednią obsługę oraz konserwację sprzętu i urządzeń kuchennych.

Aby utrzymać właściwą higienę żywienia, należy ściśle przestrzegać zakazu wstępu do pomieszczeń kuchennych osób postronnych. Do pracy w kuchni mogą być dopuszczone tylko osoby, które poddane zostały właściwym badaniom i przeglądowi lekarskim. Dodatkowo każda osoba zatrudniona przy produkcji, przechowywaniu i obrocie środkami spożywczymi musi odbyć szkolenie i zdać egzamin ze znajomości podstawowych zagadnień higieny. Do pobierania posiłków z kuchni oraz mycia naczyń wyznacza się marynarzy bakowych, a gdy na okręcie jest pentra marynarska, obsługę stołową powierza się mesowym. Wymagania sanitarno-higieniczne nakazują stosowanie naczyń oraz sprzętu kuchennego, który nie zmienia wartości odżywczych i smakowych posiłków i jest nieszkodliwy dla zdrowia. Najlepszym materiałem, zgodnie z przyjętymi kryteriami, jest stal nierdzewna i szkło.

Załogi jednostek pływających, na których nie ma kuchni, na czas wyjścia w morze otrzymują należności składające się z produktów suchych oraz kawę lub przegotowaną wodę w termosach. Osoby dodatkowo zaokrętowane i wykonujące obowiązki służbowe na jednostkach pływających Marynarki Wojennej żywione są według należności żywnościowej przysługującej załogom tych jednostek. Marynarzy jednostek brzegowych Marynarki Wojennej oraz załogi jednostek pływających, na których nie ma kuchni, spożywają posiłki w stołówkach żołnierskich komend portów wojennych. W stołówkach żołnierskich jedzą też marynarze, którzy nie przygotowują posiłków we własnych kuchniach (dotyczy to motorówek i okrętów podwodnych podczas postoju w porcie).

¹³⁹ *Regulamin służby...*, op. cit., s. 89–91.

Tabela 3. Zestawienie obowiązujących należności żywnościowych w zależności od rodzaju okrętu i wykonywanych zadań

| Miejsce lub czas wykonywania zadania | Okręty nawodne | Okręty podwodne | Pomocnicze jednostki pływające (inne) |
|---------------------------------------|----------------------|---------------------|---------------------------------------|
| Port | „020” | „020” | „020” |
| Podczas dyżuru | „020” +100% „110” | – | – |
| Wyjście w morze | 020” +100% „110” | „040” +70% „110” | „020” +100% „110” |
| Wyjście poza Bałtyk | „020” +170% „110” | „040” +70% „110” | „020” +170% „110” |
| Podczas wizyt w zagranicznych portach | „020” +170% „110” | „040” +70% „110” | „020” +170% „110” |

Źródło: opracowano na podstawie Obwieszczenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie ogłoszenia jednolitego..., op. cit.

Załogi jednostek pływających, na których nie ma kuchni, na czas wyjścia w morze otrzymują należności składające się z produktów suchych oraz kawę lub przygotowaną wodę w termosach. Osoby dodatkowo zaokrętowane i wykonujące obowiązki służbowe na jednostkach pływających Marynarki Wojennej żywione są według należności żywnościowej przysługującej załogom tych jednostek. Marynarzy jednostek brzegowych Marynarki Wojennej oraz załogi jednostek pływających, na których nie ma kuchni, spożywają posiłki w stołówkach żołnierskich komend portów wojennych. W stołówkach żołnierskich jedzą też marynarze, którzy nie przygotowują posiłków we własnych kuchniach (dotyczy to motorówek i okrętów podwodnych podczas postoju w porcie).

Jadłospisy są obowiązującymi dokumentami planowania żywienia. Sporządzaniem jadłospisów kieruje szef zaopatrzenia żywnościowego, a dekadowe jadłospisy dla załóg układa właściwa komenda portu wojennego, przy udziale kwatermistrza i lekarza zespołu oraz kucharzy okrętowych. Tworząc jadłospis dla załóg jednostek pływających, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

- warunki pracy na morzu;
- strefę pływania okrętu;
- czas przebywania okrętu na morzu bez możliwości zaopatrywania w produkty spożywcze;
- konieczność spożywania produktów w formie konserw;

- warunki kuchenne okrętu, z uwzględnieniem stanu morza;
- wysiłek załogi w poszczególnych dniach rejsu;
- zapotrzebowanie załóg na napoje chłodzące.

Tabela 4. Wartości kaloryczne posiłków

| Rodzaj posiłku | Podczas postoju w porcie | Podczas pływania poza portem | W warunkach odrębnego planowania |
|------------------|--------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Śniadanie | 20–25% | 25–30% | 25% |
| Drugie śniadanie | – | – | 10% |
| Obiad | 45–50% | 30–35% | 40% |
| Kolacja | 25–30% | 30–35% | 25% |
| Posiłek nocny | – | 10–15% | – |

Źródło: opracowano na podstawie Obwieszczenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie ogłoszenia jednolitego..., op. cit.

Na okrętach drugiej rangi dekadowe jadłospisy układa dowódca działu kwatermistrzowskiego wspólnie z dowódcą działu zdrowia i szefem kuchni, a zatwierdza dowódca okrętu. W przygotowaniu jadłospisów, oprócz wymienionych osób, powinni również uczestniczyć delegaci załóg okrętowych.

12.1.4. Zaopatrywanie okrętów w sprzęt i materiały służby żywnościowej

Zaopatrywanie wojskowych jednostek budżetowych w sprzęt służby żywnościowej realizowane jest na podstawie zgłaszanych wcześniej zapotrzebowań. Rozdzielając sprzęt, należy przestrzegać zasad kompleksowego wyposażenia jednostki budżetowej w poszczególne rodzaje sprzętu. Planując zaopatrzenie i sporządzając zapotrzebowania, szef zaopatrzenia żywnościowego wojskowej jednostki budżetowej

towej uwzględnia jej potrzeby oraz jednostek, które ona zaopatruje. Ilość i asortyment sprzętu planuje się na podstawie obowiązujących tabel należności, z uwzględnieniem stanów etatowych oddziałów i pododdziałów. W wojskowych jednostkach budżetowych planowane są zakupy sprzętu służby żywnościowej za przydzielone środki finansowe, które przeznaczone są na:

- bieżące zaopatrzenie;
- ukompletowanie zestawów;
- uzupełnienie zapasów.

Doraźne zapotrzebowanie na sprzęt, wynikające z dodatkowych celów organizacyjnych i szkoleniowych, pokrywane są z nadwyżek sprzętu znajdującego się w magazynach sekcji żywnościowej komendy portu wojennego.

Sprzęt stołowo-kuchenny i chłodniczy używany na jednostkach pływających pobierają z magazynów sekcji żywnościowej właściwej komendy portu wojennego na podstawie asygnat-zleceń dowódcy działów kwatermistrzowskich lub podoficerowie żywnościowo-mundurowi okrętów. Za właściwe, zgodne z przeznaczeniem, użytkowanie sprzętu oraz jego stan ilościowy i jakościowy ponoszą odpowiedzialność dowódcy działów kwatermistrzowskich. Kucharze okrętowi powinni mieć niezbędne kwalifikacje do obsługi sprzętu służby żywnościowej.

Okręty otrzymują środki spożywcze z właściwej komendy portu wojennego, która je na stałe zaopatruje. W innych komendach portu wojennego okręty mogą odbierać środki spożywcze tylko wyjątkowo za zgodą organu zaopatrującego, po uprzednim zgłoszeniu zapotrzebowania, co najmniej na 24 godziny przed terminem odbioru. Zapotrzebowanie powinna złożyć sekcja żywnościowa macierzystej komendy portu wojennego. W wypadku przejścia okrętu na czasowe zaopatrzenie do innej komendy portu wojennego produkty żywnościowe wydawane są na podstawie karty zaopatrzenia żywnościowego. Dokument ten wystawia sekcja żywnościowa macierzystej jednostki budżetowej, która zaopatrywała dotychczas okręt.

Dowóz środków spożywczych do okrętów w czasie ich pobytu w porcie i na morzu organizuje zaopatrująca komenda portu wojennego. Używa do tego własnych sił i środków transportowych (kołowych lub pływających), wydzielając tzw. grupy dowozu. Zadaniem tych grup jest sprawne, terminowe i zgodne z przepisami sanitarnymi dostarczanie do burt okrętów środków spożywczych, przekazanie ich oraz odbiór zbędnych i wymiennych opakowań. Odbioru ilościowego i jakościowego środków spożywczych dokonuje przy burcie okrętu dowódca działu kwatermistrzowskiego. Odbiór ten polega na przeliczeniu lub zważeniu środków spożywczych i porównaniu

stanu faktycznego z danymi zawartymi w asygnacie lub rozdzielniku. Za ilość i jakość dostarczonej żywności ponosi odpowiedzialność sekcja żywnościowa jednostki budżetowej.

Okręty mogą być zaopatrywane w środki spożywcze zależnie od przewidywanego czasu wykonywanych przez nie zadań na morzu lub podczas postoju w porcie oraz możliwości przechowywania produktów spożywczych w pomieszczeniach okrętowych. Wyróżnia się następujące formy zaopatrywania:

1) Zaopatrywanie codzienne – korzystają z niego kuchnie brzegowe i okręty przebywające w porcie. W tej formie głównie dostarczane jest świeże pieczywo, mleko itp.

2) Zaopatrywanie dekadowe – prowadzone przez okręty mające kuchnię okrętową i organizujące żywienie załóg.

3) Zaopatrywanie okresowe – korzystają z niego okręty wychodzące w morze na dłużej niż dekadę oraz okręty i pomocnicze jednostki pływające niemające kuchni okrętowych, a opuszczające bazę na więcej niż dobę.

Częściej niż raz na dekadę dostarcza się okrętom produkty spożywcze, które są na nich przechowywane i mogą się zepsuć. Raz na dekadę sekcja żywnościowa jednostki budżetowej kupuje także świeże mięso, wędliny, świeże ryby itp.

Na okrętach o strukturze pionów funkcjonalnych, w grupach podległych dowódcy działu kwatermistrzowskiego prowadzona jest w cyklu miesięcznym uproszczona gospodarka żywnościowa. Na okręt pobiera się produkty spożywcze ze składu macierzystej komendy portu wojennego na podstawie asygnat sporządzonych przez oficera żywnościowego okrętu. Na zakończenie każdego miesiąca przeprowadzany jest remanent środków spożywczych znajdujących się w magazynie okrętowym. Rozliczenie z organem zaopatrującym następuje na zakończenie każdego miesiąca na podstawie bilansu miesięcznego oraz zestawienia wydanych racji¹⁴⁰.

Na wszystkich okrętach, oprócz zapasów bieżących, przechowuje się nienaruszalny zapas żywności w ilościach określonych przez wyższych przełożonych, zgodny z zasadniczą normą wyżywienia PS-m (skoncentrowana morska). Zapas ten podlega okresowemu odświeżeniu przed upływem terminu przydatności do spożycia.

Woda słodka jest niezastąpionym środkiem zaopatrzenia i na okrętach przechowuje się ją w specjalnie do tego celu przeznaczonych zbiornikach. Autonomiczność jednostek pływających zależy przede wszystkim od pojemności zbiorników wody słodkiej oraz możliwości jej pozyskiwania z wody morskiej. Woda słodka na okręcie może być

¹⁴⁰ K. Krakowiak, *System...*, op. cit., s. 43.

przeznaczona do celów bytowych, technicznych i specjalnych. Woda do celów bytowych wykorzystywana jest do sporządzania posiłków i napojów oraz zadań sanitarno-higienicznych, takich jak mycie produktów spożywczych, naczyń i sprzętu kuchennego oraz codziennej higieny osobistej żołnierzy. Normy zużycia wody konsumpcyjnej wynikają z potrzeb fizjologicznych ludzi i zależą przede wszystkim od intensywności wysiłku fizycznego, warunków klimatycznych i atmosferycznych oraz ogólnego stanu zdrowia żołnierzy. Wody do celów technicznych używa się do napełniania układów chłodzenia silników. Gromadzona jest przede wszystkim w zbiornikach wyrównawczych silników głównych i agregatów prądotwórczych. Woda do celów specjalnych, głównie morska, wykorzystywana jest do wykonywania zabiegów specjalnych i gaśniczych.

Służby dyżurne jednostek pływających mają obowiązek regularnie uzupełniać wodę słodką w zbiornikach ze specjalnie do tego celu wyznaczonych ujęć i za pomocą węży przeznaczonych tylko do wody słodkiej. Przed każdorazowym wypłynięciem okrętu w morze konieczne jest uzupełnienie zapasu wody słodkiej do pełnej jednostki napełnienia. Woda słodka, gromadzona w zbiornikach okrętowych i przeznaczona do celów bytowych, a w szczególności konsumpcyjnych, jest badana przynajmniej raz na kwartał w stacji sanitarno-epidemiologicznej. Podobnym badaniom poddaje się próbki wody pobierane bezpośrednio ze stacjonarnych systemów wody słodkiej w portach. Na niektórych jednostkach pływających montuje się odsalacze wody morskiej i dodatkowe zbiorniki oraz systemy wodne. Tak uzyskana woda słodka najczęściej jest wykorzystywana do codziennej higieny osobistej i celów technicznych.

12.2. Zasady prowadzenia gospodarki materiałami pędnymi i smarami na okręcie

12.2.1. Pojęcie gospodarki materiałami pędnymi i smarami

Gospodarka materiałami pędnymi i smarami polega na zaspokajaniu potrzeb jednostek pływających na produkty i sprzęt służby materiałów pędnych i smarów. Wysoce manewrowy charakter działań sił marynarki wojennej wymaga zaopatrywania ich w duże ilości materiałów pędnych i smarów. Stanowią one największy tonaż w ogólnej masie

środków materiałowo-technicznych, w które zaopatrywane są okręty i pomocnicze jednostki pływające. Materiały pędne i smary są to w zdecydowanej większości produkty otrzymywane w procesie przeróbki ropy naftowej, przeznaczone do eksploatacji oraz konserwacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Przedmiotami zaopatrywania służby materiałów pędnych i smarów są¹⁴¹:

1) Materiały pędne i smary:

- paliwa płynne (benzyna samochodowa, olej napędowy, paliwo lotnicze, benzyna lotnicza i inne);
- oleje smarowe (silnikowe, maszynowe, przekładniowe i inne);
- smary plastyczne (maszynowe, łożyskowe, konserwacyjne i inne);
- produkty specjalne (benzyna do lakierów, nafta oświetleniowa, płyny do hamulców hydraulicznych i układów chłodzenia, spirytus etylowy i inne);
- raketowe materiały napędowe (utleniacze, paliwo zasadnicze i rozruchowe do rakiet).

2) Sprzęt służby materiałów pędnych i smarów:

- opakowania (wszelkiego rodzaju zbiorniki, cysterny, beczki, kanistry itp.);
- sprzęt rozlewczy oraz wyroby z gumy i tworzyw sztucznych służące do przetłaczania materiałów pędnych i smarów.

Gestorem sprzętu służby materiałów pędnych i smarów, a jednocześnie centralnym organem logistycznym jest Szefostwo Służby Materiałów Pędnych i Smarów Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP. Zestawienie sprzętu i materiałów służby materiałów pędnych i smarów przedstawia załącznik.

12.2.2. Obowiązki organów odpowiedzialnych za gospodarkę materiałami pędnymi i smarami

Służby materiałów pędnych i smarów są zaopatrywane w materiały i sprzęt przez komendę portu wojennego lub każdą inną jednostkę organizacyjną, właściwą dla stałego miejsca bazowania jednostki pływającej, która prowadzi samodzielną gospodarkę tym mieniem.

¹⁴¹ M. Brzeziński, *Logistyka...*, op. cit., s. 98.

Pododdziałem gospodarczym jest natomiast każda jednostka pływająca (lub zespół), która nie prowadzi samodzielnej gospodarki materiałami pędnymi i smarami, a jest zaopatrywana przez określony oddział gospodarczy (wojskowej jednostki budżetowej). W wypadku paliw okrętowych i smarów stosowanych na jednostkach pływających oraz sprzętu oddziałem gospodarczym jest właściwa komenda portu wojennego. Gospodarkę materiałami pędnymi i smarami w zespole jednostek pływających prowadzi oficer flagowy – mechanik zespołu, a na jednostce pływającej zajmuje się tym dowódca działu okrętowego VI – mechanik jednostki pływającej.

Do podstawowych zadań sekcji materiałów pędnych i smarów komendy portu wojennego w zakresie prowadzenia gospodarki mieniem służby materiałów pędnych i smarów należy¹⁴²:

- utrzymywanie zapasów materiałów pędnych i smarów w ilościach i gatunkach wystarczających do zaspokojenia potrzeb własnych i wszystkich jednostek przez nie zaopatrywanych;
- zgodne z przepisami wydawanie materiałów pędnych i smarów na okręty i pomocnicze jednostki pływające;
- pilnowanie realizacji limitów zużycia materiałów pędnych i smarów;
- prowadzenie ewidencji jednostek napełnienia zespołów;
- aktywne współdziałanie z załogami zbiornikowców i barek paliwowych w zakresie uzupełniania zapasów materiałów pędnych i smarów na jednostkach pływających w każdych warunkach zaopatrywania;
- przyjmowanie i wykonywanie analizy laboratoryjnej próbek materiałów pędnych i smarów dostarczanych z jednostek pływających;
- zaopatrywanie zbiornikowców i barek w sprzęt służący do określania czystości i gęstości paliwa oraz do jego dystrybucji;
- kontrolowanie czystości paliwa na zbiornikowcach i barkach paliwowych;
- nadzorowanie gospodarki materiałami pędnymi i smarami na jednostkach pływających;

¹⁴² *Przepisy o gospodarce materiałami pędnymi i smarami na jednostkach pływających MW w czasie pokoju*, DMW, Mar. Woj. 878/82, Gdynia 1982 z późn. zm., s. 9–10.

– przestrzeganie zasad ochrony środowiska podczas zaopatrywania jednostek pływających w materiały pędne i smary.

Oficer flagowy – mechanik zespołu jednostek pływających odpowiada za stan ilościowy i jakościowy materiałów pędnych i smarów oraz sprzętu, a także za właściwe ich przyjmowanie, przechowywanie i efektywne zużycie na wszystkich okrętach i pomocniczych jednostkach pływających w zespole. Do jego podstawowych obowiązków należy organizowanie i nadzorowanie pracy mechaników jednostek pływających, przygotowywanie szkoleń oraz prowadzenie obowiązującej ewidencji i pisanie sprawozdań ze zużycia materiałów pędnych i smarów. Oficer flagowy przeprowadza ponadto okresowe kontrole gospodarki materiałami pędnymi i smarami na wszystkich okrętach w zespole.

Dowódca jednostki pływającej jest odpowiedzialny za utrzymanie nakazanych zapasów materiałów pędnych i smarów na jednostce pływającej, organizowanie ich przyjmowania oraz efektywne używanie. Jego obowiązkiem jest również kontrolowanie utrzymania nakazanych zapasów i prowadzenie gospodarki materiałami pędnymi i smarami, w tym sprawdzenie stanów faktycznych produktów i sprzętu co najmniej raz w roku, niezależnie od kontroli wykonywanych przez mechanika zespołu i personel sekcji. Dowódca okrętu realizuje ponadto szkolenie załogi w zakresie uzupełniania zapasów materiałów pędnych i smarów w różnych warunkach zaopatrywania¹⁴³.

Na jednostce pływającej za prowadzenie gospodarki materiałami pędnymi i smarami oraz sprzętem do ich przechowywania i dystrybucji odpowiada dowódca działu okrętowego VI. Odpowiada on materialnie i dyscyplinarnie za stan ilościowy i jakościowy przechowywanych na okręcie materiałów pędnych i smarów, ich efektywne zużycie oraz właściwe przyjmowanie, magazynowanie i odświeżanie. Ma obowiązek wyszkolić w tym zakresie podległy personel. Dowódca działu okrętowego VI jest odpowiedzialny za utrzymywanie nakazanych zapasów (w odpowiedniej ilości i jakości), prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości oraz dokonywanie systematycznych analiz stanu zaopatrzenia i kontroli limitów zużycia. Kierując gospodarką materiałami pędnymi i smarami na okręcie, ma obowiązek zaopatrywać wszystkie działy okrętowe w tego rodzaju produkty oraz rozliczać z ich zużycia dowódców działów. Do jego zadań należy również pobieranie i przesyłanie próbek paliwa i olejów do analizy laboratoryjnej, zbieranie przepracowanych olejów i zdawanie ich do właściwego oddziału gospodarczego. Odpowiada ponadto za niedopuszczenie do powstania strat

¹⁴³ *Wytyczne szefa Logistyki Marynatki Wojennej RP, DMW, Gdynia 2003.*

i szkód oraz zanieczyszczenia wód produktami naftowymi. Mechanik jednostki pływającej powinien także dbać o utrzymanie zbiorników i sprzętu w czystości oraz w stałej sprawności technicznej. Sprawuje też nadzór nad przestrzeganiem zasad BHP podczas wykonywania prac z materiałami pędnymi i smarami.

12.2.3. Zasady gospodarki sprzętem i materiałami służby materiałów pędnych i smarów na jednostkach pływających

Jednostki pływające zaopatrywane są w materiały i sprzęt służby materiałów pędnych i smarów na podstawie limitów zużycia, normatywów zużycia oraz obowiązujących należności sprzętu.

Aby zapewnić wymagany poziom gotowości bojowej, każda jednostka pływająca powinna mieć określony zapas paliwa i oleju smarowego zasadniczego (wykazany jako 1 jn – jednostka napełnienia). Pełna jednostka napełnienia jest wymagana, gdy okręt przechodzi na wyższe stany gotowości bojowej, rozpoczyna dyżur lub dozór, oddawany jest do eksploatacji nowy lub po remoncie albo gdy rozpoczyna się nowy rok kalendarzowy. W innych sytuacjach dopuszczalne jest osiągnięcie niepełnej jednostki napełnienia, nie mniej jednak niż 80% jn. Każda eksploatowana jednostka pływająca musi mieć zgodny z normą pełnej należności sprzęt mps.

Podstawą do stosowania właściwych materiałów pędnych i smarów, planowania potrzeb eksploatacyjnych oraz rozliczania z organami zaopatrzenia i kontroli są normy należności stosowania i rozchodu materiałów pędnych i smarów¹⁴⁴ oraz normy zużycia dla jednostek pływających¹⁴⁵ i brzegowych¹⁴⁶.

Jednostki pływające otrzymują ściśle określoną ilość paliw i oleju smarowego zasadniczego – jest to limit zużycia materiałów pędnych i smarów na dany rok. Propozycje limitów dla flotyll ustalane są przez Szefostwo Szkolenia Morskiego i Szefostwo Służby Materiałów Pędnych i Smarów Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP w poro-

¹⁴⁴ Normy należności stosowania i rozchodu materiałów pędnych i smarów dla jednostek pływających MW, Mar. Woj. 930/85 z późn. zm., DMW, Gdynia 1985.

¹⁴⁵ Normy zużycia MPiS dla jednostek pływających MW, Mar. Woj. 960/86 z późn. zm., DMW, Gdynia 1986.

¹⁴⁶ Normy zużycia MPiS dla jednostek brzegowych MW, Mar. Woj. 1098/92 z późn. zm., DMW, Gdynia 1991.

zumieniu z Szefostwem Techniki Morskiej. Zatwierdza je dowódca Marynarki Wojennej.

Dowódcy flotyll przyznany limit zużycia paliwa okrętowego i oleju dzielą – w zależności od zaplanowanych zadań – między podległe dywizjony. Ustalony dla poszczególnych zespołów okrętów limit zużycia rozdziela mechanik zespołu w porozumieniu z dowódcą dywizjonu, uwzględniając zadania i plany eksploatacji podległych okrętów. Równocześnie przydzielany jest limit oleju głównego na jednostkę pływającą. Ustala się go po uwzględnieniu wskaźników zużycia oraz ilości przewidywanych na planowe wymiany oleju.

Dowódca flotylli może w ciągu roku zmienić przydzielone podległym zespołom limity paliw i olejów zasadniczych. Mechanik zespołu – w porozumieniu z dowódcą – może przenosić limit zużycia materiałów pędnych i smarów z jednej jednostki pływającej na inną. Niewykorzystanego limitu nie można przenosić na następny rok następny. Jeśli w zespole okrętów zużyto cały przyznany limit, wówczas dowódca wstrzymuje eksploatację jego jednostek pływających aż do przydzielenia dodatkowej ilości materiałów pędnych i smarów lub podjęcia innej decyzji przez przełożonego.

Roczną należność pozostałych materiałów pędnych i smarów, z wyjątkiem paliw i oleju smarowego zasadniczego, jednostki pływające otrzymują na podstawie normatywu zużycia materiałów pędnych i smarów. Normatywy te opracowuje i uaktualnia Szefostwo Służby Materiałów Pędnych i Smarów Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych na podstawie potrzeb ustalanych i zgłaszanych przez poszczególnych gestorów sprzętu. Ilości produktów przydzielone według normatywów przeznaczone są na jednoroczną eksploatację i konserwację sprzętu oraz urządzeń wyposażenia technicznego poszczególnych działów okrętowych jednostek pływających (oprócz VIII i IX). Przydzielone na podstawie normatywów oraz doraźnie przyznane (np. na cele remontowe) ilości materiałów pędnych i smarów mechanik zespołu wpisuje do książeczek limitowych jednostek pływających w łącznych ilościach poszczególnych produktów. W technicznie uzasadnionych wypadkach może on przenosić je z jednej jednostki pływającej do drugiej w tym samym zespole.

Gospodarkę normatywami materiałów pędnych i smarów na okręcie prowadzi dowódca działu okrętowego VI. Jednostka pływająca może zużywać materiały pędne i smary tylko w ilościach i gatunkach określonych normatywami. Pobrane materiały pędne i smary, które nie zostały zużyte, należy wykorzystać w następnym roku, przy czym

mechanik zespołu ma obowiązek zmniejszyć o tę ilość przydział na ten rok¹⁴⁷.

Służba materiałami pędnymi i smarami właściwej komendy portu wojennego wydaje sprzęt na podstawie asygnat, zgodnie z którymi należy zaewidencjonować go na jednostce pływającej. Za stan ilościowy i jakościowy oraz właściwą eksploatację i konserwację sprzętu w czasie jego użytkowania na okręcie całkowitą odpowiedzialność ponosi mechanik jednostki pływającej.

12.2.3.1. Przyjmowanie, zdawanie i rozliczanie zużytych materiałów pędnych i smarów

Materiały pędne i smary wydawane są jednostce pływającej na podstawie:

- przydziału zawartego w książeczce limitowej, która jednocześnie upoważnia do pobrania;
- polecenia dowódcy zespołu (w wypadku manewru materiałowego);
- asygnaty wystawionej przez służbę materiałów pędnych i smarów właściwej komendy portu wojennego.

Asygnaty na materiały pędne i smary dla jednostki pływającej wystawia macierzysta komenda portu wojennego. Inna komenda portu wojennego uprawniona jest do wystawiania asygnat wyłącznie na wydanie jednostce pływającej zasadniczych materiałów pędnych i smarów w ilościach nie większych niż 1 jn.

Wydający materiały pędne i smary we właściwej komendzie portu wojennego jest zobowiązany wpisać tę informację starannie i czytelnie do książeczki limitowej jednostki pływającej i dziennika rozchodu wystawionego dla każdego pododdziału osobno. Dla każdej jednostki pływającej pobierającej materiały pędne i smary należy dokonać oddzielnego zapisu w dzienniku rozchodu, określając w kilogramach ilość wydanych produktów i gęstość wszystkich płynnych materiałów pędnych i smarów, a w wypadku paliwa zasadniczego – również ilość w litrach. Jeżeli materiały pędne i smary są pobierane z innej komendy portu wojennego, to mechanik jednostki pływającej ma obowiązek sporządzić, w dwóch egzemplarzach, protokół przyjęcia.

¹⁴⁷ *Przepisy o gospodarce materiałami pędnymi i smarami...*, op. cit., s. 19–20.

Jeden egzemplarz dokumentu pozostawia w jednostce wydającej, drugi natomiast przedstawia w macierzystej komendzie portu wojennego.

Do obowiązków odbiorcy należy przyjęcie materiałów pędnych i smarów oraz jednocześnie sprawdzenie ich faktycznego stanu ilościowego i jakościowego, a następnie porównanie danych z dokumentami wydającego. Na materiały pędne i smary pobrane przez jednostkę pływającą z innej jednostki budżetowej mechanik jest zobowiązany sporządzić protokół przyjęcia. Na tej podstawie sekcja materiałów pędnych i smarów właściwej komendy portu wojennego dokonuje wpisów w swojej ewidencji i książeczce limitowej jednostki pływającej. Podczas pobierania materiałów pędnych i smarów przez jednostkę pływającą skład wydający zobowiązany jest wystawić odpis aktualnego orzeczenia laboratoryjnego na produkty zasadnicze. Na pozostałe produkty musi przedstawić do wglądu aktualne orzeczenie laboratoryjne. W orzeczeniach laboratoryjnych dla oleju napędowego należy podać lepkość w temperaturze 20°C, a dla wszystkich płynnych materiałów pędnych i smarów także gęstość w temperaturze 20°C (pomiar i wpisanie jego wyników jest obowiązkiem wszystkich laboratoriów materiałów pędnych i smarów).

Podczas pobierania oleju napędowego należy wizualnie ocenić jego czystość oraz sprawdzić za pomocą pasty, czy nie zawiera wody. W wypadkach uzasadnionych należy na żądanie odbiorcy pobrać próbkę wydanego produktu i – odpowiednio opieczetowaną i zaopatrzoną w etykietę – przechowywać w składzie sekcji materiałów pędnych i smarów przez trzy miesiące (może zostać wykorzystana podczas ewentualnej analizy rozjemczej). Etykieta powinna być podpisana przez wydającego i przyjmującego produkt. Jeśli analiza rozjemcza pobranej próbki wykaże niezgodność własności produktu z normami, dyskwalifikującą jego użytkowanie, wówczas odpowiedzialność ponosi skład materiałów pędnych i smarów, który wydał produkt¹⁴⁸. Na jednostce pływającej należy dodatkowo, nie później niż 30 minut po zakończeniu tankowania, sprawdzić przyjęte paliwa na zawartość wody.

Wszystkie jednostki pływające pobierają i zdają materiały pędne i smary w formie obrotów lub manewrów materiałowych. Obrót materiałowy jest to każda operacja fizyczna lub ewidencyjna materiałami, która zmienia stan faktyczny i ewidencyjnym¹⁴⁹. Obroty materiałami pędnymi i smarami na jednostce pływającej i w zespole można podzielić na:

- zewnętrzne – powodujące zmianę stanu ilościowego;

¹⁴⁸ *Przepisy o gospodarce materiałami pędnymi i smarami...*, op. cit., s. 25–31.

¹⁴⁹ *Ibidem*, s. 32–40.

– wewnętrzne – niezmieniające stanu ilościowego materiałów pędnych i smarów.

Manewr materiałowy polega na przekazaniu materiałów pędnych i smarów przez jednostkę pływającą drugiej w tym samym lub innym zespole. W wypadku przekazywania paliwa jednostce pływającej z tego samego dywizjonu, mechanicy jednostek dokonują zgodnych zapisów w dziennikach maszynowych, a mechanik zespołu – w książeczkach limitowych. Jeśli do manewru materiałowego dochodzi między jednostkami różnych dywizjonów, mechanicy są zobowiązani sporządzić, w dwóch egzemplarzach, protokół zdania i przyjęcia. Dokumenty te są podstawą do zmian dokonywanych w ewidencji służby materiałów pędnych i smarów komendy portu wojennego¹⁵⁰.

Przyjęcie materiałów pędnych i smarów na jednostkę pływającą organizuje jej dowódca. Załoga powinna znajdować się na stanowiskach zgodnie z rozkładem bojowym. Pobieranie materiałów pędnych i smarów. Na jednostce pływającej w czasie pobierania tego rodzaju produktów należy przestrzegać obowiązujących przepisów przeciwpożarowych i BHP oraz dotyczących sygnałów ostrzegawczych.

Szczególne zasady obowiązują podczas pobierania paliwa okrętowego w portach zagranicznych. W tym wypadku podstawowym paliwem przeznaczonym do napędu tłokowych i turbinowych silników spalinowych jest paliwo F-75 (w kodzie NATO F-75). Zamiennikiem tego paliwa w wyjątkowych sytuacjach może być paliwo F-76. Paliwa te są bardzo podatne na zanieczyszczenia mikrobiologiczne¹⁵¹.

Przed rozpoczęciem pobierania paliwa należy przygotować plan pobierania paliwa oraz przeprowadzić z załogą trening. W miarę możliwości należy też opróżnić zbiornik, do którego ma być pobierane paliwo, i zbiornik przelewowy. Należy również przygotować niezbędną dokumentację i tablice sygnałowe oraz zapewnić łączność z jednostką podającą. Po uzgodnieniu ze stroną podającą należy skontrolować gatunek, ilość i jakość zamówionego paliwa oraz poinformować dostawcę o zamiarze pobrania próbek kontrolnych. Ustala się prędkość i ciśnienie tankowania, sposób i miejsce pobierania próbek oraz połączenia węża podającego i działania w razie rozlewu paliwa. Przed rozpoczęciem tankowania szef działu elektromechanicznego dokonuje pomiaru ilości i temperatury paliwa w zbiorniku, z którego będzie zaopatrywany okręt, sprawdza zawartość wody w paliwie oraz spisuje odczyt przepływomierza. Podczas uzupełniania paliwa należy na bieżąco kontrolować ilość i jakość przyjmowanego paliwa, stan

¹⁵⁰ Wytyczne szefa Logistyki..., op. cit.

¹⁵¹ Zasady pobierania paliwa na okręty Marynarki Wojennej RP w portach zagranicznych. Zanieczyszczenia mikrobiologiczne. Poradnik, DMW, Gdynia 2006, s. 3.

połączeń systemu tankowania oraz przestrzeganie procedur podczas tankowania. Po zakończeniu tankowania, przed rozłączeniem przewodu transportowego, należy skontrolować ilość podanego paliwa na przepływomierzu i w zbiornikach. Pobrane próbki paliwa, które trafią do laboratorium, dostawcy i na przyjmujący okręt, należy opisać i opieczetować. Podczas sprawdzania i podpisywania faktury szczególną uwagę należy zwrócić na wpisaną ilość podanego paliwa, dane dostawcy, numery plomb na próbkach oraz czytelność dokumentu. Próbkę paliwa należy wysłać za pośrednictwem agencji obsługującej do laboratorium, a przyjętego paliwa, w miarę możliwości, nie należy używać aż do uzyskania wyników. Załoga zobowiązana jest do odnotowania w dzienniku maszynowym i dzienniku zdarzeń tankowanie oraz ilość pobranego paliwa¹⁵².

W wypadku dostarczania paliwa zgodnie z procedurami NAMSA OP-LU-M 04 Usługi portowe obowiązują międzynarodowe reguły handlowe FOB (*free on board*). Dostawca powinien zapewnić paliwo w cenie producenta, wolnej od narzutów oraz kosztów dostawy i załadunku. Faktury podpisane przez dowódcę działu elektromechanicznego lub dowódcę pionu eksploatacji powinny zawierać wyszczególnioną w tonach metrycznych ilość dostarczonego paliwa.

Wszystkie materiały pędne i smary, wydane użytkownikom i zużyte, są rozliczane według następujących zasad:

1) Produkty zasadnicze rozliczane są przez mechanika okrętu na podstawie dziennika maszynowego. Mechanik zespołu natomiast składa właściwej komendzie portu wojennego sprawozdanie ze zużycia materiałów pędnych i smarów na jednostkach pływających.

2) Materiały pędne i smary – zasadnicze i przydzielone według normatywów działowi okrętowemu VI – rozlicza mechanik jednostki pływającej z mechanikiem zespołu w formie zapisów w dziennikach maszynowych lub książkach obsługi profilaktycznych.

3) Materiały pędne przydzielone według normatywów – przeznaczone dla poszczególnych działów okrętowych, z wyjątkiem VI – rozliczają dowódcy działów okrętowych z mechanikiem jednostki pływającej na podstawie zapisów w książkach obsługi profilaktycznych lub specjalnie w tym celu założonych zeszytach.

Rozliczenie zużytych materiałów pędnych i smarów jest kontrolowane na poszczególnych szczeblach kierowania gospodarką materiałową w służbie materiałów pędnych i smarów. Oficer flagowy

¹⁵² *Zasady pobierania paliwa na okręty...*, op. cit., s. 8–15.

– mechanik zespołu ma obowiązek kontrolować rozliczanie wszystkich materiałów pędnych i smarów zużytych na jednostkach pływających zespołu, a mechanik jednostki pływającej – w poszczególnych działach okrętowych. Oficerowie specjaliści zespołu nadzorują rozliczanie zużytych w podległych im działach okrętowych. Kierownik sekcji materiałów pędnych i smarów komendy portu wojennego kontroluje rozliczanie wszystkich tego rodzaju produktów zużytych w zespołach, które zaopatruje.

W wypadku zdawania produktów zasadniczych przez jednostkę pływającą przekazywaną do remontu powinny one być przyjęte do oddzielnego zbiornika i zabezpieczone plombami jednostki przyjmującej i zdającej oraz wydane ponownie tej samej jednostce.

12.2.3.2. Kontrola, ewidencja i sprawozdawczość w gospodarce materiałami pędnymi i smarami na okręcie

Mechanik jednostki pływającej jest odpowiedzialny za systematyczne dokonywanie pomiarów stanu ilościowego oraz kontroli jakości materiałów pędnych i smarów przechowywanych na jednostce pływającej. Pomiaru stanu ilościowego zasadniczych materiałów pędnych i smarów dokonuje on osobiście lub zleca to zadanie podległemu personelowi¹⁵³. Czynność tę należy wykonać:

- codziennie, jeżeli materiały pędne i smary były używane w danym dniu;
- przed i po każdym ich przyjęciu na jednostkę pływającą oraz przed i po każdej manipulacji między zbiornikami jednostki pływającej;
- co 14 dni, jeżeli produkt jest okresowo nieużywany;
- co najmniej raz na pół roku dla wszystkich materiałów pędnych i smarów, z jednoczesnym odnotowaniem stanów faktycznych w dzienniku maszynowym.

Rozchodu zużytego paliwa dokonuje się na podstawie wskazań przepływomierza i zbiornika rozchodowego lub faktycznego pomiaru w zbiornikach. Aby przeprowadzić pomiar stanu ilościowego paliwa, należy zmierzyć ilość paliwa w jednostkach objętości, a następnie ustalić jego gęstość i obliczyć ilość w jednostkach wagowych. Wszystkie zbiorniki na materiały pędne powinny mieć listwy pomiarowe z podziałką

¹⁵³ *Przepisy o gospodarce materiałami pędnymi i smarami...*, op. cit., s. 7.

wyrażoną w jednostkach liniowych oraz uwierzytelnione tabele litrażowania podające ilości materiałów pędnych i smarów w jednostkach objętości odpowiadających wartościom liniowym.

Eksploatowane na okręcie materiały pędne i smary powinny mieć odpowiednie właściwości fizyko-chemiczne, dlatego należy je chronić przed zanieczyszczeniami mechanicznymi, zawodnieniem i wpływem podwyższonej temperatury. Od chwili przyjęcia materiałów pędnych i smarów na jednostkę pływającą za ich stan jakościowy odpowiada mechanik danej jednostki pływającej. Aby określić właściwości fizyko-chemiczne eksploatowanych materiałów pędnych i smarów, należy je badać w laboratoriach sekcji materiałów pędnych i smarów komend portów w ściśle określonym czasie. Po wymianie oleju, po upływie 50% normatywnego czasu pracy należy ocenić stan techniczny urządzenia, a po 100% normatywnego czasu pracy lub co miesiąc – sprawdzić, czy nie doszło do zmian własności fizyko-chemicznych oleju. Próbkę oleju smarowego przeznaczoną do analizy powinny być pobierane zawsze z tego samego punktu układu smarnego podczas pracy silnika. W zależności od celu analizy próbkę pobiera się, zgodnie z instrukcjami, podczas drogi powrotnej do silnika lub na wyjściu z niego. Próbkę powinny być zaopatrzone w odpowiednie etykiety zawierające:

- numer jednostki wojskowej i numer burtowy okrętu (pomocniczej jednostki pływającej);
- miejsce pobrania próbki;
- nazwę oleju;
- nazwę, typ i numer mechanizmu;
- czas pracy od początku eksploatacji, ostatniego remontu i ostatniej wymiany oleju;
- uwagi o pracy układu smarnego;
- rodzaj analizy;
- podpis dowódcy działu elektromechanicznego.

Pobranie próbki powinno być każdorazowo odnotowane przez mechanika jednostki pływającej w dzienniku maszynowym. Uzyskane orzeczenie laboratoryjne należy przechowywać aż do otrzymania następných wyników badań.

Niezwykle istotnym badaniem paliwa okrętowego jest wykrywanie skażeń mikrobiologicznych. W tym celu raz w miesiącu załoga pobiera ze ściśle określonej dla każdego zbiornika głębokości próbkę paliwa. W pobranej próbce zanurza się płytki testowe, które następnie są umieszczane w inkubatorze (suszarce) w temperaturze 27–30°C. Jeżeli oceniane jest zanieczyszczenie paliwa bakteriami, wówczas próbka znajduje się w inkubatorze 24–48 godzin. Badając zawartość drożdży i grzybów, należy umieścić ją aż na 72 godziny. Uzyskane

próbki ocenia się, porównując ze wzorcem zabarwienie płytki testowej. Paliwo nie powinno być wykorzystywane w wypadku silnego skażenia bakteriami, drożdżami i grzybami lub umiarkowanego skażenia jednym rodzajem mikroorganizmów, przy jednoczesnym średnim lub lekkim skażeniu drugim rodzajem. Skażone paliwo jest oczyszczane za pomocą biocydów. Biocydy, w zależności od celu ich stosowania, można dodawać do paliwa w dawce zapobiegawczej, aby nie dopuścić do skażenia, w dawce oczyszczającej, aby zniszczyć mikroorganizmy, lub w dawce szokowej – w wypadku bardzo silnego skażenia paliwa. Wielkość dawki biocydu w przeliczeniu na tonę paliwa okrętowego ustalana jest przez producenta indywidualnie dla każdego typu preparatu.

Na każdym szczeblu gospodarowania materiałami pędnymi i smarami prowadzi się szczegółową ewidencję i sprawozdawczość. Ewidencją powinny być objęte wszystkie materiały i sprzęt służby materiałów pędnych i smarów. Do dokumentacji ewidencyjno-sprawozdawczej zalicza się dokumenty ewidencyjne i sprawozdawcze oraz dowody materiałowe. Dokumentami ewidencyjnymi są książeczki limitowe, dzienniki maszynowe, książki materiałów trwałych sprzętu służby mps oraz karty ewidencji sprzętu mps, w których ujmuje się obroty wewnętrzne i zewnętrzne oraz stan ilościowy i jakościowy środków materiałowych służby materiałów pędnych i smarów. Dowodami materiałowymi są książeczki limitowe, asygnaty, dzienniki rozchodowe, protokoły i rozliczenia będące podstawą obrotów materiałowych i zmian w dokumentach ewidencyjnych. Dokumenty sprawozdawcze natomiast to sprawozdania wykazujące obroty i stan ilościowy, służące do rozliczeń z organem zaopatrującym.

Za zorganizowanie oraz prawidłowe i terminowe prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości ponoszą odpowiedzialność mechanicy zespołów. Na jednostkach pływających ewidencją i sprawozdawczością zajmują się ich mechanicy. Mechanik jednostki pływającej ma obowiązek prowadzić:

- książeczkę limitową materiałów pędnych i smarów;
- ewidencję materiałów pędnych i smarów w dzienniku maszynowym;
- kartę ewidencji sprzętu mps;
- teczkę dowodów materiałowych.

Przychody oraz rozchody materiałów pędnych i smarów na jednostce pływającej księguje się w dzienniku maszynowym, przy czym:

- 1) Przychody księguje się na podstawie zapisu w książeczce limitowej dokonanego przez magazyniera materiałów pędnych i smarów, asygnaty lub protokołów oraz faktycznie otrzymana-

nych materiałów pędnych i smarów – w wypadku manewru materiałowego.

2) Rozchody księguje się na podstawie asygnaty, protokołów oraz różnicy dwóch kolejnych pomiarów stanu materiałów pędnych i smarów, z uwzględnieniem ich pobranych lub wydanych ilości, a także odpowiednich zapisów w obowiązujących dokumentach – w wypadku ich zużycia wynikającego z normatywów zużycia materiałów pędnych i smarów oraz faktycznie przekazanych materiałów pędnych i smarów – w wypadku manewru materiałowego.

Mechanik jednostki pływającej wykonuje miesięczne sprawozdanie ze zużycia zasadniczych materiałów pędnych i smarów na jednostce pływającej. Mechanik zespołu jest zobowiązany wykonać roczne sprawozdanie ze zużycia zasadniczych materiałów pędnych i smarów na jednostkach pływających zespołu. Sprawozdanie z efektywności zużycia opracowuje się na podstawie danych z dzienników maszynowych jednostek pływających. Łączna ilość zużytych materiałów pędnych i smarów w zespole, wynikająca z zapisów w dziennikach maszynowych jednostek pływających, powinna być zgodna z ilością otrzymanych do zużycia (ilością wymienioną w książeczkach limitowych)¹⁵⁴.

12.3. Zasady prowadzenia gospodarki mundurowej na okręcie

12.3.1. Pojęcie i zadania gospodarki mundurowej

Przez gospodarkę mundurową rozumieć należy ogół czynności mających na celu zaspokojenie potrzeb wojska przez dostarczenie przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, świadczenie usług żołnierzom oraz zaopatrywanie w sprzęt i materiały pracowników cywilnych wojska. Do podstawowych zadań służby mundurowej należy zaopatrywanie zespołowych i indywidualnych użytkowników w przedmioty zaopatrzenia mundurowego oraz prowadzenie działalności usługowej. Działalność usługowa służby mundurowej polega na stworzeniu organizacyjnych i technicznych warunków do utrzymania pełnej wartości

¹⁵⁴ *Przepisy o gospodarce materiałami pędnymi i smarami...*, op. cit., s. 46–52.

użytkowej przedmiotów zaopatrzenia mundurowego (usługi naprawcze i pralnicze) oraz wymaganego stanu sanitarno-higienicznego żołnierzy (usługi kąpielowe i fryzjerskie). Bardzo ważnym zadaniem służby mundurowej jest również kształtowanie dyscypliny ubiorczej wśród żołnierzy. W zakresie osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej służba mundurowa spełnia swoje cele, realizując mundurowe zabezpieczenie mobilizacyjnego rozwinięcia jednostek.

Zadania wykonywane przez służbę mundurową polegają na:

- planowaniu potrzeb materiałowo-finansowych i pozyskiwaniu przedmiotów mundurowych z gospodarki;
- gromadzeniu, przechowywaniu i rozdzielaniu przedmiotów mundurowych;
- utrzymywaniu wymaganych zapasów;
- zapewnianiu warunków do zachowania w należytym stanie przedmiotów będących w użytkowaniu;
- utrzymaniu w pełnej sprawności technicznej stacjonarnego i polowego sprzętu służby mundurowej;
- organizowaniu i zapewnianiu właściwego funkcjonowania bazy usługowej służby mundurowej;
- prowadzeniu ewidencji mundurowej i sprawozdawczości;
- szkoleniu specjalistycznym personelu służby mundurowej i innych osób realizujących zadania gospodarki mundurowej;
- sprawowaniu nadzoru nad gospodarką mundurową.

Aby właściwie wykonywać powyższe zadania, służba mundurowa wyposażona została w odpowiednie do tego celu urządzenia, zarówno stacjonarne, jak i polowe. Do urządzeń tych zalicza się składnice mundurowe, magazyny mundurowe oddziałów gospodarczych, magazyny wymienne, pralnie stacjonarne i polowe, warsztaty szewsko-krawieckie oraz łaźnie stacjonarne i polowe. Urządzeniami służby mundurowej są również, funkcjonujące w pododdziałach, magazynki mundurowe, szatnie, suszarnie i izby gospodarcze.

System zaopatrywania w służbie mundurowej jest to całokształt norm i przepisów prawnych, które regulują przebieg zaopatrywania, sposób i formy zaspakajania potrzeb użytkowników zgodnie z obowiązującymi należnościami przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, a także ogół zadań oraz powiązań organizacyjnych i funkcjonalnych zachodzących w służbie mundurowej pomiędzy organami zaopatrzenia różnych szczebli.

W zależności od sposobu i formy realizacji zaopatrzenia w ogólnym systemie zaopatrywania w służbie mundurowej wyodrębnić należy dwa jego rodzaje:

1) Scentralizowany – system zaopatrywania w naturze, polegający na dostarczaniu zaopatrzenia ze składnic oddziałów zaopatrujących do magazynów oddziałów gospodarczych w postaci gotowych wyrobów.

2) Zdecentralizowany – rozliczeniowy system zaopatrywania, przydzielający wojskowym jednostkom budżetowym środki finansowe na zakup określonych przedmiotów i materiałów.

System scentralizowany pełni dominującą rolę w procesie zaopatrywania w przedmioty zaopatrzenia mundurowego. Do przedmiotów zaopatrzenia mundurowego zalicza się:

- umundurowanie;
- bieliznę i pościel;
- obuwie;
- oporządzenie;
- przedmioty wyposażenia specjalistycznego, w tym odzież ochronną, roboczą i sprzęt ochrony osobistej;
- przybory i środki oraz narzędzia i materiały do konserwacji i naprawy przedmiotów zaopatrzenia mundurowego;
- techniczny sprzęt polowy służby mundurowej oraz namioty obozowe;
- sprzęt i maszyny stanowiące wyposażenie stacjonarnych warsztatów szewsko-krawieckich oraz pralni;
- sprzęt i materiały powszechnego użytku w zakresie ustalonym dla służby mundurowej;
- inne przedmioty i materiały objęte gospodarką mundurową oraz plombownice, kamienie do plombownic itp.

Gestorem sprzętu służby mundurowej i jednocześnie centralnym organem logistycznym jest Szefostwo Służby Mundurowej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP. Zestawienie sprzętu i materiałów służby mundurowej przedstawia załącznik.

12.3.2. Podział rzeczowych składników majątkowych służby mundurowej

Przedmioty zaopatrzenia mundurowego stanowią rzeczowe składniki majątkowe służby mundurowej, podzielone na grupy określające trwałość, przeznaczenie i wymagania dotyczące warunków technicznych. Ze względu na swoją trwałość rzeczowe składniki majątkowe dzielą się na:

- środki trwałe – sprzęt ujęty w etatach oraz urządzenia i maszyny;
- przedmioty nietrwałe – przedmioty mundurowe o ustalonych dla nich okresach używalności, np. skarpety, chusteczki;
- wyroby, których ilość się zmniejsza z chwilą wydania ich użytkownikowi, np. środki higieny i konserwacji, lub które po użyciu składają się na inny przedmiot, np. części zamienne oraz materiały naprawkowe i inne materiały jednorazowego użytku.

Ze względu na przeznaczenie rzeczowe składniki majątkowe dzieli się na:

- przedmioty zasadnicze – przysługują wszystkim żołnierzom pełniącym służbę oraz pracownikom cywilnym wojska wykonującym dla niego pracę;
- przedmioty wyposażenia specjalnego – zgodnie z przepisami BHP otrzymują je zarówno żołnierze, jak i pracownicy wojska pełniący określoną funkcję lub wykonujący pracę (odzież robocza, ochronna i sprzęt ochrony osobistej).

Ze względu na wymagania dotyczące warunków technicznych, wynikające również z przepisów ubiorczych, rzeczowe składniki majątkowe mogą być:

- typowe – przedmioty spełniające wymagania techniczne i zgodne z wzorami wynikającymi z przepisów ubiorczych oraz przedmioty zakupione w systemie centralnym odpowiadające normom ogólnopaństwowym;
- nietypowe – przedmioty niewymienione jako typowe.

12.3.3. Należności, uprawnienia i okresy używalności przedmiotów zaopatrzenia mundurowego

Należności przedmiotów zaopatrzenia mundurowego to ustalona odpowiednimi przepisami liczba przedmiotów mundurowych przysługująca danej jednostce. Podstawą do ustalenia należności dla poszczególnych organów zaopatrzenia stanowią normy i etaty, a także określony normatyw zapasu użytku bieżącego i fundusze.

Rozróżnia się następujące rodzaje należności przedmiotów zaopatrzenia mundurowego:

- 1) Całkowitą, czyli należność na etatowy lub faktyczny stan użytkowników, którą stanowi iloczyn liczby przedmiotów zaopatrzenia mundurowego i liczby ich użytkowników.

2) Ogólną, czyli pełną, którą stanowi należność całkowita powiększona o normatyw zapasu użytku bieżącego i o fundusze.

3) Okresową, obliczoną na etatowy lub faktyczny stan użytkowników, którą stanowi liczba przedmiotów mundurowych pomnożona przez liczbę ich użytkowników i podzielona przez okres używalności. Należności przedmiotów mundurowych mogą być roczne i miesięczne.

4) Indywidualną, która określa normę przedmiotów mundurowych dla pojedynczego użytkownika.

5) Zespołową, która stanowi sumę indywidualnych należności przedmiotów mundurowych określonej grupy użytkowników (plutonu, kompanii, załogi okrętu itp.).

W zależności od rodzaju wykonywanych obowiązków oraz pełnionej służby żołnierzom i pracownikom cywilnym wojska przysługuje prawo do różnych zestawów przedmiotów zaopatrzenia mundurowego. W tabelach należności przedmiotów mundurowych wyróżnia się zestawy zasadnicze (podstawowe przedmioty zaopatrzenia mundurowego) i specjalne (przedmioty zaopatrzenia mundurowego związane ze specjalnym charakterem pełnionej służby lub pracy).

Wszystkie ubiory wojskowe można podzielić, ze względu na ich przeznaczenie i okoliczności noszenia, na: galowe, wyjściowe, polowe, specjalne, robocze i wieczorowe.

Ubiory galowe nosi się podczas:

- uroczystości państwowych i wojskowych;
- wręczania aktów mianowań na kolejne stopnie wojskowe oraz dekoracji żołnierzy orderami i odznaczeniami;
- uroczystości wręczania sztandarów, orderów i odznaczeń jednostkom wojskowym, zaprzysięgania i ślubowania żołnierzy, rozpoczęcia roku szkolnego, immatrykulacji oraz promocji w szkołach wojskowych;
- uroczystości przy Grobie Nieznanego Żołnierza i innych miejscach pamięci narodowej;
- świąt rodzajów sił zbrojnych i jednostek wojskowych;
- uroczystych spotkań służbowych;
- innych uroczystości lub wystąpień indywidualnych, z wyjątkiem wystąpień, dla których przewidziany jest ubiór wyjściowy.

Ubiory wyjściowe z kurtką mundurową wkłada się podczas:

- uroczystych wystąpień indywidualnych i zbiorowych;
- wykonywania zadań służbowych w garnizonie, wyjazdów służbowych (jeśli z ich charakteru nie wynika konieczność występowania w innym ubiorze).

W innych sytuacjach można nosić bluzę olimpijkę, koszulobluzę, sweter oficerski lub wiatrówkę.

Ubiory polowe obowiązują:

- na zajęciach szkoleniowych w garnizonie, w szczególności w koszarach oraz na okręcie, placu ćwiczeń i strzelnicy (jeżeli charakteru zajęć nie wynika konieczność występowania w innych ubiorach);
- podczas alarmu, szkolenia poligonowego i ćwiczeń w terenie;
- w podróży służbowej (gdy jest to konieczne ze względu na wykonywane zadanie).

Ubiory specjalne wkłada się podczas wykonywania obowiązków służbowych z użyciem sprzętu wojskowego lub prac wymagających specjalistycznego wyposażenia ochronnego.

Ubiory robocze żołnierze i pracownicy wojska noszą w czasie obsługi uzbrojenia i sprzętu technicznego, wykonywania prac gospodarczych lub innych określonych przez przełożonego.

Ubiory wieczorowe noszą oficerowie podczas indywidualnych wystąpień na przyjęciach okolicznościowych, jeżeli – zgodnie z ogólnie przyjętymi zasadami – z ich charakteru wynika konieczność włożenia takiego stroju.

Ubiory wojskowe nosi się według ustalonych zestawów ubiorczych, w zależności od pory roku (okres letni – od 1 maja do 30 września, okres zimowy – od 1 października do 30 kwietnia). Marzec, kwiecień, październik i listopad są okresami przejściowymi. W okresie przejściowym dopuszcza się wkładanie ubiorów letnich, a w okresie zimowym zezwala się na noszenie w pomieszczeniach i obiektach zamkniętych koszulobluz i wiatrówek. W wypadku wystąpień zbiorowych, w zależności od warunków atmosferycznych, rodzaj ubioru ustalają ich organizatorzy, a w wypadku wystąpień indywidualnych – żołnierz.

Żołnierz lub pracownik wojska otrzymuje poszczególne zestawy przedmiotów zaopatrzenia mundurowego na własność lub na czas wykonywania czynności służbowych. W pierwszym wypadku użytkownik jest zobowiązany do ich noszenia w czasie pełnienia służby wojskowej i korzystania z nich zgodnie z przeznaczeniem przez okres, na który zostały mu przydzielone. Przedmioty te stają się własnością użytkownika z chwilą ich wydania. W drugim wypadku użytkownik otrzymuje przedmioty zaopatrzenia mundurowego na ustalony czas i musi je zwrócić, jeżeli:

- przedmiot utraci wartość użytkową;
- użytkownik zostanie przeniesiony na inne stanowisko służbowe, na którym taki przedmiot nie przysługuje;

- nastąpią zmiany należności;
- użytkownik zostanie zwolniony z pełnienia obowiązku służbowego;
- zostanie rozwiązana umowa o pracę (dotyczy pracowników wojska).

Prawo do otrzymania i użytkowania w okresie służby wojskowej przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, określonych w odpowiednich zestawach, przysługuje żołnierzom zawodowym, kandydatom na żołnierzy zawodowych i żołnierzom rezerwy odbywającym przeszkolenie w jednostkach wojskowych. Prawo do otrzymania przedmiotów zaopatrzenia mundurowego w ramach odpowiednich zestawów specjalnych mają żołnierze w czynnej służbie wojskowej i pracownicy cywilni wojska, jeżeli pełnią funkcję lub wykonują pracę o charakterze określonym w tytułach odpowiednich zestawów należności, np. kierowcy, personel latający i techniczny oraz wartownicy i pracownicy warsztatów. Prawo do otrzymania na własność przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, określonych w odpowiednich zestawach, przysługuje żołnierzom zawodowym z chwilą ich wydania.

Okres używalności przedmiotów zaopatrzenia mundurowego jest to czas, w którym w normalnych warunkach użytkowania zachowują one wartość użytkową pozwalającą na wykorzystywanie ich zgodnie z przeznaczeniem. Okres używalności przedmiotów wchodzących w skład ubioru polowego liczy się od daty pobrania umundurowania przez żołnierza, a niewykorzystane należności nie są realizowane wstecz. Jako normę zużycia przedmiotów zaopatrzenia mundurowego przyjmuje się tę ilość materiałów, którą zużywa jedna jednostka użytkująca w określonym czasie lub celu. Zarówno okres używalności, jak i normę zużycia wykorzystuje się do opracowania potrzeb i zapotrzebowań materiałowo-finansowych, analiz ekonomicznych oraz przy zaopatrywaniu indywidualnych i zbiorowych jednostek użytkujących.

12.3.4. Podstawy zaopatrywania w przedmioty mundurowe i ewidencja materiałowa

Wojskowe jednostki budżetowe zaopatrywane są w przedmioty zaopatrzenia mundurowego na podstawie zapotrzebowań opracowywanych przez okręgowe organy zaopatrzenia służby mundurowej. Przedmioty te przydzielane są w naturze. Jednostki budżetowe otrzymują środki finansowe na przedmioty i usługi realizowane w systemie zdecentra-

lizowanym na podstawie sporządzanych przez siebie zapotrzebowań materiałowo-finansowych.

Żołnierze zawodowi otrzymują wszystkie przysługujące im należności przedmiotów zaopatrzenia mundurowego w naturze lub w formie świadczeń pieniężnych. Z chwilą powołania ich do zawodowej służby wojskowej pobierają w naturze z magazynów mundurowych wojskowych jednostek budżetowych przedmioty mundurowe typu wyjściowego, polowego i specjalnego. W czasie pełnienia służby otrzymują w naturze już tylko przedmioty mundurowe typu polowego i specjalnego oraz niektóre przedmioty typu wyjściowego, np. mundury wyjściowe. Na pozostałe przedmioty mundurowe typu wyjściowego, niewydane w naturze, żołnierze zawodowi otrzymują corocznie równoważnik pieniężny. Równoważnik ten obejmuje również ryczałt za czyszczenie chemiczne oraz konserwację umundurowania i oporządzenia ustalony na dany rok zaopatrzeniowy. W wypadku niewydania żołnierzowi niektórych, wyszczególnionych w odpowiednich zestawach, przedmiotów mundurowych wypłaca się równoważnik pieniężny określony na podstawie cen detalicznych. Żołnierze zawodowi mogą również otrzymywać dodatkowe świadczenia pieniężne ze względu na:

- przedłużenie okresu używalności przedmiotów mundurowych otrzymanych w naturze na podstawie wykazu sporządzonego przez sekcję mundurową wojskowej jednostki budżetowej;
- dokonywane poprawki krawieckie w umundurowaniu otrzymanym w naturze;
- szycie umundurowania z wydanej w naturze przez sekcję mundurową jednostki budżetowej tkaniny (dotyczy to zwłaszcza żołnierzy-kobiet oraz osób nietypowych);
- mianowanie na stopnie wojskowe w wyższym korpusie osobowym oraz stopnie generalskie.

Pracownicy cywilni wojska zaopatrywani są w przedmioty mundurowe w sekcji mundurowej wojskowej jednostki budżetowej, w której są zatrudnieni lub zaopatrywani. Pracownicy wojska – w zależności od wykonywanej pracy – otrzymywać mogą ubranie robocze (pracownicy warsztatów, magazynierzy), umundurowanie (wartownicy, strażacy) lub odzież ochronną (pracownicy zatrudnieni na stanowiskach pracy zagrażających zdrowiu lub życiu). Dostarczane pracownikom środki higieny i konserwacji oraz bielizna osobista przechodzą na ich własność z chwilą wydania. Rozliczający się pracownicy wojska mają obowiązek zdać do magazynu mundurowego odzież ochronną i roboczą, mogą natomiast zatrzymać umundurowanie.

Na szczeblu jednostki wojskowej, którą zaopatruje oddział gospodarczy, obowiązują podstawowe dokumenty ewidencyjne służby mundurowej, takie jak książka ewidencji mienia wojskowego pododdziału i karta wyposażenia indywidualnego żołnierza. Książka ewidencji mienia wojskowego pododdziału służy do dokumentowania stanu i obrotów przedmiotów zaopatrzenia mundurowego. Nie ujmuje się w niej przedmiotów jednorazowego użytku. Podstawą dokonywania zapisów w książce ewidencji są zrealizowane w magazynie jednostki budżetowej dowody materiałowe (asygnaty). W kartach wyposażenia indywidualnego żołnierza odnotowuje się rodzaj i ilość wydanych żołnierzowi przedmiotów zaopatrzenia mundurowego. Żołnierz potwierdza na nich własnoręcznym podpisem, że pobrał przedmiot mundurowy. Karty, poukładane w porządku alfabetycznym, przechowuje osoba odpowiedzialna za prowadzenie gospodarki mundurowej we właściwym oddziale gospodarczym.

12.3.5. Zasady użytkowania i konserwacji przedmiotów zaopatrzenia mundurowego

Użytkowanie przedmiotów zaopatrzenia mundurowego powinno być oszczędne, celowe oraz zgodne z ich przeznaczeniem. W celu utrzymania przedmiotów mundurowych w pełnej sprawności i zdatności do użytkowania należy regularnie poddawać je zabiegom konserwacyjnym oraz naprawczym. Przełożeni powinni zapoznać żołnierzy z zasadami właściwego użytkowania oraz przeprowadzania zabiegów mających na celu przedłużenie okresu ich używalności. Do zabiegów takich należy między innymi:

- pranie, czyszczenie oraz usuwanie plam z umundurowania;
- suszenie, prasowanie, wietrzenie i trzepanie przedmiotów mundurowych;
- natłuszczanie obuwia;
- bieżące dokonywanie drobnych napraw nie wymagających przygotowania fachowego.

W celu zapewnienia żołnierzom właściwych warunków do dokonywania drobnych napraw oraz konserwacji indywidualnego wyposażenia organizuje się pododdziałowe izby gospodarcze suszarnie oraz szatnie. Izby gospodarcze powinny być wyposażone w sprzęt do prasowania, niezbędny sprzęt i narzędzia do dokonywania drobnych napraw oraz materiały naprawkowe i konserwacyjne.

Na okrętach Marynarki Wojennej w celu właściwego i zgodnego z przeznaczeniem wykorzystania przedmiotów mundurowych należy każdorazowo dostosowywać ubiór do warunków pogodowych oraz charakteru wykonywanych prac. Marynarze powinni przechowywać przedmioty mundurowe na pomieszczeniach załogi w szafkach i baki-
stach. Przynajmniej raz w tygodniu załoga okrętu powinna dysponować czasem przeznaczonym na pranie przedmiotów mundurowych. Każdy członek załogi okrętu odpowiada za stan ilościowy oraz konserwację i naprawę posiadanych przedmiotów mundurowych¹⁵⁵.

Podstawowymi zadaniami służby mundurowej z zakresu obsługi żołnierzy oraz pracowników wojska jest dokonywanie napraw umundurowania, pranie i czyszczenie niektórych przedmiotów zaopatrzenia mundurowego. Do realizacji zadań związanych z dokonywaniem drobnych i średnich napraw przedmiotów mundurowych zorganizowane są na szczeblach wojskowych jednostek budżetowych warsztaty szewsko-krawieckie. W warsztatach tych dokonywane są naprawy przedmiotów stanowiących własność wojska, głównie uszkodzonych przedmiotów mundurowych przekazywanych z magazynów wymiennych.

12.3.6. Prowadzenie gospodarki mundurowej w jednostkach Marynarki Wojennej

Celem gospodarki mundurowej prowadzonej na okrętach i w zespołach okrętów jest zaspokojenie potrzeb załogi okrętu w zakresie zaopatrzenia mundurowego. W zespołach okrętów gospodarka mundurowa prowadzona jest odpowiednio do szczebla jednostki, którą zaopatruje wojskowa jednostka budżetowa. Obejmuje ona zagadnienia związane z przyjmowaniem, przechowywaniem, użytkowaniem, wymianą, zdawaniem, konserwacją, drobnymi naprawami oraz prowadzeniem ewidencji przedmiotów mundurowych użytkowanych na okręcie.

Czynności związane z prowadzeniem gospodarki mundurowej w zespole nadzoruje specjalista zespołu okrętów, a bezpośrednio obowiązki związane z pobieraniem, wymianą i zdawaniem przedmiotów zaopatrzenia mundurowego do magazynów wojskowej jednostki budżetowej lub pralni wykonuje podoficer mundurowy zespołu. Na okręcie za prowadzenie gospodarki mundurowej bezpośrednio odpowiada dowódca działu kwatermistrzowskiego. Obowiązki dowódcy działu

¹⁵⁵ *Regulamin służby...*, op. cit., s. 88–89.

okrętowego IX (kwatermistrzowskiego) pełni chorąży lub podoficer żywnościowo-mundurowy okrętu. Jeżeli na okręcie nie ma takiego stanowiska, to wyznacza się inną osobę, najczęściej bosmana okrętowego. Osoba funkcyjna, której dowódca okrętu powierzył prowadzenie gospodarki mundurowej, jest odpowiedzialna za wyposażenie załogi w przedmioty mundurowe zgodnie z obowiązującymi tabelami należności oraz za gospodarkę tymi przedmiotami na okręcie.

Podstawą do przyznania należnych okrętowi (zespółowi okrętów) przedmiotów zaopatrzenia mundurowego są tabele należności oraz stan osobowy załogi. Należne przedmioty mundurowe pobierane są przez podoficera mundurowego zespołu z magazynu mundurowego komendy portu wojennego na podstawie zlecenia-asygnaty, którą wystawia służba mundurowa tej jednostki. Przy określaniu ilości należnych okrętowi (zespółowi okrętów) przedmiotów mundurowych bierze się pod uwagę ilość i jakość użytkowanych na okręcie (w zespole) przedmiotów zaopatrzenia mundurowego. Zaopatrywanie żołnierzy zawodowych, wchodzących w skład załóg okrętowych oraz sztabów zespołów okrętów, w przedmioty mundurowe zaopatrzenia zasadniczego oraz ich ewidencję prowadzi bezpośrednio służba mundurowa komendy portu wojennego.

Osoby odpowiedzialne za prowadzenie gospodarki mundurowej oraz organy kontroli wszystkich szczebli sprawują nadzór nad gospodarką mundurową. Nadzór ten polega na dokonywaniu okresowych kontroli działania organów zaopatrywania, zgodności z obowiązującymi przepisami ubiorczymi i normami należności, właściwego funkcjonowania bazy usługowej, przestrzegania dyscypliny budżetowej, stanu ilościowego i jakościowego mienia służby mundurowej oraz prawidłowości jego użytkowania, przechowywania i konserwacji. Wyznaczone osoby kontrolują również proces zaopatrywania jednostek użytkujących w przedmioty zaopatrzenia mundurowego oraz sposób prowadzenia ewidencji i sprawozdawczości. Nadzór służbowy nad gospodarką mundurową sprawuje się przez prowadzenie inwentaryzacji, apeli mundurowych, przeglądów mundurowych oraz okresowych rozliczeń i samokontroli.

Inwentaryzacja polega na dokonaniu spisu inwentarza z natury dla sprawdzenia i ewentualnego skorygowania ewidencji składników majątkowych danej jednostki organizacyjnej. Inwentaryzacji nie podlegają przedmioty zaopatrzenia mundurowego wydane do indywidualnego wykorzystania oraz pobrane z magazynu i spisane z ewidencji wojskowej jednostki budżetowej materiały naprawkowe, środki higieny i konserwacji oraz materiały jednorazowego użytku.

Apel mundurowy jest to sprawdzenie bezpośrednio u użytkownika stanu ilościowego, przez porównanie stanu faktycznego

z ewidencyjnym, oraz stanu jakościowego przedmiotów zaopatrzenia mundurowego, a także dopasowania i konserwacji umundurowania. Apel mundurowy zwołuje dowódca pododdziału (dowódca okrętu) raz w miesiącu, a uczestniczy w nim żołnierz odpowiedzialny za prowadzenie gospodarki mundurowej w pododdziale. Termin apelu mundurowego dowódca pododdziału zgłasza szefowi zaopatrzenia mundurowego komendy portu i ujmuje w planie miesięcznym pododdziału. W apelu bierze udział cały stan osobowy pododdziału (załogi). Apele mundurowe, przeprowadzane przez szefa zaopatrzenia mundurowego komendy portu wojennego przynajmniej raz w roku, w każdym pododdziale ujmowane są w rocznym planie zamierzeń. Celem apelu mundurowego jest sprawdzenie, czy:

- żołnierze zostali zaopatrzeni we wszystkie przedmioty przewidziane tabelą należności;
- wszyscy żołnierze mają należycie dopasowane przedmioty zaopatrzenia mundurowego;
- przedmioty zaopatrzenia mundurowego są przedmiotami typowo wojskowymi;
- żołnierze mają wszystkie przedmioty, które im zostały wydane;
- przedmioty używane są zgodnie z przeznaczeniem, a żołnierze nie zaniedbują ich konserwacji i naprawy;
- zostały usunięte usterki zauważone podczas poprzedniego apelu mundurowego.

Przeglądy mundurowe polegają na sprawdzeniu wyglądu zewnętrznego żołnierzy, obejmują kontrolę jakości, czystości oraz dopasowania wybranych przedmiotów zaopatrzenia mundurowego. Rozróżnia się przeglądy codzienne i doraźne. Przeglądy codzienne przeprowadzają dowódcy drużyn w czasie apelu porannego, przy czym codziennie przeglądane są inne przedmioty, ustalone przez szefa pododdziału zgodnie z planem zatwierdzonym przez dowódcę pododdziału. Na okrętach Marynarki Wojennej przeglądów codziennych dokonują dowódcy drużyn na zbiórkach do podniesienia bandery. Dowódca działu okrętowego IX ustala, które przedmioty zostaną sprawdzone w poszczególnych dniach tygodnia, a dowódca okrętu zatwierdza plan. Przeglądy doraźne przeprowadzane są przez dowódcę oddziału gospodarczego lub osoby przez niego wyznaczone, najczęściej przez szefa służby mundurowej tej jednostki. Przeglądy doraźne mogą się odbywać w okresie poprzedzającym wypłatę kadrze równoważnika pieniężnego, przed wyjazdem na ćwiczenia poligonowe itp.

Okresowe rozliczenie polega na cyklicznym kontrolowaniu terminu i sposobu realizacji zadań. W wyniku rozliczenia kontrolujący

może stawiać osobom odpowiedzialnym za prowadzenie gospodarki mundurowej nowe lub uzupełniające zadania.

Celem samokontroli jest sprawdzenie stanu ilościowego i jakościowego posiadanego umundurowania, niezależnie od kontroli wykonywanych przez osoby, które zobowiązane są – ze względu na pełnioną funkcję – do sprawowania nadzoru służbowego nad prowadzeniem gospodarki mundurowej.

Rozdział 13

ZASADY PROWADZENIA GOSPODARKI SPRZĘTEM I MATERIAŁAMI SŁUŻB MORSKICH

13.1. Pojęcie i zadania gospodarki technicznymi środkami materiałowymi służb morskich

Przez pojęcie gospodarki materiałowej rozumieć należy całokształt zagadnień związanych z planowaniem, zakupami, odbiorem, zaopatrzeniem, przechowywaniem, konserwacją, użytkowaniem, remontem, uwierzytelnianiem, zagospodarowaniem zbędnych i nadmiernych zapasów, wybrakowaniem, ewidencją sprzętu i materiałów oraz sprawozdawczością¹⁵⁶.

Podstawowym zadaniem gospodarki sprzętem i materiałami służb morskich w Marynarce Wojennej jest zapewnienie stałej gotowości bojowej i warunków do szkolenia marynarzy. W wypadku osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej bardzo ważne jest, aby stworzyć możliwości mobilizacyjnego rozwinięcia jednostek oraz sprawnego przechodzenia z systemu gospodarki pokojowej do gospodarki wojennej. Gospodarka sprzętem i materiałami służb morskich to zespół czynności, których celem jest zapewnienie stałej gotowości bojowej i szkolenia jednostek oraz umożliwienie szybkiego i sprawnego osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej. Zadania te realizowane są przez zaspokajanie potrzeb marynarki wojennej na materiały i sprzęt zabezpieczenia techniczno-okrętowego, nawigacyjnego, hydrograficznego, łączności i ratowniczego oraz kierowanie celową i oszczędną gospodarką tym sprzętem i materiałami.

W służbach morskich środki materiałowe dostarcza się okrętom i pomocniczym jednostkom pływającym oraz warsztatom remontowym techniki morskiej i jednostkom brzegowym Marynarki Wojennej przez

¹⁵⁶ *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 8.

nie zaopatrywanym. Działalność gospodarcza służb morskich prowadzona jest zgodnie z postanowieniami zawartymi w tabelach należności i normach zużycia materiałów eksploatacyjnych oraz planami eksploatacji i napraw sprzętu.

Podstawowymi celami gospodarki służb morskich są:

- wszechstronne zabezpieczenie stałej gotowości bojowej;
- zabezpieczenie osiągnięcia wyższych stanów gotowości bojowej sil okrętowych;
- zabezpieczenie szkolenia;
- racjonalne wykorzystanie sprzętu i materiałów;
- prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości;
- nadzór nad prawidłowym przebiegiem procesów gospodarczych.

Zadania związane z zaopatrywaniem jednostek Marynarki Wojennej w sprzęt i materiały służb morskich wykonują etatowe i nietatowe organy służb morskich szczebla centralnego, wojskowe jednostki budżetowe, jednostki zaopatrywane przez te służby oraz organy i osoby funkcyjne wyznaczone rozkazami kompetentnych przełożonych.

Działalnością gospodarczą w służbach morskich na poszczególnych szczeblach kierują:

- centralne organy zaopatrywania;
- służby morskie komend portów wojennych;
- właściwi specjaliści flotyll;
- szefowie logistyki i specjaliści zespołów okrętów;
- zastępcy dowódców okrętów;
- właściwi dowódcy pionów i działów okrętowych.

Wyróżnia się następujące rodzaje służb morskich:

- 1) Służbę techniczno-okrętową (pełny zakres dostarczanego sprzętu i materiałów).
- 2) Służbę broni podwodnej (pełny zakres dostarczanego sprzętu i materiałów).
- 3) Służbę awaryjno-ratowniczą (pełny zakres dostarczanego sprzętu i materiałów).
- 4) Służbę łączności, nawigacji i hydrografii (urządzenia nawigacyjne stosowane na jednostkach pływających Marynarki Wojennej oraz wydawnictwa nawigacyjne i mapy morskie).
- 5) Służbę Uzbrojenia (morskie uzbrojenie artyleryjskie i raketowe).

Sprzętem i materiałami służb technicznych, w tym morskich, zarządzają różni gestorzy, a dostawami uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz technicznych środków materiałowych – centralne organy logi-

styczne. Zestawienie uzbrojenia i sprzętu morskiego wraz z wykazem gestorów i centralnych organów logistycznych przedstawia załącznik.

13.2. Klasyfikacja środków materiałowych i ustalanie wartości sprzętu

Wszystkie środki zaopatrzenia dzieli się na kategorie asortymentowe oraz ze względu na właściwości, trwałość i wartość. Ze względu na właściwości i trwałość środki zaopatrzenia mogą być materiałami trwałego lub jednorazowego użytku.

Do materiałów trwałego użytku zalicza się sprzęt, urządzenia, narzędzia, części zamienne i inne przedmioty o małej zużywalności, których okres eksploatacji jest dłuższy niż rok. Określone normy używalności środków trwałego użytku ustala właściwy gestor sprzętu. Odpowiedni symbol normy używalności znajduje się w indeksie materiałowym¹⁵⁷ danego materiału trwałego użytku¹⁵⁸.

Wszystkie materiały techniczne trwałego użytku podczas eksploatacji zalicza się do jednej z pięciu kategorii¹⁵⁹:

1) Kategoria I – sprzęt, przedmioty i materiały odpowiadające określonym warunkom technicznym, całkowicie sprawne i nowe. Wydanie środka materiałowego w kategorii I, a następnie jego zwrot bez wprowadzenia do użytkowania nie powoduje automatycznie zmiany kategorii.

2) Kategoria II – sprzęt, przedmioty i materiały nowe, które są użytkowane, oraz sprzęt sprawny technicznie, będący po jednej lub dwóch naprawach głównych, a także sprzęt i przedmioty nowe, niewydane do użytkowania, nieodpowiadające warunkom kategorii I (mające drobne usterki), ale nadające się całkowicie do użytkowania, oraz sprzęt z drobnymi uszkodzeniami, kwalifikujący się do naprawy bieżącej.

3) Kategoria III – sprzęt, przedmioty i materiały, które ze względu na zbyt długie przechowywanie lub użytkowanie nie spełniają określonych warunków kategorii I i II, ale nadają się do użytku. Do tej kategorii należy także sprzęt, który prze-

¹⁵⁷ Indeks materiałowy – odpowiednio usystematyzowany zbiór numerów indeksowych, będących symbolizacją cyfrowo-znakową nomenklatur uzbrojenia i sprzętu wojskowego, umożliwiający jego jednoznaczną identyfikację.

¹⁵⁸ *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 31–32.

¹⁵⁹ *Ibidem*, s. 41.

szedł co najmniej trzy naprawy główne i jest sprawny technicznie, oraz sprzęt przeznaczony do naprawy średniej.

4) Kategoria IV – sprzęt, przedmioty i materiały, które nie mogą być już używane, oraz sprzęt wymagający naprawy głównej. W tej grupie znajduje się też sprzęt, który przeszedł więcej niż trzy naprawy główne i wymaga naprawy średniej lub głównej, oraz – w uzasadnionych wypadkach – sprzęt i przedmioty nieodpowiadające wymaganiom kategorii I, II i III, lecz nadające się jeszcze do eksploatacji aż do całkowitego zużycia.

5) Kategoria V – sprzęt, przedmioty i materiały zużyte, których naprawa jest niecelowa lub nieopłacalna. Do tej kategorii zalicza się także sprzęt i przedmioty, które wskutek długiego magazynowania nie mogą być już więcej używane, oraz nowe przedmioty z różnych powodów nienadające się do eksploatacji. Sprzęt, przedmioty i materiały zaliczane do tej kategorii podlegają wybrakowaniu.

Każdej wymienionej kategorii sprzętu przyporządkowane są jego średnie wartości (podane w procentach) w stosunku do ceny zakupu¹⁶⁰, i tak:

- kategoria I – 100%;
- kategoria II – średnio 85% (od 99% do 75%);
- kategoria III – średnio 60% (od 75% do 50%);
- kategoria IV – średnio 40% (od 49% do 20%);
- kategoria V – poniżej 25%.

Środki materiałowe klasyfikuje się, kiedy do składnic i magazynów są przyjmowane przedmioty dostarczone przez różnych dostawców oraz sprzęt pochodzący z podległych jednostek lub odebrany z naprawy. Klasyfikację przechodzi również sprzęt, który został zwrócony przez instytucje wojskowe i cywilne po czasowym wypożyczeniu. Klasyfikowany jest ponadto sprzęt, w którym stwierdzono uszkodzenia lub zużycia i zakwalifikowano do wybrakowania. Klasyfikację środków materiałowych przeprowadzają:

- komisje – w czasie wykonywania inwentaryzacji, przyjmowania sprzętu od dostawców lub wybrakowania;
- upoważnione osoby – kierownicy magazynów, magazynierzy i szefowie zaopatrzenia oddziałów gospodarczych;
- warsztaty remontowe – cywilne i wojskowe, po naprawie i odnotowaniu zmian w protokole zdawczo-odbiorczym.

Zgodnie z rozporządzeniem ministra finansów za środki trwałe uznaje się środki będące własnością lub współwłasnością, nabyte lub wytworzone we własnym zakresie, kompletne i zdatne do użytku. Są

¹⁶⁰ *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 43.

nimi nieruchomości (grunty, budowle i budynki) oraz maszyny, urządzenia i środki transportu, a także przedmioty o przewidywanym okresie użytkowania, dłuższym niż rok, i wartości początkowej przekraczającej wartość określoną rozporządzeniem ministra finansów jako graniczną dla środków jednorazowego użytku.

Do środków trwałych nie można zaliczyć składników majątkowych, których wartość początkowa (cena nabycia lub koszt wytworzenia) nie przekracza wartości określanej corocznie w rozporządzeniu ministra finansów w sprawie amortyzacji środków trwałych. Za środki trwałe nie można też uznać składników majątkowych o wartości większej niż określona w rozporządzeniu, ale o przewidywanym czasie użytkowania mniejszym niż rok. W wypadku gdy faktyczny okres użytkowania składnika majątkowego przekroczy rok, należy zaliczyć go do środków trwałych, a wartość określa się ceną nabycia lub kosztem wytworzenia¹⁶¹.

Należy dokonywać odpisów amortyzacyjnych sprzętu trwałego użytku, stosując stawki określone w wykazie stawek amortyzacyjnych, który zaczyna się od daty wprowadzenia danego środka do użytku. Obliczaniem wysokości odpisów oraz ich wykonaniem zajmują się pionierzy finansowe wojskowych jednostek budżetowych.

Przez materiał jednorazowego użytku rozumie się materiał, który ulega zużyciu po jednokrotnym zastosowaniu lub którego okres używalności jest krótszy niż rok. Są to części wymienne i narzędzia oraz środki inżynieryjno-saperskie, obrony przeciwchemicznej, medyczne itp. Materiały te nie mają ściśle określonej w indeksie materiałowym normy używalności. Normy zużycia materiałów jednorazowego użytku opracowują właściwe organa zaopatrzenia. Norma zużycia materiałów jednorazowego użytku jest to ściśle ustalona ilość materiałów eksploatacyjno-remontowych na oznaczony okres lub na wykonanie ściśle określonej czynności, np. norma roczna, norma na jednorazowe czyszczenie lub użycie sprzętu, norma na jednorazową konserwację sprzętu.

¹⁶¹ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 stycznia 1997 r. w sprawie amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, DzU nr 6, poz. 35.

13.3. Wybrakowanie materiałów i zagospodarowanie mienia technicznego

Wybrakowaniu podlega sprzęt i materiały, które utraciły właściwości użytkowe, zostały wyeksploatowane bądź wskutek awarii uległy uszkodzeniu lub zniszczeniu, a ich naprawa jest nieopłacalna lub niemożliwa. Do wybrakowania kwalifikuje się również przestarzały sprzęt i materiały, których nie zdołano zagospodarować lub zastosować w wojsku.

Wybrakowania sprzętu dokonuje minimum trzyosobowa komisja, której członkowie mają niezbędne kwalifikacje zawodowe w tym zakresie. Komisję wyznacza w swoim rozkazie dowódca składnicy lub wojskowej jednostki budżetowej, w której przeprowadzane jest wybrakowanie. W jej pracy w oddziale gospodarczym uczestniczy przedstawiciel służby dysponującej sprzętem przeznaczonym do wybrakowania oraz oddziału Żandarmerii Wojskowej. Komisja wybrakowuje na podstawie protokołu przekwalifikowania-wybrakowania, do którego dołącza się orzeczenia o stanie technicznym sprzętu, jego wycofaniu z eksploatacji lub niezakwalifikowaniu go do remontu. Podczas wybrakowania komisja sprawdza zgodność stanu ilościowego i jakościowego sprzętu oraz materiałów z protokołem wybrakowania, a następnie określa tryb dalszego postępowania z materiałami w ten sposób pozyskanymi¹⁶².

Wybrakowany sprzęt i uzyskane w wyniku wybrakowania materiały mogą być:

- zagospodarowane przez inne służby, rodzaje wojsk lub jednostki budżetowe resortu obrony narodowej;
- wykorzystywane do napraw eksploatowanego sprzętu;
- przeznaczone na pomoce szkoleniowe i eksponaty;
- przerobione na surowce wtórne;
- przekazane Agencji Mienia Wojskowego.

Sprzęt i materiały, które zostały zakwalifikowane jako surowce wtórne, pozbawia się cech używalności. W wypadku środków materiałowych ujmuje się natomiast wagowo w ewidencji materiałowej. Surowce wtórne usuwa się z ewidencji na podstawie protokołu ich nieodpłatnego przekazania Agencji Mienia Wojskowego lub rachunków sprzedaży do skupów surowców wtórnych.

¹⁶² *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 44-45.

Zagospodarowaniu w oddziałach gospodarczych podlegają również zbędne ruchome składniki majątkowe, za które uważa się środki przechowywane w ilościach większych niż określone w tabelach należności, niemające zastosowania w wojsku, niezdatne do użytku ze względu na zły stan techniczny oraz materiały nieobjęte normami należności, nagromadzone w ilościach większych niż szacunkowe potrzeby na najbliższe 3–5 lat. Zbędne ruchome składniki majątkowe mogą zostać przekazane innym służbom i jednostkom Marynarki Wojennej lub innym rodzajom sił zbrojnych, lub też Agencji Mienia Wojskowego. W pierwszej kolejności jednak zbędne składniki majątkowe powinny być zagospodarowane przez dany oddział gospodarczy.

13.4. Ewidencja materiałowa

13.4.1. Pojęcia ogólne

Ewidencja odzwierciedla stan ilościowo-wartościowy i jakościowego sprzętu oraz materiałów przechowywanych w składnicach, znajdujących się w wyposażeniu wszystkich jednostek wojskowych. W dokumentach ewidencyjnych i dowodach materiałowych wykazuje się wszelkie czynności gospodarcze, przede wszystkim obrót sprzętem i materiałami oraz bieżące stany zaopatrzenia. Ewidencję prowadzi się na wszystkich szczeblach działalności gospodarczej¹⁶³.

Ewidencja polega na ujmowaniu w określonej formie oraz w specjalnie przeznaczony do tego celu dokumentacji, w sposób ciągły lub okresowy, danych o zgromadzonych i użytkowanych środkach materiałowych. Jej celem jest rejestrowanie zmian zachodzących w ich stanie i strukturze. Stanowi też podstawę do opracowania kompleksowej bazy danych. Uwzględnia się w niej wszystkie materiały, sprzęt, urządzenia, części zamienne oraz surowce wtórne, złom i odpady znajdujące się w jednostce wojskowej. Zakres prowadzonej ewidencji materiałowej zależy od szczebla organizacyjnego, na którym jest prowadzona. Tego rodzaju rejestracji zmian dokonuje się w:

- służbach – ewidencja pomocnicza na potrzeby planowania i rozdzielnictwa sprzętu i materiałów z podziałem na poszczególne składnice i wojskowe jednostki budżetowe;

¹⁶³ *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 63.

- oddziałach gospodarczych – ewidencja pełnego stanu sprzętu i materiałów przechowywanych w podległych magazynach oraz ewidencja materiałów trwałych znajdujących się w jednostkach przez nie zaopatrywanych;
- składnicach i magazynach – ewidencja pełnego stanu zgromadzonego sprzętu i materiałów;
- pododdziałach – ewidencja pełnego stanu użytkowanego oraz przechowywanego sprzętu i materiałów.

Wszystkie dokumenty materiałowe należy wypełniać oraz prowadzić dokładnie i czytelnie. Niedopuszczalne jest przerabianie treści dokumentów, skrobanie, wycieranie i wywabianie dokonanych wpisów. W wypadku błędnego wpisu należy go skreślić poziomą linią tak, aby przekreślony zapis był czytelny. Każdą poprawkę w dokumentach materiałowych powinna potwierdzić swoim podpisem osoba odpowiedzialna za ewidencję. Całą dokumentację związaną z gospodarką materiałową prowadzi się na oryginalnych drukach obowiązujących w gospodarce materiałowej. Dokumenty przychodowo-rozchodowe, karty magazynowe i materiałowe oraz kontoteki przechowuje się przez pięć lat, a następnie przekazuje do zniszczenia. Wszystkie książki dokumentacji materiałowej powinny być przed oddaniem do użytku opisane, przesnurowane, opieczątowane oraz ujęte w rejestrze kancelarii jednostki wojskowej.

Wszystkie organy zaopatrujące i prowadzące ewidencję materiałową powinny raz w roku uzgodnić stany ewidencyjne z zaopatrywanymi jednostkami, a następnie odnotować to w dokumentach materiałowych zaopatrującego i zaopatrywanego.

13.4.2. Podstawowe dokumenty środków materiałowych stosowane na okręcie

Osoby odpowiedzialne za prowadzenie gospodarki materiałowej na okrętach mają obowiązek posługiwać się następującymi dokumentami materiałowymi¹⁶⁴:

- książką ewidencji sprzętu i materiałów trwałych;
- książką ewidencji materiałów jednorazowego użytku;
- zleceniem-asygnatą;
- protokołem przyjęcia-przekazania;

¹⁶⁴ *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 69–101.

- protokołem zużycia-ubytków;
- raportem wytwórczości;
- opisem zestawu części zamiennych;
- opisem zestawu części zamiennych dla okrętu;
- protokołem stanu technicznego;
- zleceniem-zgłoszeniem.

Książka ewidencji sprzętu i materiałów trwałych przeznaczona jest do prowadzenia ewidencji obrotów i stanów materiałowych pododdziału w zakresie materiałów trwałego użytku oraz wpisywania adnotacji o wynikach kontroli prowadzenia gospodarki materiałowej. Na okrętach prowadzi się książkę oddzielnie dla każdego działu, stosując jeden egzemplarz dla każdego rodzaju zaopatrzenia.

W książce ewidencji materiałów jednorazowego użytku dokonuje się wpisów o obrotach i stanach materiałowych pododdziału w zakresie materiałów jednorazowego użytku (narzędzi, części zamiennych, zestawów itp.), a także adnotacji o wynikach kontroli prowadzenia gospodarki materiałowej. Na okrętach prowadzi się książkę oddzielnie dla każdego działu okrętowego, stosując jeden egzemplarz dla każdego rodzaju zaopatrzenia.

Zlecenie-asygnata jest dowodem dyspozycyjnym i materiałowym wydania lub przyjęcia materiałów w obrocie wewnętrznym, a także dokumentem przychodowo-rozchodowym będącym podstawą do dokonywania zapisów w dokumentach ewidencyjnych. Zlecenie-asygnatę stosuje się na wszystkich szczeblach organizacyjnych gospodarki wojskowej. Podczas zaopatrywania dokument ten wystawia zawsze komórka organizacyjna szczebla wyższego, a podczas przekazywania sprzętu i materiałów między równorzędnymi służbami lub wojskowymi jednostkami budżetowymi – jednostka przekazująca. Zlecenie-asygnatę wystawia się w trzech egzemplarzach – dla dysponującego wydanie materiału, magazynu (składu) wydającego i przyjmującego.

Protokół przyjęcia-przekazania służy jako dokument przychodowy stosowany w obrocie zewnętrznym. Stosowany jest na wszystkich szczeblach organizacyjnych gospodarki materiałowej oraz w obrocie zewnętrznym z jednostkami gospodarczymi spoza wojska. Rejestruje się w nim przyjęcie do jednostki organizacyjnej odpowiedniego szczebla sprzętu i materiałów pochodzących spoza resortu obrony narodowej, np. z przemysłu, importu, instytucji handlu wewnętrznego. Jest także dokumentem rozchodowym w wypadku przekazywania sprzętu i materiałów do remontu do wojskowych zakładów remontowych będących na własnym rozrachunku lub do cywilnych zakładów remontowych. Protokół przyjęcia-przekazania stanowi podstawę do dokonywania zapisów w dokumentach ewidencji materiałowej oraz zapzychodo-

wania stwierdzonych nadwyżek sprzętu. Dokument sporządza się w czterech egzemplarzach przeznaczonych dla nadrzędnego organu zaopatrującego, właściwego organu finansowego, komórki ewidencji materiałowej i pobierającego materiał.

Protokół zużycia-ubytków jest dokumentem rozchodowym na materiały jednorazowego użytku, które zostały w pełni wykorzystane podczas eksploatacji, konserwacji i remontów sprzętu wykonywanych we własnym zakresie. Protokół sporządza zawsze jednostka organizacyjna, w której nastąpiło zużycie materiału, w jednym egzemplarzu – tylko dla użytkownika. Jedynie w sytuacji, gdy dokument ten stanowi podstawę do spisania środka materiałowego z ewidencji jednostki nadrzędnej, wykonuje się dla niej drugi egzemplarz. Protokół stosowany jest na wszystkich szczeblach organizacyjnych, przy czym na okrętach i w pododdziałach nie sporządza się go na materiały zużywane zgodnie z normami należności materiałów jednorazowego użytku.

Raport wytwórczości jest dokumentem rozrachunkowym produkcji, w którym dokonuje się rozliczeń z materiałów, części zamiennych i półfabrykatów wykorzystanych do wykonania danego elementu wyposażenia, skompletowania zestawu itp. Stanowi on również podstawę do wykazania przychodu wykonanego elementu lub zestawu oraz rozchodu wykorzystanych materiałów. Protokół, w ilości niezbędnej dla ewidencji materiałowej, sporządza komórka organizacyjna, w której wytwarzany jest nowy przedmiot.

Opis zestawu części zamiennych wykonuje się w jednym egzemplarzu przeznaczonym dla użytkownika. Opis zestawu służy do określania składu zestawu części zamiennych, narzędzi itp. i wykorzystywany jest jako dokument pomocniczy do sporządzania przez okręty rocznych zapotrzebowań na części zamienne. W dokumencie tym odnotowuje się obroty materiałowe częściami zamiennymi oraz rozlicza części zamienne zużywane w czasie eksploatacji i napraw sprzętu wykonywanych przez załogi we własnym zakresie. W wypadku części rozchodowanych na cele eksploatacyjne oraz pobieranych z magazynów do uzupełnienia zestawu należy również wpisywać daty i numery dokumentów materiałowych, na podstawie których dokonano obrotu materiałowego.

Opis zestawu części zamiennych dla okrętu wykonywany jest dla każdego typu w formie książki zawierającej opisy zestawów okrętowych i bazowych dla poszczególnych urządzeń okrętowych. Dokument ten stanowi normatyw okrętowego i bazowego zapasu części zamiennych i na jego podstawie sporządzane są szczegółowe opisy zestawów części zamiennych. W opisie zawarte są nazwy, numery katalogowe i indeksowe oraz ilości części wchodzące w skład każdego zestawu.

Protokół stanu technicznego służy do przedstawienia stanu technicznego i określenia kategorii użytkowej sprzętu i podzespołów. Sporządzany jest przez komisję po oględzinach sprzętu i kontroli parametrów pracy oraz zapoznaniu z dokumentacją techniczno-ruchową.

Zlecenie-zgłoszenie przeznaczone jest do zlecenia naprawy sprzętu i uzbrojenia w oddziałach oraz pododdziałach remontowych. Zlecenie naprawy uzbrojenia i sprzętu składają bezpośrednio osoby funkcyjne pododdziałów (okrętów), które odpowiadają za eksploatację przeznaczonego do naprawy sprzętu. Dokument ten wykonuje się w dwóch egzemplarzach, z których jeden, po pokwitowaniu na nim przyjęcia sprzętu do naprawy przez osoby funkcyjne jednostki remontowej, przechowuje użytkownik, a drugi pozostaje w jednostce remontowej jako podstawa do wykonania naprawy.

13.5. Planowanie potrzeb materiałowych w służbach morskich

Celem planowania materiałowego jest określenie potrzeb środków materiałowych i finansowych niezbędnych do zabezpieczenia szkolenia, eksploatacji i konserwacji sprzętu oraz zapewnienia gotowości bojowej jednostek. Składa się ono z planów wieloletnich i rocznych. Podczas planowania materiałowego należy zwracać szczególną uwagę na:

- zapewnienie utrzymania jednostki w stałej gotowości bojowej;
- zapewnienie ciągłości eksploatacji oraz konserwacji sprzętu;
- wszechstronne i pełne zabezpieczenie techniczne szkolenia bojowego jednostek;
- efektywne i racjonalne wykorzystanie środków materiałowych i finansowych.

Podstawą planowania materiałowego na wszystkich szczeblach gospodarki sprzętem i materiałami w wojsku są:

- stany aktualne okrętów, pływających jednostek pomocniczych oraz pozostałych zaopatrywanych jednostek;
- tabele należności, normy należności materiałów trwałych i jednorazowego użytku oraz normy zużycia materiałów eksploatacyjnych, konserwacyjnych i części zamiennych;
- plany eksploatacji i naprawy sprzętu;

- okresy używalności sprzętu;
- ilości posiadanego i należnego sprzętu, jego stan techniczny oraz ilość materiałów konserwacyjno-eksploatacyjnych;
- zamierzenia wynikające z zadań szkoleniowych, remontowych, modernizacyjnych i inwestycyjnych;
- potrzeby mobilizacyjne;
- zadania perspektywiczne;
- docelowe plany potrzeb materiałowych;
- normatywy utrzymania zapasów w Marynarce Wojennej oraz normy określające stany zapasów materiałowych.

Planowanie rzeczowo-finansowe odbywa się na szczeblu wojskowych jednostek budżetowych oraz jednostek przez nie zaopatrywanych, a także centralnych organów logistycznych. W jednostkach zaopatrywanych przez wojskowe jednostki budżetowe opracowuje się plany zgodnie z wytycznymi dowódców jednostek budżetowych dotyczącymi:

- materiałów niezbędnych do przeprowadzenia remontów (napraw) wykonywanych we własnym zakresie;
- sprzętu przeznaczonego do wybrakowania w okresie objętym planowaniem materiałowym;
- uzupełnienia braków wyposażenia, sprzętu, narzędzi i zestawów okrętowych;
- naprawy sprzętu, atestowania urządzeń i uwierzytelniania przyrządów kontrolno-pomiarowych.

Pododdziały gospodarcze, w tym okręty, nie ujmują w swoich planach rzeczowych materiałów przewidzianych dla okrętu w normach należności materiałów jednorazowego użytku.

Organy zaopatrzenia technicznego wojskowych jednostek budżetowych opracowują zbiorcze plany potrzeb materiałowych, w tym eksploatacyjno-remontowe jednostek przez nie zaopatrywanych. Plany potrzeb materiałowych jednostki budżetowe przygotowują na podstawie:

- wytycznych szefów służb oddziałów gospodarczych;
- planów napraw i remontów jednostek wykonywanych przez warsztaty remontowe jednostki budżetowej;
- przewidywanych terminów wybrakowania sprzętu w jednostce budżetowej;
- planów potrzeb materiałowych otrzymanych z jednostek przez nie zaopatrywanych;
- analizy stanu zapasów materiałowych przechowywanych w jednostce budżetowej;
- analizy zużycia materiałów.

Na szczeblu wojskowej jednostki budżetowej opracowuje się ponadto plany potrzeb finansowych dokonywanych we własnym zakresie zakupów drobnego sprzętu i materiałów powszechnego użytku. Organy zaopatrzenia technicznego jednostek budżetowych przygotowują zbiorcze plany potrzeb materiałowych, w tym eksploatacyjno-remontowych jednostek przez nie zaopatrywanych.

13.6. Przyjmowanie i zdawanie technicznych środków materiałowych służb morskich

Przyjęcie na okręt oraz zdanie do magazynu wojskowej jednostki budżetowej środków materiałowych trwałego użytku zgodnie z tabelą należności powinno być każdorazowo odnotowane w książce ewidencji materiałów trwałego użytku na podstawie wystawionego przez oddział gospodarczy zlecenia-asygnaty. Zarówno przyjęcie na okręt, jak i zużycie materiałów i sprzętu jednorazowego użytku na podstawie norm należności powinno zapisane w książce ewidencji materiałów jednorazowego użytku na podstawie wytworzonego na okręcie protokołu zużycia-ubytków. Zużycie materiałów jednorazowego użytku przeznaczonych do konserwacji i obsługi sprzętu należy odnotować w odpowiednim dokumencie eksploatacyjnym urządzenia, podczas obsługi którego dany materiał został zużyty (np. formularz techniczny, protokół obsług profilaktycznych, dziennik maszynowy)

Zamiar trwałego zamontowania na okręcie pobieranego sprzętu powinien zostać przedstawiony w zapotrzebowaniu. Części zamienne przeznaczone do zamontowania na okręcie pobierane są na podstawie zleceń-asygnat z adnotacją „do wymontowania”. Części zamienne wymontowane z urządzeń okrętowych zdawane są do magazynów oddziału gospodarczego na podstawie zleceń-asygnat z adnotacją „z wymontowania”. Pobrania i zdania sprzętu przeznaczonego do trwałego zamontowania na okręcie nie odnotowuje się w książkach materiałowych. Wymontowanie i zamontowanie części zamiennych odnotowuje się w dzienniku okrętowym, maszynowym lub dzienniku elektryka, w formularzach technicznych urządzeń oraz – w uzasadnionych wypadkach – w formularzu taktyczno-technicznym okrętu.

O zamontowanie części zamiennych pobranych z okrętowego zestawu części zamiennych informuje się w dzienniku okrętowym i formularzu technicznym właściwego urządzenia. Rozkompletowanie oraz ponowne ukompletowanie zestawu odnotowuje się w opisie

zestawu części zamiennych, wpisując nazwę i numer dowodu obrotu materiałowego, na podstawie którego zdano zużytą i pobrano nową część.

Osoby odpowiedzialne za prowadzenie gospodarki materiałowej na okręcie pobierają sprzęt i materiały z magazynów oddziału gospodarczego (komendy portu wojennego), który zaopatruje okręt. Tylko w wyjątkowych sytuacjach możliwe jest pobieranie środków materiałowych z magazynów innych oddziałów gospodarczych. Uzupelnianie zapasów środków bojowych i materiałowych oraz korzystanie ze świadczonych usług przez inne oddziały gospodarcze odbywa się na podstawie pisemnych zapotrzebowań zatwierdzonych przez dowódcę okrętu. Sporządza się w tym wypadku dodatkową kopię zlecenia-asygnaty, a następnie przesyła się ją do komendy portu wojennego, który zaopatruje okręt. Rozliczenie z pobranych środków materiałowych, łącznie ze zdjęciem właściwej ilości tego asortymentu z limitu rocznego, następuje w macierzysty komendzie portu wojennego.

Materiały eksploatacyjne są pobierane na okręt na podstawie ustalonych dla danego typu jednostki norm należności. Części zamienne oraz sprzęt i materiały, które nie zostały przewidziane w normach należności lub są zużywane – w uzasadnionych sytuacjach – przez załogę okrętu w ilościach większych, niż określają to normy należności, pobiera się na podstawie zapotrzebowań zatwierdzonych przez właściwego przełożonego. Upoważniony do pobierania środków materiałowych przedstawiciel okrętu otrzymuje asygnatę-zlecenie, na podstawie której wydawane są przez właściwy magazyn wyszczególnione w dokumencie ilości sprzętu lub środka materiałowego.

Sprzęt można zdać do magazynów komend portów wojennych, jeśli:

- został uszkodzony lub wyeksploatowany w stopniu uniemożliwiającym dalsze użytkowanie;
- jest zbędny wskutek wycofania z eksploatacji lub zmian w normach i tabelach należności;
- jest go za dużo na okręcie;
- okręt przechodzi remont główny, modernizację lub nadaje się do kasacji;
- nakazały tak organa nadrzędne.

Podczas zdawania sprzętu technicznego do magazynu komendy portu wojennego klasyfikuje się go i ustala kategorie. Jeśli do magazynu zdawany jest sprzęt kontrolno-pomiarowy, części zamienne oraz urządzenia wymontowane z okrętu lub sprzęt, którego klasyfikacji

nie może przeprowadzić przyjmujący magazynier, to należy dołączyć protokół stanu technicznego.

Na okrętach przechowywane są materiały eksploatacyjne, sprzęt oraz części zamienne (w sztukach lub ukompletowane w zestawy części zamiennych), a także komplety naprawcze. Ilość i asortyment przechowywanych na okręcie środków materiałowo-technicznych ściśle określają normy, normatywy i rozporządzenia przełożonych. Niedopuszczalne jest gromadzenie oraz magazynowanie na okręcie zapasów większych niż ustalone właściwymi przepisami. Przyjmuje się, że na jednostkach pływających powinien znajdować się zapas bieżący środków materiałowych, który dla jednostek bojowych stanowi równowartość trzymiesięcznego średniego zużycia, a dla jednostek pomocniczych – równowartość miesięcznego średniego zużycia.

Przechowywane na okrętach zestawy części zamiennych powinny być zawsze kompletne. Jeśli jednak konieczne okaże się rozkompletowanie zestawu, to należy go jak najszybciej uzupełnić. Części zamienne oraz podzespoły przechowywane w zestawach poddaje się przeglądowi i obsłudze zgodnie z zaleceniami zawartymi w ich instrukcjach. Wszystkie środki materiałowe przechowuje się na okręcie zgodnie z ustalonym przez jego dowódcę planem rozmieszczenia sprzętu i materiałów oraz zasadami BHP. Szczególną uwagę należy zwrócić na magazynowanie materiałów łatwopalnych, trujących i wybuchowych.

Książki materiałowe, w których rozpisuje się zarówno materiały trwałe, jak i jednorazowego użytku, prowadzone na okręcie są kontrolowane przez:

- dowódcę okrętu (nie rzadziej niż raz w miesiącu);
- specjalistę zespołu okrętów (nie rzadziej niż raz na kwartał);
- kierownika właściwej służby wojskowej oddziału gospodarczego (nie rzadziej niż raz na pół roku).

Raz w roku podsumowuje się roczną działalność gospodarczą na okręcie. Sprawdza się wówczas, czy książki materiałowe były właściwie prowadzone i czy stany środków materiałowych są zgodne z obciążeniem we właściwej służbie oddziału gospodarczego.

13.7. Przedmioty zaopatrzenia w służbach morskich

13.7.1. Służba techniczno-okrętowa ratownictwa morskiego

Służba techniczno-okrętowa jest przedstawicielem na szczeblu oddziału gospodarczego – Oddziału Okrętowego Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, który sprawuje funkcję centralnego organu logistycznego. W załogach okrętowych przedstawicielami służby są dowódca działu elektromechanicznego (dział okrętowy IV) i bosman okrętowy lub dowódcy pionów eksploatacji i zaopatrywania.

Działalność służby techniczno-okrętowej polega na organizowaniu zaopatrzenia okrętów i zespołów w sprzęt, części zamienne i materiały eksploatacyjne, eksploatacji kadłubów i siłowni okrętów oraz całościowych naprawach okrętów i ich wyposażenia. Do podstawowych zadań służby należy

- sporządzanie planów eksploatacji, modernizacji oraz napraw okrętów;
- zaopatrzenie materiałowo-techniczne jednostek;
- organizowanie i sprawowanie nadzoru nad eksploatacją, remontami i wykorzystaniem środków finansowych;
- przygotowanie szkolenia specjalistycznego.

Przedmiotami zaopatrzenia w służbie techniczno-okrętowej są:

- sprzęt i urządzenia służące do wyposażenia okrętów (silniki i turbiny okrętowe, agregaty prądotwórcze, okrętowe maszyny i urządzenia pomocnicze, pędniki, urządzenia elektryczne, narzędzia i inne);
- sprzęt i urządzenia pokładowe (kabestany, bębny, łodzie okrętowe, cumy, bandery, flagi i inne);
- druki przeznaczone do prowadzenia gospodarki materiałowej (formularze techniczne, dzienniki, książki materiałowe, asygnaty i protokoły);
- elementy wyposażenia warsztatów remontowych techniki morskiej (obrabiarki, narzędzia i inne);
- sprzęt służący do wyposażenia gabinetów szkoleniowych;
- części wymienne oraz materiały przeznaczone do wykonywania napraw okrętów i ich wyposażenia;

– materiały niezbędne do zapewnienia prawidłowego użytkowania okrętów (uszczelniające, konserwacyjne i inne).

Sprzęt i materiały służby techniczno-okrętowej wydawane są na podstawie norm należności materiałów jednorazowego użytku, tabel należności sprzętu trwałego użytku i zapotrzebowań. Na podstawie zapotrzebowań załogi okrętów otrzymują:

– środki zaopatrzenia materiałowego nieujęte w normach i tabelach należności;

– środki zaopatrzenia materiałowego, których zużycie na skutek awarii lub klęsk żywiołowych przekroczyło obowiązujące normy;

– środki materiałowe przeznaczone do realizacji przedsięwzięć, które nie zostały przewidziane w rocznym planie zaopatrzenia;

– części zamienne niezbędne do wykonywania napraw urządzeń okrętowych oraz przeznaczone do ukompletowania okrętowych zestawów części zamiennych.

Sprzęt i materiały techniczno-okrętowe, ze względu na ich pochodzenie z wielu różnych gałęzi przemysłu, ujęto w odpowiednie grupy, takie jak: hutnictwo żelaza i metali nieżelaznych oraz przemysł maszynowy, elektrotechniczny, metalowy, chemiczny, drzewny, włókienniczy i papierniczy.

Do podstawowych zadań służby ratownictwa morskiego w zakresie prowadzenia gospodarki materiałowej należy zaopatrywanie okrętów w sprzęt i materiały przeznaczone do obrony przeciwwawaryjnej okrętu oraz ratowania ludzi i techniki morskiej, a także w sprzęt nurkowy. Służba awaryjno-ratownicza powinna ponadto zapewnić środki do zabezpieczenia należytej eksploatacji tego sprzętu oraz prowadzenie jego legalizacji i atestacji.

Oddział Morskich Systemów Specjalnych pełni funkcję centralnego organu logistycznego dla służby awaryjno-ratowniczej, która reprezentuje go na szczeblu oddziału gospodarczego, a na okręcie – dowódca działu elektromechanicznego i bosman okrętowy. Gestorem sprzętu eksploatowanego w służbie awaryjno-ratowniczej jest Szefostwo Ratownictwa Morskiego.

Jednostki Marynarki Wojennej w sprzęt i materiały zaopatruje Centralny Zakład Sprzętu Ratowniczego Marynarki Wojennej. Zakład ten zajmuje się także legalizacją i naprawą sprzętu ratowniczego, ratunkowego i nurkowego. Sprzęt i środki materiałowe, w które służba awaryjno-ratownicza zaopatruje okręty Marynarki Wojennej, można podzielić na cztery podstawowe grupy:

1) Sprzęt ratowniczy przeznaczony do ratowania okrętów, pomocniczych jednostek pływających i techniki morskiej.

2) Sprzęt obrony przeciwwawaryjnej okrętu wykorzystywany do walki z wodą.

3) Sprzęt ratunkowy używany do indywidualnego i zbiorowego ratowania załóg okrętów, pomocniczych jednostek pływających i innych środków pływających oraz śmigłowców i samolotów Marynarki Wojennej.

4) Sprzęt nurkowy przeznaczony do prowadzenia prac nurkowych i płetwonurkowych oraz ich zabezpieczenia, a także cięcia i spawania pod wodą. Służy on ponadto do ratowania załóg okrętów podwodnych.

Sprzęt i materiały służby awaryjno-ratowniczej wydawane są na okręty na podstawie norm należności sprzętu nurkowego, ratunkowego i ratowniczego oraz materiałów jednorazowego użytku dla jednostek Marynarki Wojennej na czas wojny i pokoju, a także norm należności sprzętu i materiałów obrony przeciwwawaryjnej okrętu. Są to podstawowe dokumenty, określające wymagania dotyczące sprzętu nurkowego, ratunkowego i ratowniczego oraz sprzętu i materiałów do walki z wodą. Normy te stanowią podstawę do ustalania potrzeb w zakresie tego sprzętu, opracowywania przez jednostki zaopatrujące tabel należności do etatów jednostek oraz rozdziału sprzętu i materiałów na poszczególne jednostki i żołnierzy. Normy należności są opracowywane w zależności od typu i przeznaczenia jednostek pływających lub pododdziałów brzegowych Marynarki Wojennej. Obejmują one wykazy sprzętu i materiałów podstawowych dla danego typu jednostki wraz z okresami jego używalności oraz opisy zestawów uzupełniających, przydzielanych w zależności od przeznaczenia jednostki pływającej lub okresowo wykonywanych zadań. Do zestawów sprzętu dodatkowego zalicza się:

- zestaw sprzętu nurka klasycznego, lekkiego i głębokowodnego;
- zestaw sprzętu przewodowego i dodatkowego nurka;
- zestaw telewizji podwodnej;
- zestaw urządzeń sygnalizacyjno-alarmowych i łączności podwodnej płetwonurka;
- zestaw sprzętu ratownika lotniczego;
- zestaw alpinistyczny ratownika okrętowego;
- zestaw sprzętu ratunkowego i do wentylacji okrętu podwodnego;
- komplet ocieplający dla rozbitka;
- zestaw sprzętu odwadniającego;

- zestawy pneumatycznych narzędzi do prac podwodnych, cięcia i spawania pod wodą oraz hydraulicznych narzędzi ratowniczych;

- zestaw pneumatycznych pontonów wydobywczych.

Sprzęt i materiały służby awaryjno-ratowniczej, stanowiące środki obrony przeciwawaryjnej, muszą stale znajdować się na okręcie w ilościach nakazanych normami, w pełni sprawne technicznie i przydatne do użytku. Sprzęt przeznaczony do obrony przeciwawaryjnej okrętu rozmieszczony jest, zgodnie z zawartym w formularzu taktyczno-technicznym okrętu planem rozmieszczenia tego rodzaju środków, na tablicach obrony przeciwawaryjnej w każdym przedziale wodoszczelnym okrętu. Sprzęt ratunkowy (w tym tratwy i koła ratunkowe) służący do zbiorowego ratowania załóg okrętowych powinien znajdować się na otwartych pokładach, w miejscach określonych w formularzu taktyczno-technicznym okrętu. Indywidualny sprzęt ratunkowy (pasy ratunkowe, morskie ubrania ratownicze itp.) powinien być rozmieszczony zgodnie z obsadą etatową na każdym stanowisku bojowym.

Podczas eksploatacji sprzętu ratunkowego i nurkowego należy dbać o przeprowadzanie jego terminowych przeglądów i legalizacji. Sprzęt bez aktualnego atestu bądź z zerwanymi lub uszkodzonymi znakami Centralnego Zakładu Sprzętu Ratowniczego Marynarki Wojennej uważa się za niesprawny. Wymiany sprzętu ratunkowego i nurkowego dokonuje się na podstawie, sporządzanego przez specjalistę dywizjonu okrętów, rocznego planu napraw i legalizacji. Sprzęt trwałego użytku, przeznaczony do walki o żywotność okrętu, wymienia się natomiast po upływie określonego normami należności okresu używalności na podstawie opracowanego przez dowódcę działu elektromechanicznego protokołu stanu technicznego.

Sprzętu służby awaryjno-ratowniczej używa się jedynie wtedy, gdy jest zagrożone życie ludzkie, zaistniała awaria okrętu, konieczne jest udzielenie pomocy innym okrętom przez pomocnicze jednostki pływające lub grupę brzegową. Sprzęt ten wykorzystuje się także do prowadzenia szkolenia. Są to przede wszystkim tratwy treningowe oraz treningowy sprzęt do obrony przeciwawaryjnej okrętu (kołki, kliny i rozpórki) wykonane z gorszych gatunków drewna i niemalowane. Na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających dopuszczalne jest w ciągu roku zużycie do celów treningowych 20% środków obrony przeciwawaryjnej jednorazowego użytku. Do szkolenia załóg okrętów i pomocniczych jednostek pływających służą też ćwiczebne komory do walki z wodą, w których wykorzystuje się w tym celu sprzęt i materiały obrony przeciwawaryjnej, będące w ich wyposażeniu. Okres używalności trwałego sprzętu do walki z wodą, używanego w komo-

rach obrony przeciwwawaryjnej wynosi połowę docelowego okresu jego używalności. Zarówno do celów szkoleniowych, jak i do zabezpieczenia bieżącej działalności używa się w pełni sprawnych, z ważnymi atestami kół i pasów ratunkowych oraz sprzętu nurkowego. Naliczane na okręt lub pomocniczą jednostkę pływającą środki pirotechniczne stanowią należność tych środków i powinny znajdować się stale na jednostce. Należność ta nie jest rocznym ich zużyciem.

Wykorzystane do szkolenia i akcji ratowniczych materiały jednorazowego użytku służby awaryjno-ratowniczej należy odnotować, korzystając z zapisów w dzienniku okrętowym lub książce meldunków oficera dyżurnego, w protokole zużycia. Dokument ten jest podstawą do usunięcia zużytych środków z ewidencji materiałowej okrętu. Zużyte przez załogę środki obrony przeciwwawaryjnej okrętu należy jak najszybciej uzupełnić do ilości określonej normami.

13.7.2. Służba broni podwodnej

Działalność gospodarcza służby broni podwodnej ściśle wiąże się z ustalaniem potrzeb oraz planowaniem i zaopatrywaniem okrętów w uzbrojenie, sprzęt i materiały. Organy kierowania działalnością gospodarczą służby organizują właściwą eksploatację oraz naprawy uzbrojenia i sprzętu broni podwodnej.

Oddział Broni Morskiej pełni funkcję centralnego organu logistycznego w zakresie sprzętu i uzbrojenia broni podwodnej. Jego przedstawicielem w oddziale gospodarczym (komendzie portu wojennego) jest służba broni podwodnej, a na okręcie – dowódca działu broni podwodnej (dział okrętowy III).

Przedmiotami zaopatrzenia w służbie broni podwodnej są:

- uzbrojenie, takie jak torpedy, miny, bomby głębinowe i raketowe bomby głębinowe oraz ochraniacze pól minowych;
- sprzęt składający się z trałów, wyrzutni torpedowych i bombowych oraz wiech;
- środki wybuchowe i detonatory oraz inne materiały eksploatacyjne.

Służba broni podwodnej zaopatruje okręty w uzbrojenie, sprzęt i materiały w trzech grupach: torpedowej, minowo-bombowej i trałowej. Grupa torpedowa obejmuje: torpedy, wyrzutnie torped, przyrządy kierowania strzelaniem torpedowym, urządzenia żyroskopowe, części zamienne, wózki do przewożenia torped i materiały eksploatacyjne. Grupa minowo-bombowa składa się z: min, bomb,

wyrzutni, zrzutni i miotaczy bomb głębinowych, przyrządów kierowania strzelaniem bombowym, zestawów okrętowych sekcji minerskich, ochraniaczy pól minowych, części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych. Do grupy trałowej należą: trały, przyrządy kierowania trałami, wiechy trałowe, części zamienne i materiały eksploatacyjne.

13.7.3. Służba łączności nawigacji i hydrografii

Oddział Morskich Systemów Specjalnych Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych pełni funkcję centralnego organu logistycznego sprzętu i materiałów łączności morskiej, obserwacji technicznej oraz nawigacji i hydrografii. Do podstawowych zadań służby łączności nawigacji i hydrografii należy zaopatrywanie okrętów i jednostek brzegowych w sprzęt oraz materiały łączności i obserwacji technicznej, nawigacyjno-hydrograficzne i topograficzne. Służba ta organizuje też należyłą eksploatację i naprawy sprzętu. Za prowadzenie gospodarki sprzętem oraz materiałami nawigacyjno-hydrograficznymi odpowiadają dowódca i szef działu okrętowego I.

Gospodarka materiałowa sprzętem łączności i obserwacji technicznej obejmuje zespół czynności związanych z zaopatrywaniem wojska w sprzęt i materiały łączności oraz obserwacji technicznej, jego właściwe utrzymywanie i magazynowanie, użytkowanie i remont oraz ewidencję i sprawozdawczość. Zasady zaopatrywania okrętów w sprzęt łączności i obserwacji technicznej rozpatrywane są razem, ponieważ te dwa systemy są podobne: mają jednego gestora sprzętu i są wspólnie wykorzystywane na okrętach, w lotnictwie morskim i w jednostkach brzegowych Marynarki Wojennej. Na wielu jednostkach pływających połączone są również działy okrętowe IV i V, a w systemie rozpoznania radiolokacyjnego znajdują się punkty obserwacji wzrokowej, technicznej i łączności.

Do obowiązków służby należy utrzymywanie w składach komend portów wojennych wymaganych ilości zapasów sprzętu, materiałów i wydawnictw. Sekcja ustala potrzeby jednostek, które zaopatrzuje, i pilnuje terminowego składania zapotrzebowań do nadrzędnego organu zaopatrzenia.

Sprzęt i materiały służby łączności nawigacji i hydrografii przydziela się jednostkom na podstawie obowiązujących etatów i tabel należności, normatywów wyposażenia nieujętego w tabelach należności, rocznych planów materiałowych oraz uzasadnionych, nieplano-

wych zapotrzebowań. Przedmiotami zaopatrzenia w zakresie nawigacji i hydrografii są:

- sprzęt i materiały nawigacyjne: kompasy, żyrokompasy, repetytory, sprzęt nawigacyjny, części wymienne, mapy oraz materiały i wydawnictwa nawigacyjne;
- sprzęt i materiały hydrograficzne: sprzęt, urządzenia i przyrządy hydrograficzne, przybory kreślarskie, materiały poligraficzne i hydrograficzne jednorazowego użytku;
- wydawnictwa służby topograficznej: wojskowe mapy topograficzne i specjalne, katalogi współrzędnych punktów triangulacyjnych, grawimetrycznych i niwelacyjnych oraz inne wydawnictwa opracowane na potrzeby obronne państwa.

W Marynarce Wojennej za zaopatrywanie w materiały hydrograficzne i topograficzne odpowiada Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. Jego Oddział Kartograficzny dostarcza pomoce:

- magazynowi map Dowództwa i Sztabu Marynarki Wojennej;
- związkom taktycznym i podległym jednostkom (za pośrednictwem komend portów);
- Akademii Marynarki Wojennej i podległym ośrodkom szkolenia;
- innym jednostkom i instytucjom.

Materiały, takie jak ołówki, linijki czy zeszyty, pobiera się na podstawie obowiązujących norm należności, a zużycie ich odnotowuje się w książce materiałów jednorazowego użytku. Druki, dzienniki nawigacyjne, papiery i rysiki do przyrządów otrzymuje się zgodnie z zapotrzebowaniem i rozlicza okresowo na podstawie protokołów zużycia.

Organy zaopatrzenia przeprowadzają bieżące kontrole gospodarki wydawnictwami nawigacyjnymi, hydrograficznymi i topograficznymi we wszystkich zaopatrywanych przez siebie jednostkach. Powołuje się także komisje, które zajmują się inwentaryzacją tych wydawnictw. Przeprowadza się ponadto roczne kontrole stanu faktycznego wydawnictw (według rodzaju, godła i skali) oraz ich zabezpieczenia i magazynowania. Pomieszczenia przeznaczone do przechowywania wydawnictw nawigacyjnych, hydrograficznych i topograficznych powinny spełniać warunki przechowywania dokumentów niejawnych.

Bezpośrednimi użytkownikami sprzętu łączności są obsady działu okrętowego IV wszystkich jednostek pływających Marynarki Wojennej, załogi samolotów i śmigłowców lotnictwa morskiego, załogi punktów obserwacji wzrokowej, technicznej i łączności, węzły łączności oraz personel warsztatów remontowych sprzętu łączności.

Sprzęt wykorzystywany w systemach obserwacji technicznej może mieć przeznaczenie hydrolokacyjne lub radiolokacyjne. Bezpośrednimi użytkownikami sprzętu radiolokacyjnego są obsady działu okrętowego V wszystkich jednostek pływających Marynarki Wojennej wyposażonych w radary oraz załogi samolotów i śmigłowców lotnictwa morskiego, załogi punktów obserwacji wzrokowej, technicznej i łączności, ekipy warsztatów remontowych sprzętu radiolokacyjnego warsztatów remontowych techniki morskiej i dywizjonu technicznego Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej. Bezpośrednimi użytkownikami sprzętu hydrolokacyjnego są załogi działu okrętowego V oraz okrętów wyposażonych w stacje hydrolokacyjne.

Do zadań organów zaopatrujących wszystkich szczebli należy dostarczanie wojsku sprzętu łączności, materiałów eksploatacyjnych i części zamiennych do niego, a także utrzymywanie określonych zapasów sprzętu i materiałów. Organy zaopatrujące są również odpowiedzialne za sprawowanie nadzoru nad organizacją i prowadzeniem gospodarki materiałowej w jednostkach, które zaopatrują.

Do podstawowych zadań bezpośrednich użytkowników sprzętu łączności i obserwacji technicznej należy prowadzenie na bieżąco ewidencji danych o stanie ilościowym i jakościowym sprzętu, zgłaszanie propozycji potrzeb dotyczących dostaw nowego oraz udziału w wycofywaniu i zagospodarowaniu starego sprzętu. Sprzęt łączności i obserwacji technicznej znajdujący się na okręcie powinien być utrzymywany w stanie pełnej sprawności technicznej. Wszystkie elementy wchodzące w określony komplet lub zestaw sprzętu należy przechowywać razem. Odstępstwo od tej zasady jest możliwe, gdy poszczególne elementy zestawu wymagają różnych warunków przechowywania lub gdy skrzynie stanowiące opakowanie, wchodzące w skład kompletu nie mogą być umieszczone w miejscu eksploatacji sprzętu.

Dowódca działu nawigacyjnego w zakresie prowadzenia gospodarki materiałowej odpowiada za wyposażenie okrętu w odpowiednie mapy i pomoce nawigacyjne oraz ich aktualizację.

13.7.4. Służba uzbrojenia

Centralnym organem logistycznym zarządzającym sprzętem, uzbrojeniem, środkami bojowymi i materiałami technicznymi jest Oddział Broni Morskiej Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych. W oddziale gospodarczym zadania realizuje służba

uzbrojenia, a na okręcie – dowódca działu artyleryjskiego (dział okrętowy II), który kieruje działalnością gospodarczą służby na okręcie.

Przez gospodarkę mieniem służby uzbrojenia należy rozumieć całokształt poczynąń związanych z:

- wprowadzaniem sprzętu do eksploatacji i jego rozdzielnictwem;
- planowaniem i normowaniem procesów eksploatacji, w tym obsługiwań, napraw i remontów;
- wybrakowywaniem sprzętu i spisywaniem z ewidencji;
- ewidencją i sprawozdawczością;
- kontrolą stanu technicznego sprzętu.

Przedmiotami zaopatrzenia w służbie uzbrojenia i elektroniki są uzbrojenie i środki bojowe. W skład uzbrojenia wchodzi:

- sprzęt raketowy, artyleryjski, radioelektroniczny, elektronowo-optyczny i optyczno-pomiarowy oraz broń strzelecka, przyrządy do kierowania ogniem, przeliczniki artyleryjskie i stacje dźwiękowo-pomiarowe;
- przyrządy meteorologiczne i narzędzia pomiarowe oraz sprzęt rachunkowy i kreślarski, a także specjalne elektryczne źródła zasilania;
- oporządzenie: hełmy, bagnety, noże wojskowe, szable, ładownice itp.;
- polowe warsztaty remontowe i stacje kontrolno-pomiarowe oraz specjalistyczne urządzenia warsztatowe i magazynowe;
- sprzęt uzbrojenia do pozoracji pola walki i szkolenia dalmierzystów oraz przekroje sprzętu uzbrojenia.

Środki bojowe składają się z:

- amunicji bojowej (zasadniczej, pomocniczej i specjalnej), ćwiczebno-pozoracyjnej, szkolno-treningowej, badawczej oraz kontrolno-pomiarowej;
- rakiet bojowych i szkolnych oraz makiet rakiet;
- materiałów technicznych, tj. części wymiennych (zastrzeżonych, limitowanych i innych), i eksploatacyjno-remontowych oraz zestawów ustalonych asortymentów tych części (odpowiednio dobranych i opakowanych) oraz narzędzi.

Jednostki zaopatruje się w sprzęt na podstawie obowiązujących etatów, tabel i norm należności. W ten sposób sporządza się plany dostaw i rozdziału sprzętu. Podczas planowania dostaw sprzętu należy uwzględnić potrzeby:

- bieżące, wynikające z uzupełnień należności etatowych, tabelarycznych i zapasów normatywnych;

- zgodne z planem rozwoju wojska i wyposażenia jednostek w nowe rodzaje sprzętu;
- wynikające z rotacji sprzętu podczas zużywania ресурсu oraz konieczności utrzymania odpowiedniego funduszu remontowego na zmianę sprzętu kierowanego do remontu.

Zapotrzebowanie na środki bojowe ustala się, biorąc pod uwagę zadania szkolno-bojowe ujęte w planach zamierzeń jednostek oraz obowiązek tworzenia i uzupełniania nakazanych zapasów. Materiały techniczne naliczane są natomiast zgodnie z normatywami części wymiennych i materiałów eksploatacyjno-remontowych przypadających na jednostkę pracy sprzętu, rodzaj naprawy i obsługę techniczną.

Sprzęt uzbrojenia oraz środki bojowe powinny być utrzymywane na okrętach w ilościach nakazanych normami i w pełnej sprawności technicznej. Użytkownicy sprzętu służby uzbrojenia zobowiązani są do przeprowadzania wymaganych przepisami obsług technicznych. Jeśli zakres obsługi przekracza możliwości załogi okrętu, wykonuje ją warsztat rusznikarski warsztatu remontowego techniki morskiej komendy portu wojennego. Środki bojowe należy magazynować na okręcie w typowych zaplombowanych opakowaniach, w specjalnie przystosowanych do tego celu pomieszczeniach (komorach amunicyjnych i raketowych oraz bębnach artyleryjskich), zamkniętych i zaplombowanych przez dowódcę działu artyleryjskiego.

Rozdział 14

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY W MIENIU WOJSKOWYM

Zasady odpowiedzialności oraz postępowania w wypadku szkód powstałych w mieniu wojskowym określają dokumenty wykonawcze *Ustawy z dnia 25 maja 2001 r. o odpowiedzialności majątkowej żołnierzy* (DzU nr 89 poz. 967) oraz *Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2001 r. w sprawie odpowiedzialności majątkowej żołnierzy za wyrządzone przez nich szkody* (DzU nr 138, poz. 1557).

14.1. Pojęcie szkody w mieniu wojskowym

Szkoda – w rozumieniu zarządzenia – jest to każdy uszczerbek w mieniu wojskowym niemający prawnego uzasadnienia. Za szkodę uważa się zarówno zmniejszenie rzeczowych środków majątkowych lub pogorszenie ich jakości oraz zmniejszenie stanu gotówki, jak i utratę wiarytelności przysługujących jednostce wojskowej. Za szkodę natomiast nie uznaje się:

- naturalnych ubytków w granicach ustalonych normami;
- wypłaconych odszkodowań (rent), zgodnie z prawem cywilnym lub ustawami o odszkodowaniach przysługujących z tytułu wypadków i chorób związanych ze służbą wojskową oraz wypadków przy pracy i chorób zawodowych, jeżeli zdarzenie powodujące ich wyplątę nie było zawinione;
- kosztów sądowych i arbitrażowych, chyba że wdanie się w spór było bezzasadne.

W mieniu wojskowym mogą powstać szkody zawinione lub niezawinione. Szkoda zawiniona jest to uszczerbek w mieniu wojskowym powstały z winy umyślnej lub nieumyślnej, w szczególności w następstwie niezgodnego z przepisami lub rozkazami działania lub jego zaniechania. Uszczerbek w mieniu wojskowym nie jest szkodą zawinioną, jeśli został spowodowany przez:

- usprawiedliwione nakłady związane z przygotowaniem bądź częściową realizacją inwestycji lub remontów, które z uzasadnionych przyczyn zostały zaniechane;
- przekroczenie przechowywania środków będących zapasami specjalnymi oraz leków, jeżeli nie można było ich zużyć lub wymienić;
- zdarzenia losowe (np. pożar, huragan, powódź), jeżeli nie można było zapobiec szkodom powstałym w wyniku tych zdarzeń;
- awarie lub uszkodzenia sprzętu, maszyn, urządzeń i uzbrojenia, jeżeli zdarzenie zostało uznane przez odpowiednie organy lub osoby (komisje awaryjne, wypadkowe itp.) za niezawinione;
- szczególne warunki wykonywania zadań służbowych (bojowych i szkoleniowych) albo działanie (lub jego zaniechanie), którego podjęcie dostatecznie uzasadniają okoliczności.

14.2. Zasady odpowiedzialności za spowodowanie szkody

Żołnierz w czynnej służbie wojskowej ponosi (zgodnie z zasadami określonymi w zarządzeniu) odpowiedzialność materialną za wyrządzoną ze swej winy w czasie trwania stosunku służbowego szkodę:

- w mieniu państwowym lub innym znajdującym się w użytkowaniu, pod zarządem osób trzecich lub w przechowaniu jednostki wojskowej;
- w mieniu osób trzecich niebędącym w użytkowaniu, pod zarządem lub w przechowaniu jednostki wojskowej albo wynikającą z uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci innej osoby.

Zgodnie z *Kodeksem pracy* i rozporządzeniem Rady Ministrów od pracownika cywilnego jednostki wojskowej wymaga się naprawienia szkody. W tym wypadku obowiązują również uregulowania zawarte w *Kodeksie postępowania cywilnego* i *Kodeksie postępowania karnego*.

Jeżeli szkodę wyrządziło wspólnie kilka osób, każda z nich ponosi odpowiedzialność materialną w takim stopniu, w jakim przyczyniła się do jej powstania. Gdy niemożliwe jest ustalenie stopnia odpowiedzialności, każda z osób odpowiada równo za szkodę. Osoba

odpowiedzialna za szkodę ma obowiązek ją naprawić, płacąc odszkodowanie, a w szczególnych wypadkach określonych w zarządzeniu – wyrównując ją w naturze. Odszkodowanie nie może przekraczać trzykrotnej wysokości miesięcznego uposażenia żołnierza. Odszkodowanie za szkodę w mieniu wojskowym do wysokości nieprzekraczającej trzymiesięcznego uposażenia wypłaca również osoba, która jest zobowiązana – ze względu na zajmowane stanowisko lub pełnioną funkcję – do sprawowania nadzoru nad mieniem wojskowym, a rażąco nie dopełniła tego obowiązku, co przyczyniło się do powstania szkody.

Odpowiedzialność w pełnym wymiarze ponosi osoba, która wyrządziła umyślnie szkodę w mieniu wojskowym. Taka sama odpowiedzialność spoczywa na osobie, która utraciła powierzone jej pod opiekę lub do przechowania mienie wojskowe. Zwalnia się ją z odpowiedzialności tylko wtedy, gdy udowodni ona, że szkoda, polegająca na utracie powierzonego mienia wojskowego, zaistniała wskutek okoliczności, którym nie mogła zapobiec mimo dołożenia szczególnej staranności, jakiej wymagało zajmowane przez nią stanowisko służbowe lub rodzaj wykonywanych czynności służbowych. Odpowiedzialność w pełnym wymiarze ponosi także osoba, która wyrządziła szkodę przestępstwem stwierdzonym prawomocnym wyrokiem skazującym czy też orzeczeniem o warunkowym umorzeniu lub umorzeniu w wyniku amnestii.

14.3. Ujawnienie szkody

Każdy żołnierz (pracownik cywilny) lub organ wojskowy, kiedy dowie się o wystąpieniu szkody w mieniu wojskowym, jest zobowiązany niezwłocznie zameldować o tym dowódcy jednostki wojskowej, w której do tego doszło, lub swemu bezpośredniemu przełożonemu. Dzień otrzymania dowódcy jednostki wiadomości o szkodzie uważa się za datę jej ujawnienia. Następnie osoba funkcyjna zarządzająca mieniem lub sprawująca nad nim nadzór, lub też kontrolująca gospodarkę wojskową, która ujawniła ten fakt, sporządza protokół szkody.

Dowódca jednostki organizacyjnej zobowiązany jest niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od ujawnienia szkody, wszcząć postępowanie wyjaśniające. Powinien on podać w rozkazie dziennym datę wyrządzenia i ujawnienia szkody oraz rodzaj służby, w której do niej doszło. Powinien również określić mienie, którego dotyczy szkoda, jej wysokość oraz osobę prowadzącą postępowanie wyjaśniające.

Po ujawnieniu szkody osoba zarządzająca mieniem i sprawująca nad nim nadzór lub inna osoba wyznaczona przez dowódcę jednostki sporządza protokół szkody. Protokołu szkody nie spisuje się i nie prowadzi postępowania wyjaśniającego, gdy sprawca naprawi szkodę w naturze niezwłocznie, najpóźniej w ciągu 14 dni.

14.4. Postępowanie wyjaśniające

Dowódca wojskowej jednostki budżetowej – w porozumieniu z księgowością – ustala wysokość szkody. Określając jej wysokość, należy stosować ceny obowiązujące w dniu ujawnienia szkody oraz uwzględnić stan techniczny i stopień zużycia materiału. Przyjmuje się ceny mieszczące się w przedziałach określonych kategorii środków materiałowych. Jeżeli przedmiotem szkody jest sprzęt zaklasyfikowany do kategorii II–V, wyceny dokonuje komisja lub powołany przez dowódcę wojskowej jednostki budżetowej rzeczoznawca. W uzasadnionych wypadkach, po uwzględnieniu stopnia zużycia, komisja może przeklasyfikować przedmiot szkody do niższej kategorii¹⁶⁵.

W toku postępowania wyjaśniającego należy ustalić wszystkie istotne okoliczności powstania szkody w mieniu wojskowym, a zwłaszcza jej przyczynę i datę (okres), jej wysokość oraz osobę odpowiedzialną i jej winę. Jeżeli szkoda wystąpiła wskutek utraty mienia powierzonego, to należy wskazać osobę, której mienie powierzono i okoliczności uzasadniające jej odpowiedzialność. Postępowanie wyjaśniające prowadzi osoba wyznaczona przez dowódcę jednostki organizacyjnej, który szkodę ujawnił. Nadzór nad przebiegiem postępowania sprawuje też dowódca danej jednostki organizacyjnej. Do prowadzenia postępowania wyjaśniającego należy wybrać osobę mającą fachową wiedzę z tego działu gospodarki wojskowej, w którym pojawiła się szkoda. Jeżeli okoliczności powstania szkody wskazują, że jej sprawcą może być dowódca lub jego zastępca, organem właściwym do wszczęcia i prowadzenia postępowania jest bezpośredni przełożony jednostki organizacyjnej. Osoba prowadząca postępowanie powinna obiektywnie i bez uprzedzeń wziąć pod uwagę wszystkie okoliczności przemawiające zarówno przeciwko odpowiedzialnemu za szkodę, jak i na jego korzyść. W toku postępowania wyjaśniającego prowadzący powinien:

¹⁶⁵ *Przepisy o gospodarce materiałowej...*, op. cit., s. 59.

1) Ustalić gdzie, kiedy i jak wyrządzona została szkoda oraz jaka jest jej wysokość.

2) Ustalić osobę odpowiedzialną za szkodę i jej winę, a jeżeli winnych jest kilku – zakres ich odpowiedzialności.

3) Przesłuchać osobę odpowiedzialną za szkodę i odebrać oświadczenie.

4) Przesłuchać w charakterze świadków osoby, które mogą przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, i odebrać ich oświadczenia.

5) Zebrać oraz zabezpieczyć dokumenty i inne dowody.

6) Przeprowadzić oględziny miejsca i rzeczy, a następnie sporządzić odpowiedni protokół.

7) Zasięgnąć opinii biegłego (biegłych).

8) Zebrać dane dotyczące opinii służbowej, warunków materialnych oraz sytuacji rodzinnej sprawcy szkody.

9) Ustalić okoliczności sprzyjające powstaniu szkody.

Prowadzący postępowanie wyjaśniające może¹⁶⁶:

1) Odbierać oświadczenia osób, które uważa za odpowiedzialne za szkodę, oraz świadków.

2) Dokonywać wglądu w dokumenty jednostki organizacyjnej oraz sporządzać niezbędne odpisy i wyciągi.

3) Zwracać się za pośrednictwem jednostki organizacyjnej do innych organów wojskowych o udzielenie informacji i wyjaśnień niezbędnych dla prowadzonego postępowania.

Prowadzący postępowanie wyjaśniające przygotowuje z niego sprawozdanie i zwraca się z propozycją sposobu naprawienia szkody. Sprawozdanie wraz ze swoimi wnioskami i aktami postępowania przedstawia dowódcy jednostki wojskowej. Postępowanie wyjaśniające powinno być prowadzone szybko, celowo i oszczędnie. Sprawozdanie należy sporządzić nie później niż w ciągu 14 dni od rozpoczęcia pracy nad nim. Dowódca jednostki organizacyjnej, która nie jest wojskową jednostką budżetową, przesyła materiały wraz ze swoją opinią właściwemu dowódcy jednostki budżetowej. Dowódca, będący organem pierwszej instancji, zleca przygotowanie projektu orzeczenia wyznaczonemu przez siebie organowi.

Na podstawie materiału zebranego w toku postępowania wyjaśniającego oraz ewentualnej opinii prawnej i wyjaśnień osoby odpowiedzialnej, organ wojskowy pierwszej instancji wydaje orzeczenie o odszkodowaniu. W uzasadnieniu orzeczenia należy:

¹⁶⁶ Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2001 r. w sprawie odpowiedzialności majątkowej żołnierzy za wyrządzone przez nich szkody, DzU nr 138, poz. 1557, par. 14, art. 6.

- zwięźle przedstawić ustalony w postępowaniu wyjaśniającym stan faktyczny;
- wskazać, na czym polega wina osoby odpowiedzialnej, i na podstawie jakich dowodów to stwierdzono;
- określić wymiar odpowiedzialności oraz podstawę obliczenia wysokości szkody i odszkodowania.

Orzeczenie o odszkodowaniu należy doręczyć osobiście, za potwierdzeniem odbioru, osobie odpowiedzialnej. Organ wojskowy pierwszej instancji może nie wydawać orzeczenia o odszkodowaniu i skierować sprawę do sądu, jeżeli uzna to za konieczne ze względu na jej zawiłe okoliczności. W wypadku gdy nie ma warunków do wydania orzeczenia o odszkodowaniu lub skierowania sprawy do sądu, organ wojskowy pierwszej instancji umarza należność.

Od orzeczenia o odszkodowaniu, wydanego przez organ wojskowy pierwszej instancji, przysługuje osobie odpowiedzialnej za szkodę odwołanie do organu wojskowego drugiej instancji. Odwołanie wnosi się na piśmie w ciągu 14 dni od doręczenia orzeczenia za pośrednictwem organu wojskowego pierwszej instancji. Organ wojskowy pierwszej instancji zobowiązany jest w ciągu 7 dni od otrzymania odwołania przekazać je organowi wojskowemu drugiej instancji. Po rozpatrzeniu odwołania organ drugiej instancji może utrzymać w mocy zaskarżone orzeczenie, uchylić je, jeśli jest ono błędne pod względem faktycznym lub prawnym, albo je zmienić.

Prawomocne orzeczenie o odszkodowaniu zaopatrzone klauzulą wykonalności jest tytułem wykonawczym, będącym podstawą przymusowego ściągnięcia należności w trybie egzekucji administracyjnej. Na wniosek zobowiązanego mogą być udzielane ulgi w spłacie należności z tytułu szkody wyrządzonej w mieniu wojskowym w postaci odroczenia terminu zapłaty lub rozłożenia na raty.

Rozdział 15

ELEMENTY LOGISTYKI WIELONARODOWYCH SIŁ MORSKICH NATO

15.1. Podstawowe założenia logistyki NATO

Efektywność zabezpieczenia logistycznego sił zbrojnych NATO mierzona jest zdolnością sojuszu do zabezpieczenia działalności operacyjnej. W wypadku militarnego zaangażowania NATO charakterystyczne dla sił sojuszu jest podejmowanie wspólnych działań. Oznacza to, że jednostki różnych państw mogą być zgrupowane w formacje międzynarodowe i walczyć obok siebie lub przenikać wzajemnie przez swoje rejony odpowiedzialności. Z tego też względu tak ważne jest jednolite rozumienie pojęć i zasad oraz stosowanie znormalizowanych procedur zabezpieczenia logistycznego.

System logistyczny NATO ma strukturę sieciową, która składa się z elementów punktowych i liniowych. **Elementami punktowymi** – węzłami systemu logistycznego – są nadawcy (źródła zaopatrzenia) i odbiorcy (zaopatrywane jednostki). Dodatkowo mogą występować węzły pośrednie – punkty dystrybucyjne (składy, magazyny i bazy). **Elementy liniowe** to szlaki komunikacyjne, linie transportowe i prześyłowe, po których przewozi się zaopatrzenie i świadczy usługi.

Zabezpieczenie logistyczne sił zbrojnych NATO przebiega w trzech zasadniczych fazach:

- 1) Pozyskiwanie i zaopatrywanie.
- 2) Magazynowanie i składowanie.
- 3) Rozdział i dystrybucja.

Na gruncie globalnych morskich operacji logistycznych NATO odpowiedni system logistyczny tworzą: lądowe (kontynentalne) bazy morskie, morskie jednostki transportowe (wojskowe i cywilne), pośrednie punkty (rejony) przeładunkowe (składowe) oraz siły operacyjne, dla których organizowane jest zabezpieczenie logistyczne¹⁶⁷.

¹⁶⁷ K. Ficoń, *System zaopatrywania sił morskich*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny”, 2000, nr 2.

System logistyczny NATO powinien być mobilny, prosty i elastyczny oraz zdolny do szybkiej reakcji i podjęcia inicjatywy. Bardzo ważną rolę w zabezpieczeniu logistycznym Wielonarodowych Sił NATO odgrywa logistyka kooperacyjna, która polega na kojarzeniu krajowych potencjałów (możliwości) logistycznych wspierających siły zbrojne państw sojuszu. Logistyka kooperacyjna obejmuje szeroki zakres przedsięwzięć, które mogą być rozważane w powiązaniu ze wsparciem logistycznym sojuszu. Uzgodnienia dotyczące logistyki kooperacyjnej powinny przynosić korzyści w okresie pokojowym, takie jak zmniejszenie nakładów (dzięki oszczędności i większej efektywności zabezpieczenia logistycznego). Dodatkowo, pomimo redukcji wojsk, powinny rozszerzać możliwości działania w czasie wojny lub kryzysu przez łagodzenie znanych logistycznych niedoborów oraz wychodzenie naprzeciw celom logistyki NATO. W tym kontekście kooperacyjną działalność logistyczną sojuszu zdefiniować można jako „identyfikację, negocjowanie, planowanie oraz implementację wspólnych przedsięwzięć logistycznych państw, ich wojsk lub agencji”¹⁶⁸.

Z podstawowych cech tak funkcjonującego systemu logistycznego NATO należy wymienić:

- narodowy charakter systemów logistycznych;
- wspólną odpowiedzialność państw członkowskich sojuszu za zabezpieczenie logistyczne Sił Wielonarodowych NATO;
- podporządkowanie – w wypadku wojny – narodowych systemów logistycznych wspólnemu dowództwu NATO;
- podział logistyki wojskowej na operacyjną i wykonawczą;
- oparcie systemu zaopatrywania na potencjale stacjonarnym (bazach materiałowych) wzmocnionym jednostkami mobilnymi;
- występowanie w strukturach baz materiałowych jednostek operacyjnych zabezpieczenia logistycznego;
- pełną standaryzację materiałową i proceduralną;
- kodyfikację środków materiałowych;
- skonteneryzowany system przewozów i pełną mechanizację prac przeładunkowych.

Państwa członkowskie i władze sojuszu ponoszą wspólną odpowiedzialność za zabezpieczenie logistyczne wielonarodowych działań wojskowych NATO, w tym za odpowiednie zabezpieczenie strategicznego przegrupowania, transportu i przemieszczenia wojsk. Muszą one

¹⁶⁸ NATO – poradnik logistyki, Norm. 10/97, MON – BWSN, Warszawa 1997, s. 105.

zapewnić – samodzielnie lub na podstawie umów kooperacyjnych – dostarczanie zasobów logistycznych, aby zabezpieczyć wojska wydzielane do NATO podczas pokoju, kryzysu i wojny. Dowódcy sojuszu muszą mieć uprawnienia do zarządzania określonymi zasobami logistycznymi¹⁶⁹.

Logistyka międzynarodowa przyczynia się znacznie do zwielokrotnienia sił i optymalizacji wysiłków poszczególnych państw w zakresie wsparcia logistycznego. Jej podstawą są dwustronne i wielostronne uzgodnienia podnoszące opłacalność oraz wydajność indywidualnych, narodowych działań w tym zakresie. System logistyczny bazuje zatem na specjalizacji, co oznacza, że jedno z państw, mające specjalistyczne możliwości lub odpowiednią wydajność do realizacji zadania, może zapewnić określone zabezpieczenie logistyczne (zaopatrzenie, usługi) wszystkim wojskom NATO. Pod tym względem dane państwo może być poproszone o pełnienie bądź roli specjalistycznej, bądź roli państwa wiodącego, odpowiedzialnego za określone funkcje logistyczne. Uzgodnienia dotyczące funkcjonowania logistyki wielonarodowej mogą znacząco przyczynić się do sukcesów zarówno planistycznych, jak i wdrożeniowych.

Więszemu umiędzynarodowieniu zabezpieczenia logistycznego mają służyć liczne koncepcje i inicjatywy dotyczące wspólnego realizowania wsparcia logistycznego przez państwa sojuszu. Wśród preferowanych kombinacji metod zabezpieczenia logistycznego uwzględnia się:

- odpowiedzialność indywidualną państwa;
- wzajemne wspomaganie obejmujące ustalenie podziału odpowiedzialności między poszczególne państwa w zakresie planowania, zapewniania, prowadzenia i finansowania zabezpieczenia logistycznego, a także ujęcie w planowaniu możliwości włączenia się państw i organizacji nienatowskich do przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem logistycznym;
- specjalizację zadaniową i powierzenie w czasie operacji wiodącej roli jednemu państwu;
- wielonarodowe zintegrowane jednostki logistyczne i medyczne;
- wsparcie ze strony państwa-gospodarza oraz koncepcja wsparcia strony trzeciej.

Rola państwa wiodącego (*lead nation* – LN) oznacza, że państwo akceptuje odpowiedzialność za wytworzenie różnego rodzaju zabezpieczenia logistycznego i dostarczenie go wszystkim siłom bądź ich części. Podejmujący taką odpowiedzialność może wybrać, choć

¹⁶⁹ Doktryna logistyczna sił lądowych, ALP-9 (B), STANAG 2406, s. 2.

nie musi, czy będzie dostarczać całe zabezpieczenie z własnych źródeł¹⁷⁰.

Przyjęcie przez państwo członkowskie roli państwa wiodącego rozpatrywane jest w ściśle określonym obszarze zadaniowym logistyki lub geograficznym. Zadania wynikające z pełnienia roli państwa wiodącego dotyczą całości bądź tylko wydzielonej części sił wielonarodowych i są dokładnie wskazane w porozumieniu podpisywanym we wstępnej fazie planowania zabezpieczenia logistycznego operacji (*memorandum of understanding* – MOU). Rola państwa wiodącego i szczegółowy zakres zadań związanych z koordynacją i realizacją zabezpieczenia logistycznego zależą od przebiegu prowadzonej operacji. Do obowiązków państwa wiodącego w procesie zabezpieczenia logistycznego wielonarodowych sił należą:

- ściśle koordynowanie przedsięwzięć logistycznych, wynikających z przyjętych na siebie obowiązków, zarówno z dowódcami NATO, jak i Narodowymi Elementami Wsparcia państw uczestniczących w operacji;
- dostarczanie określonych zasobów logistycznych i wyposażenia;
- zarządzanie obiektami infrastruktury logistycznej, niezbędnymi do realizacji powierzonych zadań, oraz ich eksploatacja.

Czas pełnienia funkcji przez państwo, które wyraziło taką wolę, jest ściśle określony. Ciągłość jest zapewniona dzięki przejmowaniu tej roli przez poszczególne kontyngenty narodowe państwa. Istnieje również możliwość, podczas prowadzenia tej samej operacji, przejścia roli państwa wiodącego przez inne państwo lub organizację. Mogą one realizować wsparcie na obowiązujących zasadach lub negocjować nowe warunki jego udzielania. Koszty ponoszone przez państwo wiodące kompensowane są na podstawie umów zawieranych przed rozpoczęciem operacji przez państwa, których kontyngenty są zabezpieczane lub pokrywane z puli wspólnego finansowania NATO¹⁷¹.

Rola specjalistyczna (*specialist nation* – SN) wyraża się tym, że państwo akceptuje odpowiedzialność za wytwarzanie i dostarczanie wybranego elementu zabezpieczenia logistycznego całości lub części wojsk sojuszu. Państwo przyjmujące tę odpowiedzialność zapewnia ten rodzaj zabezpieczenia ze swoich źródeł¹⁷².

¹⁷⁰ A. Szydłowski, *Istota standardowych procedur zabezpieczenia logistycznego w Siłach Zbrojnych NATO*, IV Resortowa Konferencja Naukowa „Logistyka w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, AMW, Gdynia 1997, s. 150.

¹⁷¹ *Sposoby wielonarodowego wsparcia logistycznego (AJP-4.9)*, STALAG 2512 LOG, NATO 2005.

¹⁷² A. Szydłowski, *Istota standardowych...*, op. cit., s. 150.

Państwo pełniące rolę specjalisty w zabezpieczeniu logistycznym wielonarodowych sił ma większe niż pozostali sojusznicy możliwości w danej klasie dostarczanego zaopatrzenia lub rodzaju świadczonych usług. Aby w pełni zrealizować zabezpieczenie logistyczne, potencjał państwa specjalisty łączy się z potencjałami logistycznymi innych kontyngentów narodowych, których możliwości dostaw danego środka zaopatrzenia lub świadczenia wybranych usług są mniejsze. Zadania wynikające z pełnienia roli specjalistycznej przez państwo są dokładnie określone w porozumieniu (MOU), podpisywanym we wstępnej fazie planowania zabezpieczenia logistycznego operacji. Czas pełnienia funkcji przez państwo, które wyraziło taką wolę, jest ściśle ustalony. Ciągłość jest zapewniona dzięki przejmowaniu tej funkcji przez poszczególne kontyngenty narodowe państwa. Jednostki wykonujące tego rodzaju zadania oddawane są pod kontrolę taktyczną odpowiedniego dowódcy NATO, pozostając jednak nadal w składzie kontyngentu narodowego państwa specjalisty.

Państwa korzystające z usług państwa specjalisty powinny przedstawić swoje potrzeby logistyczne co do ściśle określonego środka zaopatrzenia lub usługi pół roku przed rozpoczęciem operacji. Koszty wykonywania usług przez państwo specjalistę kontyngentom sojuszniczym kompensowane są przez świadczeniobiorców, na podstawie umów zawieranych jeszcze przed rozpoczęciem działań, lub pokrywane z puli wspólnego finansowania NATO.

Do podstawowych zadań państwa-specjalisty realizowanych w czasie zabezpieczenia logistycznego wielonarodowych sił należy:

- ścisła koordynacja przedsięwzięć logistycznych i finansowych wynikających z przyjętych na siebie obowiązków;
- dostarczanie wyposażenia;
- negocjowanie i zawieranie kontraktów niezbędnych do wykonywania usług i dostaw logistycznych odpowiadających jego zakresowi odpowiedzialności¹⁷³.

Wielonarodowe zintegrowane jednostki logistyczne (*multinational integrated logistic unit* – MILU) lub wielonarodowe zintegrowane jednostki medyczne (*multinational integrated medical unit* – MIMU) powoływane są, gdy dwa państwa (lub więcej) zobowiązują się do wspólnego dostarczenia wojskom sojuszniczym jednostek logistycznych lub medycznych. Państwo inicjujące działania MILU lub MIMU wystawia i organizuje podstawowe elementy funkcjonalne takiej komórki, które są następnie wzmacniane przez kontyngenty innych państw. Głównym celem organizowania tych jednostek, przeznaczonych do realizacji szczególnych zadań, niemożliwych do

¹⁷³ *Sposoby wielonarodowego...*, op. cit.

wykonania kanałami narodowymi, jest zapewnienie efektywniejszego zabezpieczenia logistycznego lub medycznego sił wielonarodowych. Jednostki te znajdują się pod kontrolą operacyjną dowódcy NATO.

Podstawowym dokumentem normującym zasady funkcjonowania MILU i MIMU jest memorandum (MOU), które zawierane jest pomiędzy ministrami obrony państw zaangażowanych w organizację tych jednostek a odpowiednim dowódcą sojuszu. W porozumieniu tym przedstawiane są ściśle dane dotyczące misji i zadań powoływanych jednostek, zakresów wzajemnego wsparcia oraz odpowiedzialności poszczególnych państw uczestniczących w organizowaniu MILU lub MIMU. Memorandum zawiera ponadto uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia finansowego i zasad funkcjonowania, tj. organizacji, dowodzenia, kierowania i koordynacji, planowania, kompetencji, zakresu szkolenia oraz rozwinięcia i wycofania. Jednostki te są powoływane, gdy przewiduje się działania długoterminowe, wymagające znacznego zaangażowania sił i środków logistycznych lub medycznych, szczególnie podczas prowadzenia działań o niskim natężeniu.

Zabezpieczenie logistyczne świadczone przez stronę trzecią (*third party logistic support service* – TPLSS) realizowane jest, gdy państwa wysyłające kontyngenty nie mają wystarczających środków do zabezpieczenia logistycznego swoich sił. Jednocześnie nie jest możliwe przekazanie któremuś z państw uczestniczących w operacji specjalizacji zadaniowej, czyli roli państwa specjalisty lub wiodącego, oraz korzystanie ze wsparcia państwa gospodarza czy z zasobów lokalnych. Ta forma zabezpieczenia logistycznego realizowana jest na podstawie zawieranych z góry z firmami komercyjnymi kontraktów na dostawy i usługi w rejonie prowadzonej operacji. Porozumienia te zazwyczaj mają charakter tzw. uspiionych kontraktów. Zabezpieczenie logistyczne świadczone przez stronę trzecią jest realizowane:

- w operacjach prowadzonych poza obszarem odpowiedzialności NATO;
- gdy natężenie operacji maleje, a poziom bezpieczeństwa wzrasta;
- w operacjach wykraczających poza art. 5 *Traktatu północnoatlantyckiego*.

Ten rodzaj zabezpieczenia logistycznego stosuje się w różnych fazach operacji, w zależności od potrzeb wielonarodowych jednostek sojuszu. Najczęstszym przykładem zastosowania TPLSS jest korzystanie z usług specjalistycznych jednostek przyjęcia, przeformowania i dalszego ruchu (*reception, staging and onward movement* – RSOM), szczególnie gdy występują niedobory we własnych środkach transportu lub nie można przechowywać i dostarczać jednostkom środków materiałowych. Zabezpieczenie logistyczne świadczone przez stronę

trzecią realizowane jest także dla zapewnienia ciągłości działań, gdy poziom konfliktu i potencjalne zagrożenie zdecydowanie zmalały. Ważnym powodem korzystania z TPLSS jest przypadek, gdy czynnik ekonomiczny jest ważniejszy od czasu.

Zabezpieczenie logistyczne świadczone przez stronę trzecią polega na realizacji następujących przedsięwzięć:

- dostaw żywności, wody i paliw;
- prac inżynierskich;
- ewakuacji medycznej;
- obsługi i remontu sprzętu oraz napraw pojazdów;
- operacji portowych, morskich i lotniczych;
- transportu, obsługi ładunków i magazynowania;
- usług gospodarczo-bytowych (pralniczych, kąpielowych i cateringowych) oraz odbioru i utylizacji śmieci i nieczystości.

Przedsięwzięcia te finansowane są ze wspólnego budżetu NATO, z narodowych funduszy państw wysyłających kontyngenty lub funduszy wielonarodowych.

Wsparcie przez państwo gospodarza (HNS), zgodnie z definicją zamieszczoną w MC 334/1 (*NATO principles and policies for HNS planning*), jest cywilną i wojskową pomocą udzielaną przez państwo gospodarza w czasie pokoju, w stanach wyjątkowych, kryzysu lub konfliktu siłom i organizacjom sojusznicyz rozmieśczanym, działającym lub przemieszczającym na jego terytorium. Uzgodnienia pomiędzy stosownymi władzami państwa gospodarza i państwa wysyłającego a NATO stanowią podstawę do realizacji takiej pomocy. Proces ten jest integralną częścią funkcji logistyki w procesie planowania operacyjnego i sił sojuszu. Stanowi on zasadnicze uzupełnienie wsparcia sił wielonarodowych. Państwo gospodarz powinno wspierać siły NATO w możliwie największym zakresie, bazując na narodowym prawodawstwie i narodowych priorytetach oraz swoich faktycznych możliwościach¹⁷⁴.

Obowiązek świadczenia usług w zakresie HNS wynika ze strategii czasowego wzmocnienia sił NATO w razie kryzysu lub wojny. Strategia ta polega na prewencyjnym rozwinięciu wydzielonych sił wzmocnienia w zagrożonym obszarze oraz wykorzystania do tego celu infrastruktury i zasobów cywilno-wojskowych państwa gospodarza¹⁷⁵.

Zamiar i procedury zabezpieczenia logistycznego, świadczonego w ramach rozwiązań wielonarodowych, oraz skład i struktura

¹⁷⁴ Sojusznicza doktryna i procedury połączonego wsparcia przez państwo gospodarza, AJP-4.5, 1-2.

¹⁷⁵ Strategia strategiczna sojuszu, przyjęta na spotkaniu Rady Północnoatlantycznej w Waszyngtonie (23-24 kwietnia 1999 r.), s. 53-60.

jednostek logistycznych realizujących to zabezpieczenie powinny być dopasowane do potrzeb sił i odpowiednich opcji ich użycia. Należy brać więc pod uwagę przede wszystkim przewidywane potrzeby w zakresie zabezpieczenia logistycznego oraz możliwość kooperacji i koordynacji działań wielonarodowych dla zapewnienia racjonalnej kompozycji wielonarodowych sił zabezpieczenia. Konieczne jest również określenie niezbędnych obiektów logistycznych oraz uwzględnienie tych dostępnych. Planując wspólne zabezpieczenie logistyczne, należy ponadto ustalić wymagany poziom standaryzacji sprzętu, środków zaopatrzenia i procedur logistycznych. Powinno się też określić możliwość uzyskania wsparcia z agencji i organizacji natowskich, włączając w to wielonarodową pulę aktywów logistycznych.

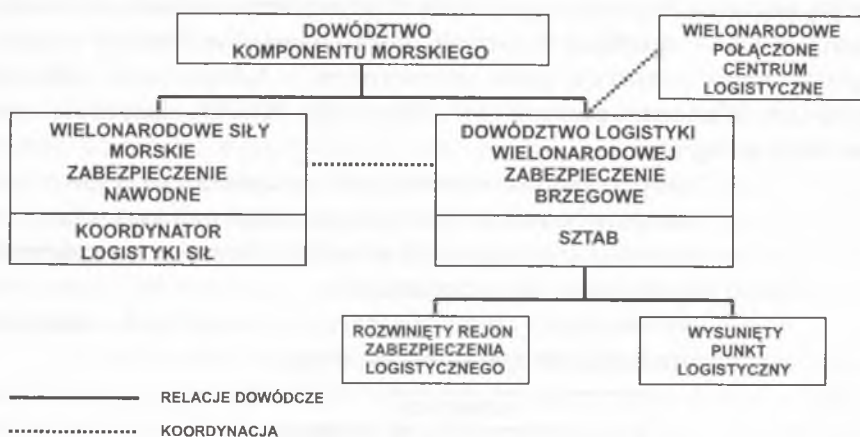
15.2. Zabezpieczenie logistyczne Wielonarodowych Sił Morskich NATO

Wielonarodowy charakter Sojuszu Północnoatlantyckiego odzwierciedla koncepcja wspólnych działań połączonych struktur sił zbrojnych państw członkowskich. Działania Wielonarodowych Sił Morskich NATO (*Multinational Maritime Forces* – MNMF) opierają się na pełnej współpracy jednostek pływających różnych bander wchodzących w ich skład. Współpraca ta dotyczy również zabezpieczenia logistycznego okrętów.

Ze względu na wiele możliwości użycia Wielonarodowych Sił Morskich NATO struktura ich zabezpieczenia logistycznego musi być dynamiczna i pozwalać na odpowiednie użycie niezbędnych zasobów materiałowych. Jednocześnie musi być ona na tyle elastyczna, żeby można było zachować ciągłość wielonarodowych operacji morskich.

Zabezpieczenie logistyczne jest przedsięwzięciem złożonym i wymagającym precyzyjnego planowania oraz pełnej synchronizacji z planem operacyjnym. Jest ono realizowane przez organizację zabezpieczenia nawodnego (*afloat support*), brzegowego (*ashore support*) i narodowego (*national support*). Ogólny schemat organizacji dowództwa logistyki wielonarodowej przedstawiono na rys. 46.

Zabezpieczenie logistyczne sił morskich obejmuje uzupełnianie na okrętach zapasów środków bojowych i materiałowych, obsługiwanie i remonty techniki morskiej oraz organizację ratownictwa morskiego i pomoc medyczną.



Rys. 46. Organizacja dowództwa logistyki wielonarodowej

Źródło: *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1 SUPP 1, NATO STANAG 1446, 0201 – Relacje dowódcze.*

Kompleksowość zabezpieczenia logistycznego wymaga koordynacji, dlatego też system logistyczny MNMF tworzony jest zgodnie z zasadami zawartymi w międzynarodowych dokumentach normatywnych i wydawnictwach standaryzacyjnych NATO.

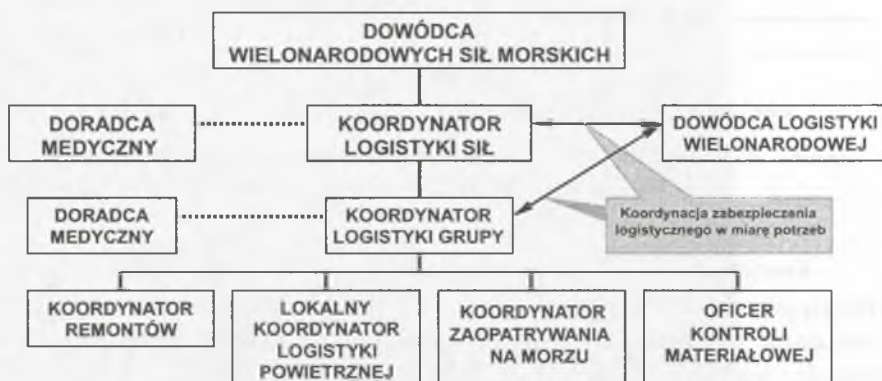
15.2.1. Struktura zabezpieczenia nawodnego Wielonarodowych Sił Morskich NATO

Jednym z najważniejszych zagadnień związanych z działalnością Wielonarodowych Sił Morskich NATO jest wsparcie logistyczne okrętów działających w dużym oddaleniu od baz brzegowych. W systemie zabezpieczenia logistycznego Wielonarodowych Sił Morskich NATO duże znaczenie nadano zabezpieczeniu nawodnemu, które pozwala okrętom operującym w siłach lub grupach taktycznych i operacyjnych na długotrwałe działania na morzu, bez konieczności powrotu do baz brzegowych. Zabezpieczenie nawodne stanowi jeden z ważniejszych czynników decydujących o pomyślnym prowadzeniu działań bojowych przez siły morskie, a jednocześnie uniezależnia je od systemu bazowania.

Głównym zadaniem zabezpieczenia nawodnego jest wsparcie logistyczne sił działających na morzu. Wykorzystuje się do tego celu

okręty wsparcia logistycznego, które mogą wykonywać zadania w oddalonych od baz morskich rejonach mórz i oceanów. Okręty wsparcia logistycznego pozostają pod operacyjnym i taktycznym nadzorem dowódcy Wielonarodowych Sił Morskich NATO. Zabezpieczenie nawodne polega na:

- zaopatrywaniu wysuniętych zgrupowań okrętów;
- uzupełnianiu zużywalnych zapasów na okrętach;
- przewozie drogą morską środków bojowych i materiałowych niezbędných dla sił morskich;
- prowadzeniu prac awaryjno-ratowniczych, remontowych, załadunkowo-wyładowczych itp.



Rys. 47. Struktura kierowania zabezpieczeniem logistycznym w ramach Wielonarodowych Sił Morskich NATO

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics, ALP-4.1, NATO STANAG 1406*.

W skład zabezpieczenia nawodnego wchodzi od jednego do kilku okrętów zabezpieczenia, takich jak zbiornikowce, uniwersalne zaopatrzeniowce i transportowce wielozadaniowe. Do okrętów wykonujących usługi logistyczne dla sił operacyjnych na morzu należą również pływające szpitale i warsztaty remontowe. Uniwersalne okręty zaopatrzeniowe dostarczają materiały pędne, amunicję i suche ładunki, w tym żywność, oraz części zapasowe i materiały medyczne. Jednostki te mają fundusz remontowy dla sił operacyjnych działających na morzu. Operują one przez cały czas w rejonach działań zespołów okrętów bojowych i na bieżąco uzupełniają ich zapasy. Okręty-warsztaty mogą naprawiać zniszczenia bojowe i uszkodzenia eksploatacyjne zarówno w trakcie działań, jak i podczas przejść morzem. Wykonują także remonty techniki lotniczej – śmigłowców pokładowych. Pływające doki mogą natomiast naprawiać część

podwodną kadłubów okrętów¹⁷⁶. Schemat struktury dowodzenia logistyką w Wielonarodowych Siłach Morskich NATO przedstawiono na rys. 47.

Do nadzorowania gotowości logistycznej i prowadzenia zaopatrzenia ze źródeł zewnętrznych oraz zapewnienia gotowości sił logistycznych do działań, dowódca Wielonarodowych Sił Morskich NATO wyznacza koordynatora logistyki sił lub koordynatora logistyki grupy. Dowódca może upoważnić go do koordynacji zadań nawodnego zabezpieczenia logistycznego we współpracy z brzegowymi bazami logistycznymi.

Koordynator logistyki sił (*force logistic coordinator* – FLC) może zostać wybrany, gdy więcej niż jedna grupa zadaniowa działa w ramach zabezpieczenia wzajemnego i w tym samym zasięgu logistycznym. Pełni on funkcję głównego doradcy dowódcy Wielonarodowych Sił Morskich NATO w sprawach logistyki nawodnej i zabezpiecza pod względem logistycznym wykonanie przez niego zadań operacyjnych (taktycznych) oraz melduje mu o ewentualnej niemożliwości ich zabezpieczenia logistycznego. Koordynuje realizację zabezpieczenia potrzeb logistycznych i przerzut środków bojowych i materiałowych pomiędzy jednostkami wchodzącymi w skład sił. Do jego podstawowych obowiązków należy:

- planowanie i prowadzenie polityki logistycznej w imieniu dowódcy Wielonarodowych Sił Morskich;
- sporządzanie wszystkich meldunków logistycznych;
- ustalanie potrzeb logistycznych;
- prognozowanie na podstawie przewidywanego zagrożenia lub intensywności działań bojowych, ilości zużytej amunicji, ilości zużytych materiałów pędnych i smarów oraz innych środków bojowych i materiałowych;
- określanie możliwości ich bieżącego lub awaryjnego uzupełniania;
- monitorowanie gotowości logistycznej sił uderzeniowych¹⁷⁷.

W wypadku gdy w skład sił wchodzi kilka grup operacyjnych lub zadaniowych koordynator logistyki sił nadzoruje działalność wszystkich koordynatorów logistyki grup będących w siłach oraz ustala priorytety. Sprawdza również wykorzystanie wszystkich wspólnych zasobów logistycznych wewnątrz grup zadaniowych (*task group*). Koordynator kontroluje realizację przewozów przesyłek pasażerskich, pocztowych i towarowych do, wewnątrz i ze zgrupowań operacyjnych

¹⁷⁶ *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics*, op. cit., s. 1–3

¹⁷⁷ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1)*, s. 39.

oraz określa i nadzoruje zasady użycia okrętów zaopatrzeniowych. Odpowiada ponadto za wykonanie nagłych remontów okrętów wchodzących w skład sił. Wraz z doradcą medycznym kieruje obsługą oraz ewakuacją rannych i chorych do brzegowych urządzeń medycznych. Dla koordynacji brzegowego zabezpieczenia logistycznego działających sił utrzymuje łączność z dowódcą logistyki wielonarodowej lub dowódcami wysuniętych rejonów zabezpieczenia logistycznego i wysuniętych punktów logistycznych.

Doradca medyczny (*medical advisor* – MA) pełni funkcję pomocnika dowódcy Wielonarodowych Sił Morskich lub koordynatora logistyki sił w zakresie zabezpieczenia medycznego na morzu. Doradcy medyczni mogą być także wyznaczeni do poszczególnych grup operacyjnych, jeśli przewidziano koordynatorów logistyki grup. Doradca medyczny jest odpowiedzialny za koordynację wykorzystania systemu zabezpieczenia medycznego na morzu przez przesunięcie sił medycznych (materiałów medycznych, sprzętu medycznego i personelu) między jednostkami sił lub też przez przygotowanie ewakuacji medycznej do jednostek o większych możliwościach medycznych. Organizuje udzielanie pomocy medycznej przez posiadane siły medyczne wszystkim rannym i chorym, zanim zostaną oni przekazani do obiektów medycznych wykorzystywanych podczas zabezpieczenia brzegowego. W czasie ewakuacji rannych, którzy nie mogą być leczeni za pomocą zasobów medycznych sił lub grupy, współpracuje on z doradcą medycznym dowódcy logistyki wielonarodowej.

W wypadku gdy Wielonarodowe Siły Morskie działają jako morskie grupy zadaniowe lub gdy grupy zadaniowe NATO nie działają w systemie wzajemnego wsparcia i zabezpieczenia, dowódca Wielonarodowych Sił Morskich wyznacza jednego lub kilku koordynatorów logistyki grupy (*group logistic coordinator* – GLC). Koordynator logistyki grupy odpowiada za planowanie i nadzorowanie zabezpieczenia logistycznego grupy zadaniowej. Jest odpowiedzialny za codzienne dostarczanie koordynatorowi logistyki sił meldunków o stanie zabezpieczenia logistycznego grupy, a w wypadku niewyznaczenia koordynatora logistyki sił – odpowiada za ogół spraw logistycznych Wielonarodowych Sił Morskich na morzu. Zbiera dane dotyczące gotowości logistycznej grupy zadaniowej, przede wszystkim stanu i zużycia amunicji, materiałów pędnych, części wymiennych, siły żywej, przesyłek itp., i na tej podstawie planuje i koordynuje zamierzenia związane z odtwarzaniem bieżącym gotowości bojowej okrętów. Nadzoruje także dowóz ludzi, poczty i ładunków w ramach grupy zadaniowej. Dla rozpoznanych ciężkich przypadków medycznych organizuje ewakuację. Przewiduje braki środków materiałowych i zgłasza zapotrzebowania do wyższych przełożonych właści-

wego szczebla na redystrybucję przydzielonych materiałów i urządzeń logistycznych.

Zespół kierowania zabezpieczeniem logistycznym grupy zadaniowej składa się z: doradcy medycznego, koordynatora remontów, lokalnego koordynatora logistyki lotniczej, oficera kontroli materiałowej i koordynatora zaopatrywania na morzu.

Koordynator remontów (*repair coordinator* – RC) nadzoruje stan uszkodzeń i remontów w grupie operacyjnej, analizując możliwości remontowe i kontrolując przebieg napraw. Jest odpowiedzialny za wykonanie wykazu zapotrzebowań remontowych na podstawie danych z meldunków stanowych i innych. Opracowuje zarządzenia określające sposób i organizację remontów oraz wydzielone do ich realizacji siły techniczne. Dokonuje rozpoznania w grupie zadaniowej zasobów remontowych, zapotrzebowań transportowych oraz na dodatkowe wyposażenia i dokumentację niezbędną do prowadzenia remontów.

Lokalny koordynator logistyki powietrznej (*local airlogistic coordinator* – LAC) prowadzi analizy potrzeb i możliwości lotniczego transportu logistycznego oraz nadzoruje kolejność lotów do obsługi poszczególnych okrętów (grup zadaniowych). Jest odpowiedzialny za określanie priorytetów i koordynowanie użycia przydzielonych środków lotniczych i sił logistycznych oraz wykonywanie terminarza lotów zaopatrzeniowych i informowanie poszczególnych jednostek o ich obsłudze przez środki transportu lotniczego w danym dniu. Lokalny koordynator logistyki powietrznej opracowuje również komputerowy wykaz wszystkich zapotrzebowań na lotniczy transport logistyczny dla okrętów nawodnych, zestawiając wszystkie meldunki stanowe otrzymane z okrętów grupy, z uwzględnieniem wymaganej kolejności zaopatrywania (części krytyczne, priorytetowe, bieżące i ze zwłoką).

Koordynator zaopatrywania na morzu (*underway replenishment coordinator* – URC) opracowuje i organizuje odtwarzanie bieżące wewnątrz grupy zadaniowej. Głównym zadaniem koordynatora uzupełniania bieżącego jest ustalanie priorytetów i ścisłe wykorzystanie wydzielonych do wsparcia działających sił okrętów zaopatrzeniowych. Odpowiada on za nadzorowanie stanu ilościowego i ewidencji materiałów zaopatrzeniowych dla wszystkich okrętów grupy zadaniowej. Analizuje meldunki stanowe i zapotrzebowania oraz informuje koordynatora logistyki grupy o terminach bieżącego uzupełniania zapasów środków materiałowych na morzu. Nadzoruje stan wszystkich środków bojowych i materiałowych znajdujących się na wydzielonych okrętach zaopatrzeniowych i odpowiada za zachowanie na nich równowagi ładunkowej, zaopatrywanie i uzupełnianie zużytych zapasów.

Oficer kontroli materiałowej (*material control officer* – MATCONOFF) nadzoruje stan ilościowy części wymiennych i materiałów, a na podstawie informacji o niesprawnościach – dokonuje ich przerzutów do jednostek wewnątrz własnego zgrupowania. Oficer kontroli materiałowej jest odpowiedzialny za nadzorowanie procedur wykonywania zapotrzebowań doraźnych na sprzęt i materiały oraz śledzenie na bieżąco indywidualnych meldunków stanowych z okrętów na ten temat. Jeżeli zrealizowanie doraźnych zapotrzebowań, przesyłanych przez jednostki w ramach grupy zadaniowej, jest niemożliwe, wówczas składa on do koordynatora logistyki sił zapotrzebowania na nieodzowne środki materiałowe i części wymienne¹⁷⁸.

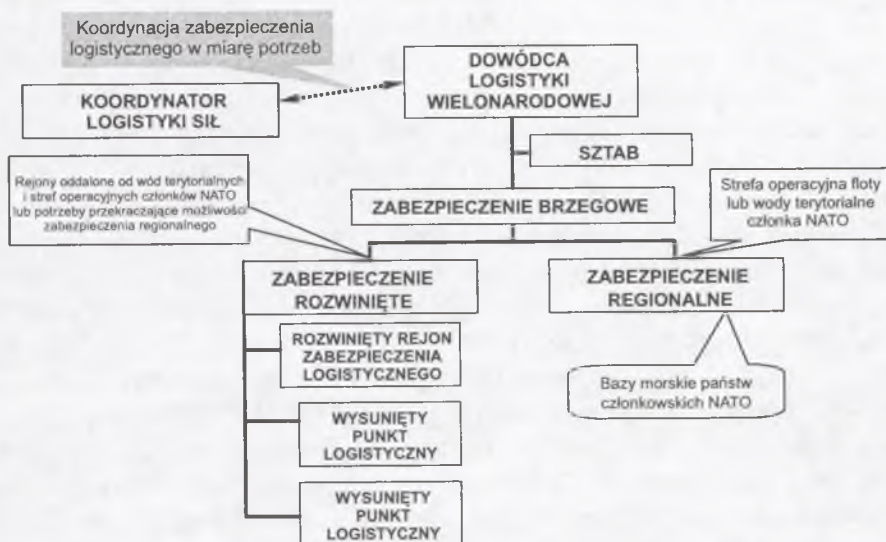
15.2.2. Struktura zabezpieczenia brzegowego Wielonarodowych Sił Morskich NATO

Potrzeby logistyczne Wielonarodowych Sił Morskich i ich dyslokacja geograficzna wpływają na organizację logistyki brzegowej oraz rozmieszczenie urzędzeń nadbrzeżnego zabezpieczenia logistycznego. Zabezpieczenie brzegowe realizowane jest za pomocą systemu wysuniętych baz materiałowych, punktów remontowych i urzędzeń medycznych używanych w zabezpieczeniu regionalnym lub rozwijanych w czasie zabezpieczenia wysuniętego.

Zabezpieczeniem brzegowym Wielonarodowych Sił Morskich (rys. 48) kieruje dowódca logistyki wielonarodowej (*multinational logistic commander* – MLC), który dowodzi lądowym zabezpieczeniem logistycznym operacji morskich NATO. Odpowiada za brzegowe zabezpieczenie logistyczne Wielonarodowych Sił Morskich mające na celu utrzymanie ciągłości operacji morskich oraz nadzorowanie i koordynowanie pracy specjalistów zabezpieczenia brzegowego we wszystkich brzegowych urzędzeniach logistycznych. Dowódca logistyki wielonarodowej zarządza i kieruje przerzutami przesyłek pasażerskich, pocztowych i ładunków z brzegowych, wysuniętych elementów zabezpieczenia logistycznego, lub też z innych źródeł, do jednostek pływających Wielonarodowych Sił Morskich. Jest odpowiedzialny za sprawne dostarczanie zapasów środków bojowych i materiałów pędnych ze składnic sojuszu na okręty Wielonarodowych Sił Morskich.

¹⁷⁸ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 40–42.

Dowódca logistyki wielonarodowej, współdziałając z koordynatorem logistyki sił i przedstawicielami łącznikowymi logistyki (*logistic liaison representative* – LLR) krajów delegujących swoje jednostki do Wielonarodowych Sił Morskich, koordynuje wszystkie obsługiwania techniczne i remonty okrętów, uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz kieruje ratownictwem morskim. Nadzoruje również przemieszczanie wszystkich rannych i chorych w ramach urządzeń medycznych Wielonarodowych Sił Morskich.



Rys. 48. Struktura logistycznego zabezpieczenia brzegowego Wielonarodowych Sił Morskich NATO

Zabezpieczenie regionalne stanowi główną formę zabezpieczenia brzegowego. Organizowane jest wówczas, gdy wielkości i zakres operacji oraz spodziewane potrzeby zabezpieczenia logistycznego Wielonarodowych Sił Morskich nie wymagają utworzenia elementów zabezpieczenia rozwiniętego. Dzieje się tak, gdy operacja morska jest prowadzona w strefie operacyjnej floty lub na wodach terytorialnych kraju członkowskiego NATO. Zabezpieczenie logistyczne koordynowane jest przez właściwe dowództwo połączone lub dowództwo komponentu morskiego. W tym celu wykorzystywane są znajdujące się w strefie operacyjnej lub w jej pobliżu jednostki i urządzenia logistyczne. Obsady kadrowe elementów zabezpieczenia regionalnego składać się mogą tylko z personelu stale w nich zatrudnionego. W razie potrzeby można jednak wzmocnić je personelem wydzie-

lanym podczas operacji wspólnych lub skierowanym na podstawie zobowiązań wynikających z umowy wsparcia państwa gospodarza (*host nation support agreement* – HNSA). System zabezpieczenia regionalnego zwykle nie wymusza na dowódcy logistyki wielonarodowej podejmowania dodatkowych działań dla wzmocnienia go dodatkowym personelem.

Zabezpieczenie wysunięte organizuje się, gdy jest to uzasadnione wielkością i planami operacyjnymi Wielonarodowych Sił Morskich. W jego skład mogą wchodzić – w zależności od potrzeb – rozwinięte rejon-y zabezpieczenia logistycznego (*advanced logistic support site* – ALSS) lub wysunięte punkty logistyczne (*forward logistic site* – FLS). Liczba uruchomionych rozwiniętych rejonów zabezpieczenia logistycznego lub wysuniętych punktów logistycznych każdorazowo zależy od rozmiaru i dyslokacji geograficznej Wielonarodowych Sił Morskich. Ich lokalizacja może się zmieniać w zależności od rozwoju działań operacyjnych. Każdy w pełni uruchomiony rozwinięty rejon zabezpieczenia logistycznego lub wysunięty punkt logistyczny powinien być zdolny do przyjęcia personelu i zgromadzenia w swej bazie magazynowej materiałów oraz do przerzutu osób i środków do jednostek operacyjnych na morzu i na odwrót¹⁷⁹.

Urządzenia logistyczne i siły potrzebne do zapewnienia właściwego funkcjonowania rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego lub wysuniętego punktu logistycznego mogą być dostarczane zgodnie z ustaleniami zawartymi w umowie wsparcia państwa gospodarza lub innych dwu- i wielostronnych uzgodnieniach.

Rozwinięty rejon zabezpieczenia logistycznego (rys. 49) jest to brzegowa baza logistyczna realizująca zabezpieczenie logistyczne Wielonarodowych Sił Morskich. Stanowi on zasadniczy morski punkt przesyłowy osób, środków i materiałów przeznaczonych dla jednostek pływających na morzu oraz wycofywanych z nich. Rozwinięty rejon zabezpieczenia logistycznego powinien mieć przygotowany dostęp do portu i lotniska oraz bezpieczną lokalizację w strefie operacyjnej. Do podstawowych zadań realizowanych w rozwiniętym rejonie zabezpieczenia logistycznego należy zarządzanie zapasami środków bojowych i materiałowych, w tym przyjmowanie, magazynowanie, przygotowywanie i przesyłanie ich do jednostek pływających działających w strefie operacyjnej.

Aby właściwie prowadzić zabezpieczenie medyczne sił morskich, należy zapewnić realizację usług medycznych na poziomie echelon 3–4, co umożliwi przyjęcie, obsłużenie i przechowanie rannych i chorych aż do ich powrotu do służby lub przejścia przez narodowe systemy

¹⁷⁹ *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics*, op. cit., 0303b.

ewakuacyjne. W procesie leczniczo-ewakuacyjnym konieczne jest też umożliwienie ewakuacji powietrznej rannych i chorych pomiędzy wysuniętym punktem logistycznym a rozwiniętym rejonem zabezpieczenia logistycznego oraz do narodowych systemów medycznych. Funkcjonujące urządzenia remontowe znajdujące się w bazie powinny mieć odpowiednie warunki do wykonania podstawowych prac remontowych na okrętach lub dostęp do cywilnych stoczni i warsztatów okrętowych przeprowadzających remonty awaryjno-bojowe.



Rys. 49. Wariant struktury rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego z kompletną obsadą personalną

Źródło: opracowanie własne na podstawie Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1 SUPP 1, NATO STANAG 1446, 0203, struktura ALSS i FLS.

Wysunięty punkt logistyczny stanowi logistyczną bazę brzegową, która jest zwykle końcowym, lądowym punktem przesyłowym i przeładunkowym w obsłudze transportu morskiego, będącym pomostem między rozwiniętym rejonem zabezpieczenia logistycznego a okrętami na morzu. Znajduje się najczęściej w bazie lub porcie wykorzystywanym przez siły państwa gospodarza. Wysunięty punkt logistyczny powinien być rozmieszczony w odległości pozwalającej na otrzymywanie i przesyłanie wybranych, priorytetowych ładunków, w tym środków bojowych i materiałowych dostarczonych z rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego lub narodowych systemów logistycznych do jednostek pływających na morzu. Do dostarczania na okręty priorytetowych przesyłek wykorzystuje się śmigłowce lub samoloty lądujące na pokładach okrętów. Wysunięty punkt logi-

styczny realizuje też zadania w zakresie zabezpieczenia medycznego na poziomie echelon 2–3, które polegają na zapewnieniu zabezpieczenia medycznego, tj. przyjęcia, ustabilizowania medycznego i utrzymania rannych aż do ich powrotu do służby, ewakuacji drogą powietrzną do rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego lub ewakuacji bezpośrednio w ramach narodowych systemów ewakuacyjnych.

Zabezpieczenie logistyczne realizowane przez wysunięty punkt logistyczny obejmuje zadania o bardzo zróżnicowanym charakterze – od bardzo prostych do prowadzonych przez wysunięty rejon zabezpieczenia logistycznego, związanych z planowaniem przesunięć ładunków i materiałów.

Uruchomieniem każdego rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego lub wysuniętego punktu logistycznego kieruje Dowództwo Logistyki Wielonarodowej, a niezbędne do ich funkcjonowania urządzenia i siły dostarczane mogą być zgodnie z ustaleniami zawartymi w umowie wsparcia państwa gospodarza lub innych uzgodnieniach dwu- i wielostronnych.

Sekcja administracyjna organizuje wyżywienie, zakwaterowanie, wewnętrzne przesyłki pocztowe, transport, dokumentację, kontraktowanie i inne niezbędne zabezpieczenie administracyjne dla etatowego personelu i osób czasowo przebywających. Prowadzi również ewidencję i dokumentację dla wszystkich ładunków przechodzących przez te punkty. Personel sekcji administracyjnej sporządza rejestry i dokumentację dla przewozów i przesyłek przechodzących przez rozwinięte rejonu zabezpieczenia logistycznego lub wysunięte punkty logistyczne. Odpowiada także za zabezpieczenie administracyjne sekcji zabezpieczenia medycznego, niezbędne w razie ewakuacji medycznej.

Sekcja logistyki operacyjnej jest wiodącą komórką rozwiniętych rejonów zabezpieczenia logistycznego lub wysuniętych rejonów zabezpieczenia logistycznego. Odpowiada za łączność ze sztabem Dowództwa Logistyki Wielonarodowej, elementami systemu logistyki brzegowej i sekcjami w wewnętrznych strukturach. Sekcja powinna posługiwać się pełnymi informacjami o bieżącej sytuacji operacyjnej na morzu. Do podstawowych zadań sekcji należą:

- doradztwo w zakresie oczekiwanych i aktualnych wymagań transportowych oraz zakwaterowania i tranzytu personelu;
- koordynacja ruchu przesyłek z jednostek;
- sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem oddziału łączności i ładunków towarowych;
- monitorowanie transportów wykonywanych przez tankowce wahadłowe (*shuttle tankers*).

W sekcji logistyki operacyjnej działają oddziały wojskowych przewozów morskich, łączności i ładunków. Do obowiązków oddziału łączności należy zapewnienie koniecznych połączeń ze wszystkimi elementami organizacyjnymi logistyki wielonarodowej, takimi jak okręty, śmigłowce i samoloty przeznaczone do udziału w operacjach logistycznych. W każdym wypadku szczegółowe wymagania określa się na podstawie analizy możliwości wykorzystania istniejących środków łączności. Rolą oddziału ładunków jest bezpieczne przyjęcie, zmagazynowanie i załadunek wszystkich ładunków środków bojowych i materiałowych przechodzących przez rozwinięty rejon zabezpieczenia logistycznego lub wysunięty punkt logistyczny. Personel jest odpowiedzialny za całodobowy załadunek, rozładunek i sortowanie wszystkich ładunków przybywających drogą morską i lotniczą oraz zawiadywanie urządzeniami i sprzętem przeładunkowym. Prowadzi również ewidencję wszystkich przechowywanych ładunków, ich wagi i rozmiarów.

Oddział zabezpieczenia medycznego tworzą oficer medyczny, pełniący jednocześnie rolę doradcy medycznego dowódcy, i personel medyczny. Podstawowy element oddziału medycznego zapewnia obsługę medyczną i ewakuację do 100 rannych dziennie. Oddział ten pełni też funkcję szpitala dla etatowego personelu rejonu. Urządzenia medyczne w rozwiniętych rejonach zabezpieczenia logistycznego udzielają pomocy medycznej na poziomie echelon 3 i 4. Przyjmują, leczą i hospitalizują do czasu dalszej ewakuacji rannych i porażonych ewakuowanych z wysuniętych punktów logistycznych oraz bezpośrednio z jednostek pływających. Urządzenia medyczne w wysuniętych punktach logistycznych realizują pomoc medyczną na poziomie echelon 2 i 3. Zadania te mogą być wykonywane z wykorzystaniem lokalnych szpitali cywilnych lub mobilnych modułów medycznych, w skład których wchodzi chirurg, anestezjolog i personel pomocniczy.

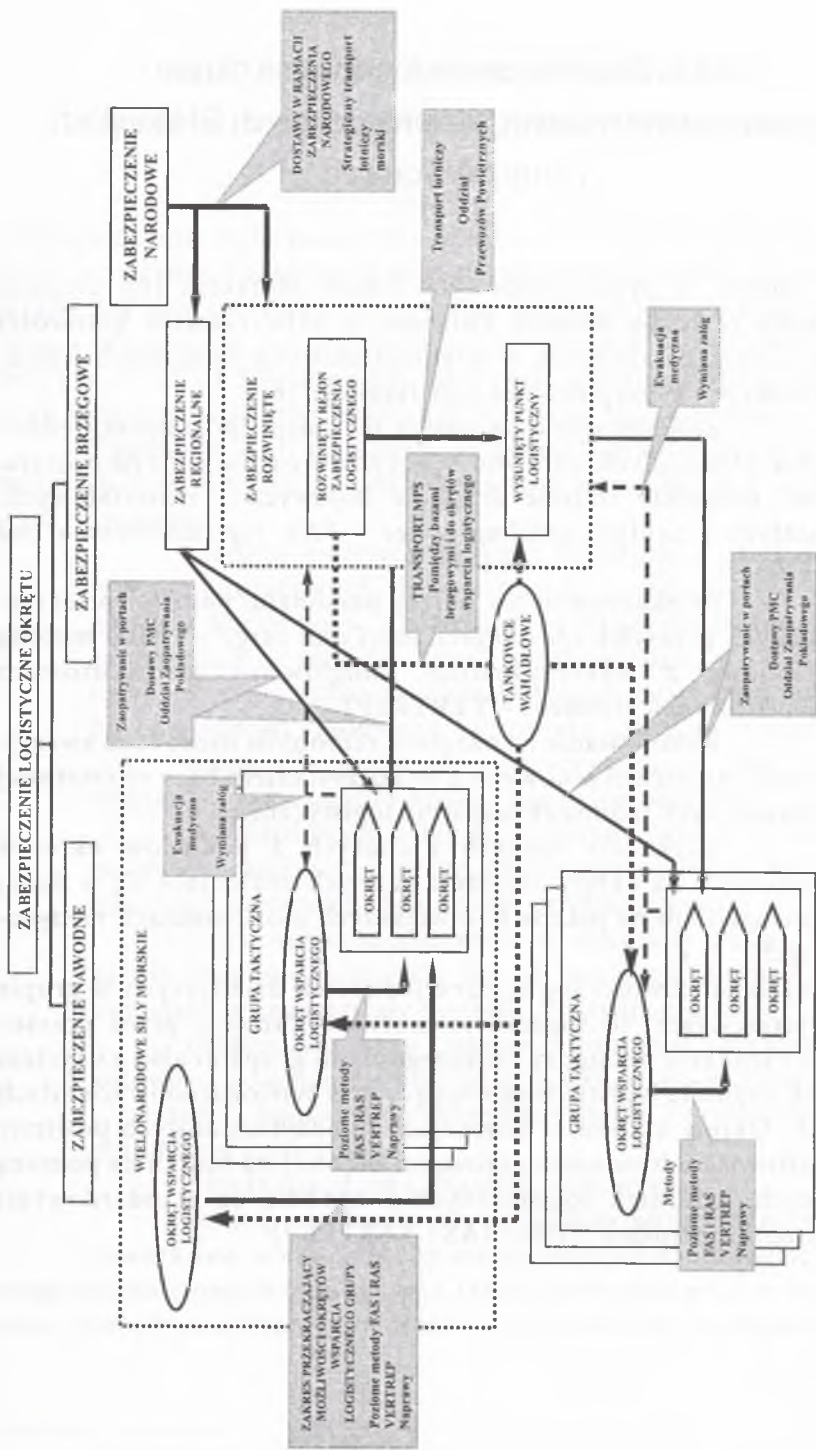
Sekcja koordynacji ruchu powietrznego organizuje oraz koordynuje działania oddziału śmigłowców zaopatrywania pokładowego i oddziału przewozów powietrznych. Wykonuje plany zadań powietrznych i utrzymuje łączność z władzami lotniskowymi. Oddział przewozów powietrznych funkcjonuje w rozwiniętym rejonie zabezpieczenia logistycznego. Obejmuje on statki powietrzne i personel obsług naziemnych. Wyposażony jest w sprzęt techniczny niezbędny do zapewnienia funkcjonowania ruchu powietrznego. Oddział składa się ze stałego skrzydła powietrznego zdolnego do prowadzenia operacji przewozów powietrznych wraz z przerzutem środków bojowych między lotniskami w operacyjnej strefie działań. Do transportu powietrznego wykorzystuje się głównie samoloty C-30 „Hercules” lub

inne typowe samoloty wojskowe, a także odpowiednio przystosowane i wycarterowane samoloty cywilne. Oddział śmigłowców zaopatrzenia pokładowego tworzą załogi latające i personel naziemnej obsługi oraz śmigłowce i wyposażenie zabezpieczenia lotów. Używane są również śmigłowce wojskowe lub cywilne, zdolne do wewnętrznych lub zewnętrznych przewozów towarów do sił okrętowych na morzu i z powrotem, o zasięgu minimum 150 Mm i udźwigu 1400 kg.

15.3. Funkcjonowanie okrętu w systemie logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich NATO

Potrzeby logistyczne sił okrętowych określają kategorie usług świadczonych tym siłom, niezbędnych do właściwego ich funkcjonowania zarówno podczas szkolenia, jak i prowadzenia działań bojowych. Usługi te powinny być wykonywane w bazach morskich jako część zabezpieczenia brzegowego i na morzu w ramach zabezpieczenia nawodnego Wielonarodowych Sił Morskich NATO.

Działania Wielonarodowych Sił Morskich NATO (rys. 50) opierają się na pełnej współpracy jednostek pływających różnych bander wchodzących w skład tych sił. Współpraca ta dotyczy również zabezpieczenia logistycznego okrętu na morzu.



Rys. 50. Warianty zabezpieczenia logistycznego okrętów w wielonarodowych formacjach NATO

15.3.1. Zabezpieczenie logistyczne okrętu w systemie logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich i grup taktycznych

Okręty bojowe w Wielonarodowych Siłach Morskich lub grupach taktycznych realizują zadania związane z odtwarzaniem gotowości bojowej. Celem działających w wielonarodowych formacjach jednostek pływających zabezpieczenia logistycznego jest:

- zaopatrywanie na morzu metodami poziomymi jednostek pływających, zarówno będących w ruchu, jak i na postoju, we wszystkie rodzaje środków bojowych i materiałowych, stałych i ciekłych (*fueling at sea* – FAS, *replenishment at sea* – RAS);
- przekazywanie na okręty personelu, poczty i priorytetowych przesyłek (*passengers, mail and cargo* – PMC) metodą pionową z wykorzystaniem śmigłowców transportowych (*vertical replenishment* – VERTREP);
- wykonywanie na okrętach remontów uszkodzeń awaryjnych i zniszczeń bojowych z wykorzystaniem bazy remontowej pływających jednostek wsparcia logistycznego;
- ewakuacja rannych i chorych z pokładów okrętów bojowych na okręty zbierania rannych znajdujące się w danej formacji lub na jednostki o większych możliwościach medycznych.

Jeżeli możliwości logistyczne jednostek działających w grupie są niewystarczające, to zadania te można realizować przez przesunięcia sił i środków pomiędzy poszczególnymi grupami albo z użyciem jednostek wsparcia logistycznego będących w Wielonarodowych Siłach Morskich. Okręty bojowe w formacjach międzynarodowych powinny mieć możliwość odtwarzania gotowości bojowej na morzu za pomocą pływających jednostek logistycznych i zgodnie ze standardowymi procedurami i metodami (FAS, RAS i VERTREP).

15.3.2. Zabezpieczenie logistyczne okrętu w systemie logistycznym zabezpieczenia brzegowego

Zabezpieczenie logistyczne Wielonarodowych Sił Morskich realizowane jest również przez system zabezpieczenia brzegowego, na który składa się zabezpieczenie regionalne i wysunięte. Podczas prowadzenia brzegowego zabezpieczenia logistycznego każdy okręt wchodzący w skład sił powinien być zdolny do przyjęcia usług logistycznych świadczonych przez elementy brzegowe tego systemu.

Zgodnie z ALP-1D (Navy) w sojuszniczych portach i bazach morskich powinny być zaspokojone potrzeby logistyczne sił okrętowych w zakresie¹⁸⁰:

- szeroko pojętych usług portowych i stoczniowych, w tym: pilotażowych, holowniczych, cumowniczych i dźwigowych, korzystania z nabrzeży, przekazywania śmieci, wód zaolejonych i ścieków oraz zaopatrywanie w wodę, parę i energię elektryczną, a także bezpieczeństwa postoju, transportu wodnego i lądowego, łączności i usług medycznych;
- usług dla szkolenia operacyjnego, w tym zarówno morskiego, jak i ogólnowojskowego załóg okrętów;
- standardowych usług gospodarczo-bytowych, takich jak zakwaterowanie załóg, przygotowywanie posiłków oraz zabezpieczenie czasu wolnego od zajęć programowych;
- rutynowego zaopatrzenia w materiały pędne i smary, zapasy środków bojowych dla sił morskich, żywność, części zamienne oraz materiały i publikacje hydrograficzne;
- obsług, remontów i napraw niezbędnych do utrzymania gotowości do wyjścia w morze i do walki, w tym usuwanie awarii i zniszczeń bojowych wykonywane przez portowe warsztaty remontowe i stocznie;
- użycia urządzeń i kanałów portowych;
- obsług przelatujących samolotów lotnictwa morskiego.

Dodatkowo w czasie brzegowego zabezpieczenia logistycznego mogą być realizowane inne zadania, takie jak wysyłanie na okręty personelu i poczty oraz transportowanie priorytetowych przesyłek (PMC)

¹⁸⁰ *Informator o portach wojennych i przepisy wsparcia logistycznego Sił Morskich NATO, ALP-1(D) (NAVY), MAS 2000.*

z baz brzegowych, a także ewakuacja rannych i chorych z okrętów z pomocą transportu powietrznego (VERTREP).

Wymienione usługi, szczególnie te wykonywane w portach i bazach morskich, mogą być świadczone siłom morskim zarówno przez elementy wojskowego systemu logistycznego, jak i podmioty cywilne. Usługi te obejmują dostawy środków materiałowych, naprawy i remonty jednostek pływających, działania gospodarczo-bytowe i zabezpieczenie transportu PMC. Usługi logistyczne realizowane przez podmioty cywilne są kontraktowane na zasadach komercyjnych.

15.4. Zabezpieczenie logistyczne okrętów Marynarki Wojennej RP działających w Wielonarodowych Siłach Morskich NATO

Równoległe z realizacją zadań operacyjnych, wynikających z potrzeb narodowych, Marynarka Wojenna reprezentuje interesy Polski na forum międzynarodowym, współpracując z siłami morskimi innych państw zgodnie z zawartymi porozumieniami bilateralnymi i wielostronnymi. Uczestniczy ponadto w misjach pokojowych pod auspicjami organizacji międzynarodowych. Dodatkowo Marynarka Wojenna RP, jako rodzaj sił zbrojnych pełnoprawnego członka Sojuszu Północnoatlantyckiego, ma obowiązek realizować zadania wynikające ze zobowiązań sojuszników.

Złożoność systemu zabezpieczenia logistycznego jednostek pływających Marynarki Wojennej RP wynika m.in. z udziału jej wydzielonych jednostek we wspólnych przedsięwzięciach wspierania czy wymuszania pokoju oraz ćwiczeniach w Sojuszu Północnoatlantyckim. Realizacja zadań przez okręty, statki powietrzne i pododdziały Marynarki Wojennej poza strefą obrony, podczas operacji prowadzonych przez NATO, Unię Europejską lub inną organizację międzynarodową, wymagają całościowego wsparcia logistycznego¹⁸¹. Szczególnie ważne jest to w rejonach znacznie oddalonych od macierzystych baz morskich. Należy przyjąć, że okręty Marynarki Wojennej RP, działające w wielonarodowych zespołach, będą korzystać z usług logistycznych wykonywanych przez jednostki pływające sojuszników, prowadzące zabezpieczenie nawodne.

¹⁸¹ *Regulamin działań...*, op. cit., s. 147.

Zabezpieczenie logistyczne sił morskich działających poza strefą obrony zależy od wielu czynników, takich jak: charakter działania wydzielanych sił, ich skład bojowy, odległość od baz macierzystych, charakterystyka rejonu wykonywania zadań, dostępność źródeł zaopatrywania i usług, w tym możliwość korzystania z logistyki wielonarodowych sił, wsparcie państwa gospodarza i wyspecjalizowanych agencji logistycznych¹⁸².

Przedsięwzięcia związane z całościowym zabezpieczeniem logistycznym okrętów Marynarki Wojennej RP wymagają skoordynowanego współdziałania komórek organizacyjnych logistyki macierzystego związku taktycznego, Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych oraz komórek logistyki planistycznej Dowództwa Marynarki Wojennej i operacyjnej Centrum Operacji Morskich. Przedsięwzięcia można podzielić na cztery zasadnicze etapy¹⁸³:

- etap I – przygotowawczy;
- etap II – rozwinięcie sił do rejonu działań;
- etap III – działanie sił w rejonie operacji;
- etap IV – powrót sił do kraju.

Etap I polega na całościowym przygotowaniu sił okrętowych Marynarki Wojennej do wyjścia w morze i osiągnięciu przez nie pełnej gotowości do realizacji zadań we wskazanych rejonach morskich, zróżnicowanych pod względem klimatycznym, nawigacyjnym i hydrograficznym. Obejmuje on takie zadania, jak:

1) Opracowanie wytycznych i koncepcji oraz szczegółowego harmonogramu zabezpieczenia logistycznego, planowanie zabezpieczenia logistycznego sił we współdziałaniu z logistyką Wielonarodowych Sił Morskich oraz wydzielenie oficerów łącznikowych z Marynarki Wojennej.

2) doposażenie okrętu w niezbędny sprzęt, urządzenia i wyposażenie, realizowane przez właściwą komendę portu wojennego, zapewnienie wymaganej ilości środków bojowych i materiałowych – w wielkości 30 dobowych norm zaopatrzenia (*day of supply* – DOS) w zakresie służby mundurowej, materiałów pędnych i smarów oraz żywnościowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami i tabelami należności, a także przeprowadzenie stosownych procedur udzielenia zamówienia publicznego przez macierzystą komendę portu wojennego w razie konieczności przejścia na pełne zaopatrzenie w środki materiałowe poza granicami kraju.

¹⁸² Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), s. 19.

¹⁸³ Ibidem, s. 19–26.

3) Usunięcie wszelkich niesprawności okrętu przez jego załogę lub warsztaty remontowe komendy portu wojennego, zapewnienie niezbędnych okrętowych zapasów reśursów eksploatacyjnych uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także doposażenie okrętu w niezbędny ponadnormatywny sprzęt techniczny, urządzenia i części zamienne, przygotowanie okrętowych urządzeń do działania na odległych akwenach morskich i w różnych warunkach klimatycznych oraz zapewnienie właściwego stanu technicznego urządzeń pokładowych do uzupełnienia zapasów na morzu.

4) Przeprowadzenie niezbędnych badań kwalifikujących i szczepień profilaktycznych załogi okrętu oraz wystawienie certyfikatu zdrowia do służby poza granicami państwa, a także uzupełnienia ambulatorium okrętowego wymaganymi środkami zaopatrzenia i sprzętem służby zdrowia.

5) Opracowanie planu przejścia sił okrętowych do rejonu działań i przygotowanie do przerzutu wskazanymi środkami transportu zapasów środków zaopatrzenia i części wymiennych, a także przygotowanie dokumentacji celnej i wywozowej, opracowanie zapotrzebowania na przerzut przesyłek wskazanym środkiem transportu do rejonu działań oraz zawarcie umów na realizację usług związanych z transportem załóg, środków bojowych i materiałowych.

Etap II obejmuje planowanie zabezpieczenia logistycznego podczas przejścia okrętów morzem do wyznaczonego rejonu działań, w którym należy uwzględnić miejsca uzupełniania zapasów, dostępność wsparcia przez państwo gospodarza oraz usług realizowanych przez Agencję ds. Obsług i Zaopatrywania Armii NATO (*NATO Maintenance and Supply Agency* – NAMSА). Należy też wziąć pod uwagę możliwość zawierania kontraktów z agentami cywilnymi, serwis wyspecjalizowanych firm usługowych itp. W tym etapie realizowane są następujące zadania:

1) Naprawy i przeglądy uzbrojenia i sprzętu wojskowego podczas przejścia morzem, wykonywane przez załogi okrętów z wykorzystaniem okrętowych zestawów części wymiennych lub na podstawie podpisanych kontraktów.

2) Zaopatrywanie w środki zaopatrzenia realizowane przez logistykę macierzystego oddziału gospodarczego lub we współdziałaniu z logistyką sił sojuszniczych.

3) Zaopatrywanie w materiały pędne i smary, wodę pitną, żywność oraz usługi portowe okrętu przez wyspecjalizowaną Agencję ds. Obsług i Zaopatrywania Armii NATO, a poza

obszarem jej działalności – w sposób określony w koncepcji operacji.

4) Obsługa finansowa sił przez właściwą wojskową jednostkę budżetową.

W etapie III zabezpieczenie logistyczne jednostek biorących udział w operacjach poza terytorium kraju, działających samodzielnie lub w składzie zespołów zadaniowych, realizowane będzie za pomocą sojuszniczych systemów logistycznych, zgodnie z obowiązującymi sojuszniczymi dokumentami standaryzacyjnymi i operacyjnymi. W tym etapie zabezpieczenie logistyczne polega na:

1) Monitorowaniu potrzeb oraz koordynowaniu zabezpieczenia logistycznego okrętów działających w rejonie operacji przez Centrum Operacji Morskich oraz Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych.

2) Obsługiwaniu technicznym, naprawach bieżących oraz przeglądach uzbrojenia i sprzętu wojskowego wykonywanych przez załogi okrętów, a także na zabezpieczeniu materiałowo-technicznym, realizowanym na podstawie podpisanych kontraktów lub przy pomocy sojuszniczego zespołu okrętów wsparcia logistycznego, obejmującym naprawy jednostek pływających przekraczających możliwości załogi i awarii (uszkodzeń) sprzętu objętego okresem gwarancyjnym oraz zaopatrywanie w żywność i wodę.

3) Zaopatrywaniu w produkty mps realizowanym z wykorzystaniem zbiornikowców zespołu okrętów państwa wiodącego, państwa specjalizującego, wielonarodowej zintegrowanej jednostki logistycznej, wielonarodowych zintegrowanych jednostek logistycznych, Agencji ds. Obsług i Zaopatrywania Armii NATO lub cywilnych agentów morskich.

4) Zabezpieczeniu logistycznym w portach morskich prowadzonym zgodnie z programem Agencji ds. Obsług i Zaopatrywania Armii NATO – „Obsługi portowe” (*port service support* – PSS), w ramach wsparcia państwa gospodarza i na podstawie kontraktów z cywilnymi agentami morskimi.

5) Zabezpieczeniu w szczególności środki bojowe, produkty mps i części wymienne, opierającym się na dostawach krajowych, w ramach odpowiedzialności narodowej i z wykorzystaniem możliwości narodowego elementu wsparcia (*national support element* – NSE).

6) Wykorzystywaniu bazowych środków pływających, śmigłowców baz logistycznych i zespołu okrętów do przetrzutu PMC oraz zapewnieniu dostarczania do rejonu operacji

środków bojowych, w ramach uzupełniania zapasów zużytych w działaniach, przez środki strategicznego transportu lotniczego, a także części wymiennych zgodnie z kontraktami zawartymi ze specjalistyczną firmą spedycyjną oraz wykorzystaniu transportu lotniczego do rotacji i powrotu członków załogi do kraju.

7) Zapewnieniu żołnierzom ciągłej pomocy kwalifikowanej i ewakuacji medycznej, a w wypadku śmierci członka załogi okrętu – przewozu zwłok drogą morską lub powietrzną do najbliższej sojuszniczej bazy morskiej i za pomocą transportu lotniczego do kraju. Jeżeli nie można przetransportować zwłok na ląd, należy pochować marynarza zgodnie z *Regulaminem działań Marynarki Wojennej* i przyjętym zwyczajem morskim.

Etap IV obejmuje podobny zakres działań w czasie przejścia morzem jak podczas rozwinięcia sił do działań. Po powrocie natomiast do kraju okręt uzupełnia zapasy oraz odtwarza gotowość techniczną uzbrojenia i sprzętu wojskowego, rozlicza wykorzystane środki zaopatrzenia oraz zdaje ponadnormatywne wyposażenie i dokonuje całościowego rozliczenia kosztów poniesionych podczas operacji.

Narodowy system logistyczny powinien koordynować zabezpieczenie krajowe, które obejmuje dowóz ludzi, poczty, ładunków, amunicji, części zamiennych, niezbędnych części materiałowych i paliw specjalnych do stref rozmieszczenia baz zabezpieczenia logistycznego sojuszniczych sił morskich. W bazach morskich Marynarki Wojennej RP system logistyczny powinien zaopatrywać we wszystkie rodzaje zaopatrzenia materiałowo-technicznego oraz świadczyć usługi gospodarczo-bytowe dla bazujących sił własnych oraz wydzielonych sił sojuszniczych. Dodatkowo powinien mieć odpowiedni potencjał remontowy umożliwiający prawidłową eksploatację, naprawy i remonty sił własnych, a w razie konieczności – również sił sojuszniczych. Zadania te mogą być pomyślnie realizowane przez wojskowo-cywilny system logistyczny.

W wypadku zawijania zespołów okrętów do portów bardzo duże znaczenie dla realizacji sprawnego zabezpieczenia logistycznego okrętów Marynarki Wojennej RP może mieć możliwość korzystania z usług Agencji ds. Obsług i Zaopatrywania¹⁸⁴. Pomimo że każdy kraj

¹⁸⁴ W celu zapewnienia koordynacji zarządzania zaopatrywaniami i remontami wspólnie użytkowanego w NATO sprzętu i uzbrojenia powołano Organizację NATO ds. Eksploatacji i Zaopatrzenia (*NATO Maintenance and Supply Organization – NAMS*) zrzeszającą państwa członkowskie. Wytycza ona kierunki i zasady działania NAMS. Agencja ta jest odpowiedzialna za zaopatrywanie, utrzymanie, skalowanie, dostarczanie, transport, wsparcie techniczne i serwis ponad 30 systemów uzbrojenia i sprzętu technicznego.

ma własne wyspecjalizowane komórki, przeznaczone do realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego, to w wypadku operacji wielonarodowych korzystanie z usług agencji przynosi korzyści, takie jak:

- mniejsze koszty ze względu na ilość zamówień;
- zwiększenie szybkości działania ze względu na brak barier wynikających z uwarunkowań prawnych danego kraju;
- możliwości uzyskania wielokrotnych dostaw dla pojedynczego kontraktu.

Agencja umożliwia zabezpieczenie zadań logistycznych zgodnie ze standardami sojuszu. Dzięki temu poszczególne państwa lub grupy państw mogą ją wynająć do realizacji określonego przedsięwzięcia logistycznego, np. przeprowadzenia remontu, dostawy części zamiennych, transportu lub pozyskiwania uzbrojenia i sprzętu technicznego. Agencja, zgodnie ze swoim statutem, jest organizacją non profit, a kraje korzystające z jej usług ponoszą jedynie koszty administracyjne i osobowe. Dla państw członkowskich sojuszu istnieją trzy sposoby korzystania z usług NAMSA:

- w ramach już istniejącego partnerstwa danego systemu uzbrojenia;
- w ramach specjalnie utworzonej nowej grupy partnerskiej;
- jako członek NATO (zamawianie określonych usług).

Dla funkcjonowania zabezpieczenia logistycznego okrętów szczególne znaczenie ma program „Obsługi portowe”. W ramach tego projektu NAMSA organizuje oraz nadzoruje całościową obsługę portową. Wśród oferowanych usług wymienić można: holowanie, pilotowanie, obsługę lin okrętowych i dostarczanie odbijaczy, zaopatrywanie w wodę, paliwo i żywność, usługi dźwigowe, usuwanie śmieci i ścieków, wynajem samochodów oraz zapewnienie łączności telefonicznej. Kontraktorzy, realizujący usługi dla okrętów korzystających z usług agencji, mają obowiązek przestrzegania zasad zawartych w jej procedurach operacyjnych. Wszystkie zamówione przez załogę dostawy podlegają inspekcji agencji, a oficer odpowiedzialny za przyjmowanie dostaw na okręt wypełnia formularz oceny jakości, który dołącza kontraktor do odpowiedniej faktury¹⁸⁵. Zawarta przez NAMSA stała kontraktowa oferta cenowa umożliwia uzyskanie znacznych oszczędności finansowych przez państwa uczestniczące w tym projekcie.

W Wielonarodowych Siłach Morskich NATO obsługiwanie techniczne, naprawy bieżące oraz przeglądy systemów i urządzeń okrętowych powinny być wykonywane przede wszystkim przez

¹⁸⁵ *Usługi portowe – procedura operacyjna (NAMSA, kupujący, kontraktorzy)*, OP-LU-M 04, NATO 2003.

załogę z wykorzystaniem okrętowych zestawów części zamiennych. Aby usprawnić jednostki, dowódcy okrętów muszą mieć możliwość samodzielnego decydowania o drobnych naprawach okrętu, które są niezbędne do utrzymania jego żywotności i bezpieczeństwa załogi. Naprawy takie mogą być dokonywane przez wojskowe i cywilne elementy systemu remontowego przy użyciu niewielkich środków finansowych. Jeśli załoga nie może sama usunąć niesprawności, bo potrzebne są specjalistyczne części zamienne i serwis specjalistów, wówczas składa – za pośrednictwem Służby Operacyjnej Dowództwa Marynarki Wojennej i służby operacyjnej floty – właściwej komendzie portu wojennego zapotrzebowanie na określone środki zaopatrzenia lub usługi. W zapotrzebowaniu powinien być określony nieprzekraczalny termin dostarczenia urządzeń i materiałów oraz podane miejsce, w które mają być dowieszone z kraju. Logistyka związku taktycznego w porozumieniu z logistyką Marynarki Wojennej powinna zorganizować transport części zamiennych i ekipy specjalistów do określonego portu.

Zaopatrzenie w wymagane środki materiałowe oraz części zamienne może być realizowane w zależności od sytuacji w trzech wariantach:

1) Wariant 1 – części zamienne mogą być dostarczone na okręt z magazynów kraju sprzymierzonego, pod warunkiem że zostaną zwrócone w odpowiednim, uzgodnionym wcześniej terminie.

2) Wariant 2 – wydziela się części zamienne, szczególnie o dużych gabarytach, z zapasów Marynarki Wojennej lub kupuje potrzebne podzespoły. Części zamienne mogą być dostarczone lotniczym transportem wojskowym do najbliższej położonego lotniska, a następnie transportem lądowym do portu.

3) Wariant 3 – wydziela się części zamienne, szczególnie o małych gabarytach, z zapasów Marynarki Wojennej lub kupuje potrzebne podzespoły. Transportem części zajmuje się komercyjna firma kurierska. Logistyka macierzystej komendy portu wojennego, po odpowiednim przygotowaniu przesyłki oraz sporządzeniu odpowiedniej dokumentacji przewozowej, przekazuje ładunek do wytypowanej firmy kurierskiej. Monitorowanie trasy przelotu przesyłki, organizacja odbioru i dostarczenie jej na pokład okrętu należą do obowiązków oficera łącznikowego.

Szef logistyki komendy portu wojennego zajmuje się zgrywaniem (zakupy, sprowadzanie części zamiennych, pakowanie, dokumenty celne, wysyłka, opłacenie faktur i inne) poszczególnych etapów dostarczania na okręt części zamiennych i materiałów. Aby zmniejsz-

szyć koszty obsługi jednostki znajdującej się w rejonie działania, komenda portu wojennego ogłasza przetarg dla wyspecjalizowanych firm na obsługę, zaopatrzenie oraz zabezpieczenie i transport serwisu. Pozwala to na skrócenie czasu dostawy oraz ogranicza wydatki związane z naprawami.

Rozdział 16

ZAOPATRYWANIE OKRĘTÓW NA MORZU

16.1. Cel i ogólne zasady zaopatrywania okrętów na morzu

Z historycznego punktu widzenia trudno wskazać początki przekazywania ładunków pomiędzy okrętami na morzu. Zaopatrywanie okrętów w czasie przejścia morzem na dużą skalę związane jest z dwoma wielkimi przemarszami flot na początku XX w. Od kiedy floty wojenne zaczęto wyposażać w okręty z napędem parowym, zasadniczym problemem stało się dostarczanie dużych ilości paliwa okrętowego, czyli węgla. Był on głównym środkiem materiałowym przekazywanym z zaopatrzeniowców na okręty bojowe podczas przemarszu rosyjskiej Drugiej Eskadry Pacyfiku z Lipawy do Cieśniny Cuszińskiej (15 października 1904 r. – 9 maja 1905 r.) oraz w czasie rejsu Wielkiej Białej Floty dookoła świata (16 grudnia 1907 r. – 22 lutego 1909 r.).

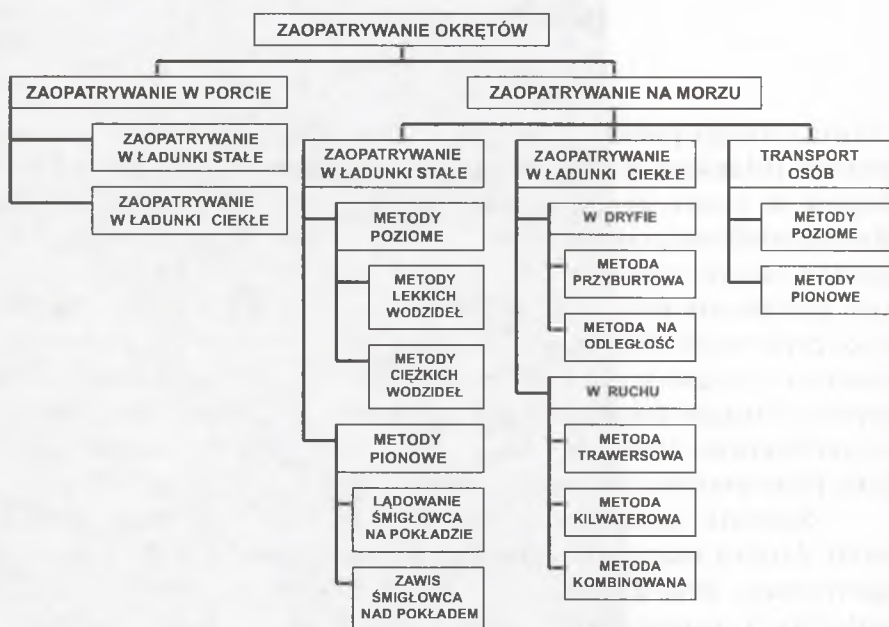
Szerokie zastosowanie okrętów na współczesnym morskim teatrze działań wojennych wymaga, aby struktura ich zabezpieczenia logistycznego była dynamiczna i pozwalała na odpowiednie użycie niezbędnych zasobów materiałowych, a jednocześnie na tyle elastyczna, aby zachować ciągłość operacji morskich.

Jednym z najważniejszych zagadnień związanych z działalnością Wielonarodowych Sił Morskich NATO jest wsparcie logistyczne okrętów działających w dużym oddaleniu od baz brzegowych. W systemie zabezpieczenia logistycznego Wielonarodowych Sił Morskich duże znaczenie nadano zabezpieczeniu pływającemu. Umożliwia ono okrętom, operującym w Wielonarodowych Siłach Morskich NATO lub grupach taktycznych i operacyjnych, długotrwałe działania na morzu, bez konieczności powrotu do baz brzegowych. Uzupełnianie zapasów podczas przejścia morzem (*underway replenishment* – UNREP) pozwala zespołom okrętów bojowych na pozostawanie na nim dłużej, niż określa to ich autonomiczność. Działania związane z uzupełnianiem zapasów na morzu są wyko-

nywane jako wsparcie działań sił bojowych wyznaczonych do zadań operacyjnych.

Zgodnie z dokumentami standaryzacyjnymi NATO w zaopatrywaniu okrętów podczas przejścia morzem wyróżnia się:

- 1) Przeladunek w połączeniu (*connected replenishment - CONREP*):
 - tankowanie (FAS), w tym tankowanie za rufą (*astern fueling*);
 - zaopatrywanie w materiały stałe (RAS).
- 2) Zaopatrywanie pionowe (VERTREP).



Rys. 51. Metody zaopatrywania okrętów

Okręty bojowe realizują zadania związane z odtwarzaniem gotowości bojowej w ramach zabezpieczenia pływającego. Opiera się ono na specjalistycznych pływających jednostkach logistycznych, które dostarczają środki bojowe i materiałowe oraz sprzęt i części zamienne, a także naprawiają zniszczenia bojowe i uszkodzenia awaryjne. Zdolność do zaopatrywania okrętów na morzu standardowymi metodami wpływa decydująco na sprawność bojową okrętów. Stosowane aktualnie metody uzupełniania zapasów na morzu pozwalają na przekazywanie na jednostki bojowe osób, materiałów ciekłych i stałych

metodami poziomymi i pionowymi, zarówno w ruchu, jak i w dryfie. Klasyfikację metod zaopatrywania okrętów przedstawia rys. 51.

Do podstawowych zadań zaopatrzeniowych wykonywanych na morzu można zaliczyć:

- dowóz do okrętów materiałów pędnych i smarów;
- dowóz amunicji i rakiet;
- dowóz części zamiennych;
- dowóz żywności i sprzętu wojskowego;
- przeprowadzanie drobnych robót naprawczych.

Zapasy są uzupełniane na morzu za pomocą jednego lub więcej ukierunkowanych poziomo urządzeń przeładunkowych, które łączą okręt zaopatrujący z zaopatrywanym. Uzupełnianie zapasów może być również wspomagane przez transport pionowy wykorzystujący m.in. śmigłowce transportowe.

Na uzupełnianie zapasów podczas przejścia morzem pod względem operacyjnym wpływa wiele czynników, m.in. możliwość dostarczania materiałów ciekłych oraz zdolność do korzystania z poziomych i pionowych metod zaopatrywania w materiały stałe. Specjalistyczne okręty zaopatrzeniowe są uniwersalne i mogą przekazywać ładunki na jednostki bojowe różnymi metodami i przy wykorzystaniu różnorodnego sprzętu. W tym wypadku zdolność do korzystania z usług wykonywanych przez jednostki zaopatrzeniowe zależy jedynie od możliwości własnych jednostek bojowych w zakresie przyjmowania transportów materiałów pędnych, amunicji i suchych ładunków, w tym żywności, oraz innych rodzajów zaopatrzenia materiałowego, dostarczania części zapasowych i materiałów medycznych. Zgodnie ze standardami NATO dla sił morskich okręty bojowe powinny spełniać wiele wymagań konstrukcyjnych. Powinny ponadto być wyposażone w odpowiedni sprzęt i systemy umożliwiające przyjmowanie zapasów materiałów ciekłych i stałych zgodnie ze standardowymi metodami NATO¹⁸⁶. Decyzje o przystosowaniu okrętów do uzupełniania zapasów środków materiałowych na morzu zapadają już na etapie projektowania¹⁸⁷.

Budowane obecnie jednostki zaopatrzeniowe mają charakter wielozadaniowy, są uniwersalne i szybkie, o dużym tonażu, wyposażone w osprzęt umożliwiający szybkie przekazywanie na okręt bojowy wszystkich rodzajów zaopatrzenia w czasie jednego podejścia. Etap przekazywania zapasów, w którym okręty połączone są ze sobą

¹⁸⁶ *Replenishment of fuel in harbor and replenishment of water in harbor and at sea*, Annex A, STANAG 1084 (Edition 5), MAS, 1996.

¹⁸⁷ *Design criteria for replenishment aspects of new construction naval vessels*, STANAG 1013 RAS (Edition 3), MAS, 1998.

systemem lin i przewodów gumowych, jest niezwykle niebezpieczny dla okrętów i ich załóg. Podczas połączenia okrętów zmniejsza się możliwość manewrowania i korzystania z uzbrojenia dla samoobrony. Głównym zadaniem jednostek zaopatrzeniowych jest skrócenie czasu podawania na jednostki bojowe ładunków dzięki przyspieszeniu tempa prac przeładunkowych i zwiększeniu wydajności urządzeń. Wyposaża się też jednostki zaopatrzeniowe w kilka punktów wyładowniczych, które są rozmieszczone tak, aby mogły obsługiwać kilka okrętów bojowych i jednocześnie przekazywać im różnego rodzaju zapasy (ładunki płynne i stałe).

Dąży się do tego, aby czas przeznaczony na przekazanie zapasów wykorzystać również do usunięcia niesprawności uzbrojenia i sprzętu technicznego. Jednostki zaopatrzenia powinny zatem być wyposażone w odpowiednie urządzenia, pozwalające na dokonywanie robót naprawczych na morzu. Aby wyeliminować straty czasu potrzebnego do dojścia jednostek bojowych do rejonów spotkań z okrętami logistycznymi, przyjęto, że jednostki zaopatrzenia powinny pływać w składzie okrętowego zespołu operacyjnego. W związku z tym powinny one charakteryzować się wymaganą prędkością, autonomicznością, zasięgiem pływania i dzielnością morską.

16.2. Planowanie i procedury zaopatrywania okrętów na morzu

Efektywność uzupełniania zapasów zależy od dokładności pracy w fazie planowania. Podczas planowania operacji uzupełniania zapasów na morzu powinna zostać zorganizowana odprawa, przed rozpoczęciem samego przekazywania ładunków. W czasie tej odprawy dowódca sił bojowych zapoznaje dowódcę sił zaopatrujących z zapotrzebowaniem na ładunki płynne i stałe. Planiści oceniają możliwości i ograniczenia wszystkich jednostek biorących udział w operacjach uzupełniania zapasów.

Uzupełnianie zapasów może być prowadzone na więcej niż dwóch okrętach lub między dwoma okrętami. Może także ograniczać się jedynie do podania poczty za pomocą śmigłowca. Po uzyskaniu z okrętów zapotrzebowań organizuje się i zatwierdza kolejność dostarczania zapasów. Informacja o kolejności uzupełniania zapasów powinna dotrzeć na okręty przed rozpoczęciem operacji, aby umożliwić okrętom zaopatrzeniowym przygotowanie ładunków.

Planując uzupełnianie zapasów, należy uwzględnić czynniki wpływające na ich przekazywanie, takie jak¹⁸⁸:

- rodzaj paliwa używany przez okręty bojowe, uzależniony od typu głównego zespołu napędowego;
- ograniczona ilość ładunku paliwa na zbiornikowcu, która może nie zaspokoić potrzeb wszystkich okrętów zespołu bojowego;
- konieczność stosowania różnych końcówek do podawania paliwa, w zależności od konstrukcji systemu paliwowego okrętu przyjmującego;
- parametry techniczne i rodzaje końcowego mocowania wszystkich lin przyjmowanych na okręty bojowe z okrętu zaopatrzeniowego;
- możliwości przyjęcia na pokład okrętu bojowego ładunków przekazywanych za pomocą śmigłowca;
- możliwość przekazywania przez okręt zaopatrujący ładunków na kilka okrętów bojowych jednocześnie.

Najistotniejszym warunkiem, który musi zostać spełniony podczas każdego planowanego uzupełniania zapasów, jest zdolność do wykorzystania przez okręt zaopatrywany osprzętu przeładunkowego okrętu zaopatrującego.

Dowódcy okrętów i działu okrętowego VI muszą znać procedury zapotrzebowań i obowiązujące meldunki, zgodne z dokumentami standaryzacyjnymi NATO. Stosowanie na okręcie standardowych procedur zaopatrywania znacznie upraszcza i przyspiesza odtwarzanie gotowości bojowej okrętu. Procedury wiążą się przede wszystkim ze stosowaniem standardowych zapotrzebowań i meldunków logistycznych oraz metod zaopatrywania, zgodnych z dokumentami standaryzacyjnymi sojuszu. Do podstawowych procedur przestrzeganych podczas uzupełniania ładunków na morzu należą¹⁸⁹:

- 1) Standardowe procedury obowiązujące w czasie uzupełniania ładunków stałych i transportu osób metodami poziomymi, odpowiednie dla każdej zastosowanej metody.
- 2) Standardowe procedury stosowane w czasie uzupełniania ładunków ciekłych.
- 3) Standardowe procedury obowiązujące w czasie uzupełniania ładunków stałych i transportu osób metodami pionowymi, odpowiednie dla każdej zastosowanej metody.

¹⁸⁸ *Replenishment at sea – multinational manual*, ATP-16 (D), MAS 1998, 0200 – *Planowanie uzupełniania zapasów na morzu*.

¹⁸⁹ *Replenishment at sea...*, op. cit., 0300

4) Procedury rozliczeniowe odnoszące się do przyjmowania ładunków stałych i ciekłych. W wypadku gdy współpracują ze sobą okręty różnych krajów, rozliczeń należy dokonywać na podstawie porozumień standaryzacyjnych NATO. Metody rozliczeń, zapłaty i związane z tym procedury powinny być zgodne z porozumieniami obowiązującymi poszczególne strony.

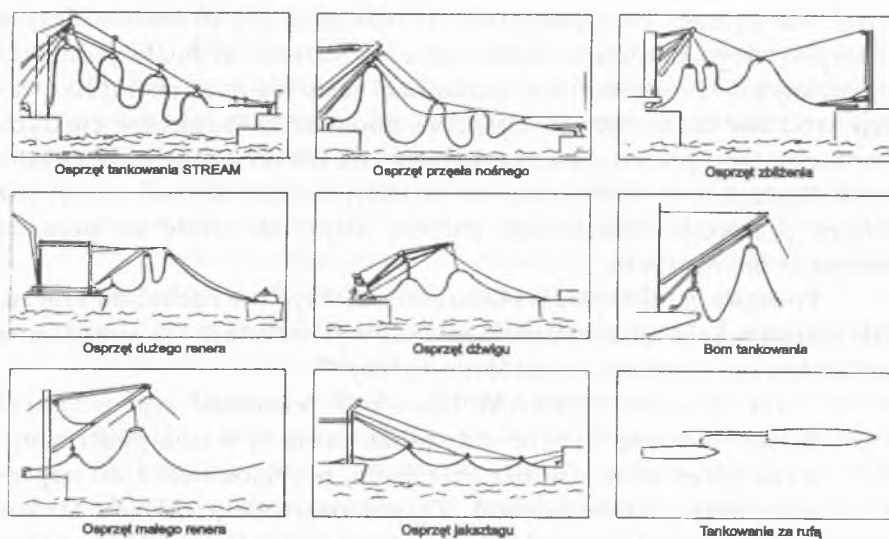
5) Procedury postępowania w razie niebezpieczeństwa. W czasie uzupełniania zapasów na morzu może zaistnieć sytuacja, która wymagać będzie awaryjnego rozłączenia się. W większości wypadków awaryjne rozłączanie się stanowi głównie przyspieszone, standardowe rozłączanie z zastosowaniem typowych procedur. Celem jest szybkie uwolnienie się okrętów bez uszkodzania osprzętu i powodowania zagrożenia dla załogi. Procedury takie obejmują ustalenia dotyczące powiadamiania wszystkich okrętów na trawersie o rodzaju i celu awaryjnego rozłączenia się.

Manewrowanie okrętem, zmierzające do zajęcia pozycji niezbędnej do przyjęcia i przekazania ładunków oraz utrzymania swojego miejsca podczas prac przeładunkowych, jest najbardziej złożoną częścią przekazywania ładunków na morzu, w ruchu. Przyjmujący okręt zwykle podchodzi do jednostki zaopatrującej na odległość ustaloną do podania części linowej urządzenia przeładunkowego. Współpracujące okręty powinny utrzymać nakazany kurs i prędkość przekazywania ładunków. Aby zwiększyć sterowność niezbędną do uniknięcia zderzenia, uzupełnianie zapasów w ruchu powinno przebiegać przy zachowaniu możliwie dużej prędkości. Wyjątkiem są jedynie operacje przekazywania osób i ładunków niebezpiecznych, np. rakiet, ponieważ ściśle określa się tu maksymalną dopuszczalną prędkość nieprzekraczającą 12–16 węzłów.

Marynarka Wojenna RP nie ma typowych, wielozadaniowych okrętów zaopatrzeniowych, przeznaczonych wyłącznie do zaopatrywania okrętów na morzu. Wyjątek stanowią zbiornikowce, których podstawowym zadaniem jest zaopatrywanie okrętów w ładunki płynne. Aby dostarczyć środki materiałowe jednostkom pływającym Marynarki Wojennej RP, działającym na morzu, wykorzystuje się pomocnicze jednostki pływające wykonujące zadania zaopatrzeniowe. Okręty Marynarki Wojennej RP, realizujące zadania w Wielonarodowych Siłach Morskich NATO lub podczas ćwiczeń sojuszniczych, w zakresie odtwarzania gotowości bojowej na morzu korzystają z usług sojuszniczych okrętów wsparcia logistycznego.

16.3. Uzupelnianie zapasów materiałów ciekłych na morzu

Paliwo okrętowe jest środkiem materiałowym zużywanym w prawie każdym warunkach eksploatacji okrętu w ilościach masowych. Uzupelnianie jego zapasów stanowi więc czynnik niezwykle istotny dla zapewnienia gotowości bojowej jednostek pływających.



Rys. 52. Schematy metod przekazywania ładunków ciekłych

Źródło: *Replenishment at sea...*, op. cit.

W zależności od rodzaju środków technicznych stosowanych podczas przekazywania ładunków płynnych na morzu (FAS), możliwości technicznych zaopatrywanych okrętów i warunków hydrometeorologicznych, stosuje się następujące sposoby zaopatrywania okrętów na morzu:

- na kotwicy lub w dryfie: sposobem przyburtowym lub na odległość;
- w ruchu: sposobem kilwaterowym – „za rufą”, w szyku torowym lub sposobem trawersowym – „na trawersie”, w szyku czołowym.

Metoda „na trawersie” jest preferowaną metodą podawania produktów płynnych wszelkiego typu. Podczas jej stosowania można używać więcej niż jednego przewodu podającego paliwo, wykorzystując różnorodny osprzęt. Zaopatrywanie okrętów na kotwicy lub w dryfie, sposobem przyburtowym jest procesem stosunkowo prostym, niewymagającym stosowania skomplikowanych, specjalistycznych urządzeń lecz stwarzającym większe zagrożenie dla współpracujących jednostek. Bardzo ważnym czynnikiem determinującym możliwości okrętu w zakresie uzupełniania zapasów paliwa jest zdolność do tankowania w ruchu. Schematy stosowanych obecnie metod przekazywania ładunków ciekłych przedstawiono na rys. 52.

Uzupełnianie paliwa w ruchu, na odległość stanowi zdecydowanie mniejsze zagrożenie dla jednostek współpracujących. Ten sposób nie wymaga zatrzymywania się jednostek czy przeprowadzania niebezpiecznego manewru cumowania na morzu do burty jednostki zaopatrującej. Konieczne jest natomiast zastosowanie skomplikowanych środków technicznych. Podczas podawania ładunków ciekłych wszelkiego typu preferowane są metody „na trawersie”, przedstawione na schematach 1–8. Wybierając te metody, można używać więcej niż jednego przewodu podającego paliwo, oleje lub wodę za pomocą różnorodnego osprzętu.

Podczas przekazywania ładunków ciekłych w ruchu, na morzu, przy zastosowaniu zasadniczych metod, wykorzystuje się urządzenia standardowego osprzętu, do którego należy¹⁹⁰:

1) Osprzęt STREAM (*standard tensioned replenishment alongside method*): przewody tankowania są w nim podtrzymywane przez cztery siodła przewodu, przymocowane do naprężanej liny podtrzymującej. Zespół osprzętu przewodu tankowania pozwala na zachowanie większej odległości pomiędzy okrętami i minimalizację prawdopodobieństwa zerwania lin podtrzymujących, zapewniając przy tym większe bezpieczeństwo obsługi. Przewód tankowania paliwa jest wykorzystywany do przekazywania okrętowego oleju napędowego. Do przewodu głównego może być podłączony także dodatkowy przewód do przekazywania wody słodkiej. Zespół osprzętu węża tankowania STREAM ma długość ok. 300 stóp (91 m). Tankowania dokonuje się zwykle w odległości 80–180 stóp (24–55 m). Maksymalna odległość pomiędzy okrętami może wynosić 200 stóp (61 m). Standardowy wąż do tankowania okrętowego oleju napędowego ma 7 cali średnicy (\varnothing 178 mm). Dodatkowo pod węzłem do tankowania paliwa może być podwieszony wąż

¹⁹⁰ *Replenishment at sea...*, op. cit., 0610 – *Opis ogólny metod tankowania.*

o średnicy 2,5 cala (\varnothing 63 mm) do przekazywania wody słodkiej.

2) Osprzęt przęśla nośnego znajduje się w wyposażeniu niektórych zbiornikowców i innych jednostkach pomocniczych oraz na lotniskowcach. Przewody tankowania są tu podtrzymywane przez siodła przymocowane do nienaprężonej liny pomocniczej. W osprzęcie tym stosowane są węże o długości 240 stóp (73 m) i średnicy takiej samej jak w STREAM. Tankowanie wykonywane jest w zależności od klasy zaopatrywanego okrętu – dla niszczycieli zwykle w odległości 80–100 stóp (24–30 m), maksymalnie do 180 stóp (55 m), dla krążowników zazwyczaj 80–120 stóp (24–37 m), maksymalnie do 200 stóp (61 m), dla lotniskowców najczęściej 100–140 stóp (30–43 m), maksymalnie do 200 stóp (61 m).

3) Osprzęt zbliżenia jest rzadko używany. Przewód tankowania jest w nim podtrzymywany przez linobloki poprowadzone od siodła przewodu do podstawy bomu lub innego wysokiego urządzenia okrętu podającego.

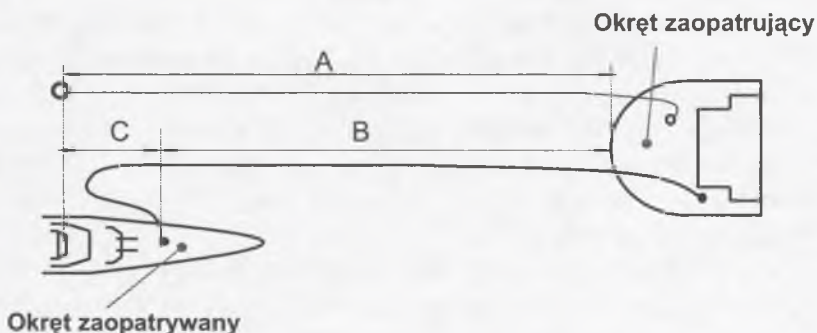
4) Osprzęt dużego renera jest wyposażony w podwójne przewody tankowania o średnicy 6 cali (\varnothing 152 mm), które służą do przekazywania głównych rodzajów paliwa, oraz w podwieszane do nich, jeden lub dwa, przewody o średnicy 3 cali (\varnothing 76 mm) lub 2,5 cala (\varnothing 63 mm) do dostarczania pozostałych rodzajów paliwa lub wody słodkiej.

5) Osprzęt dźwigu, bomu tankowania i małego renera. Dźwig i bom tankowania są wyposażone w jeden przewód tankowania, tylko do przekazywania paliwa głównego typu. Osprzęt małego renera jest standardowo wyposażony w dwa przewody tankowania o średnicy 6 cali (\varnothing 152 mm), lecz można nimi przekazywać jednocześnie tylko jeden rodzaj paliwa. Może być także wyposażony w jeden przewód o średnicy 6 cali (\varnothing 152 mm) i jeden o średnicy 3 cali (\varnothing 76 mm). W tym wypadku istnieje możliwość dostarczania jednocześnie dwóch rodzajów paliwa.

6) Osprzęt jaksztagu tankowania jest wyposażony w podwójne przewody o średnicy 6 cali (\varnothing 152 mm), którymi dostarczane są główne rodzaje paliwa. Do nich podwieszane są jeden lub dwa przewody o średnicy 3 cali (\varnothing 76 mm) lub 2,5 cala (\varnothing 63 mm) służące do przekazywania pozostałych typów paliwa lub wody słodkiej. Paliwa mogą jednocześnie być dostarczane zarówno przez przewód sześciocalowy, jak i trzycalowy.

7) Osprzęt lekkiego jaksztagu może być wykorzystywany do przekazywania wody słodkiej przez pojedynczy przewód trzyczalowy (\varnothing 76 mm).

Odległości pomiędzy okrętami wykorzystującymi osprzęty bliskiego tankowania zwykle wynoszą 60–80 stóp (18–24 m).



- A – długość liny boi sygnałowej;
- B – odległość od rufy tankowca do złącza wlewowego zaopatrywanego okrętu;
- C – odległość od złącza wlewowego do pomostu nawigacyjnego.

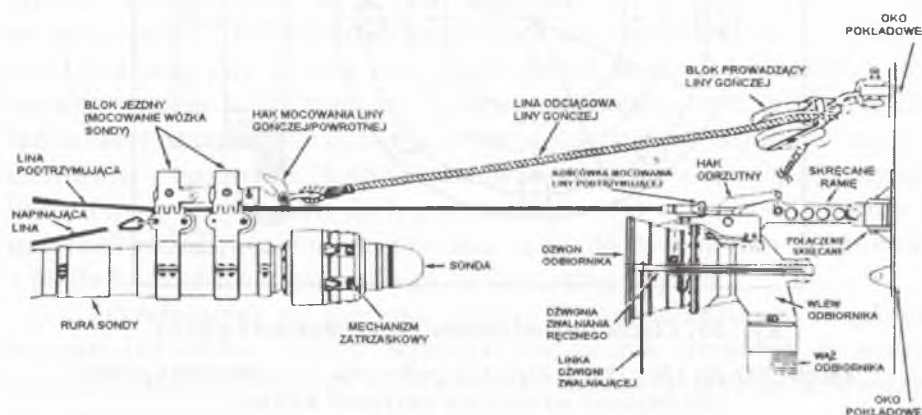
Rys. 53. Ogólny schemat tankowania metodą kilwaterową

Źródło: T. Woźnicki, *Zaopatrywanie okrętów na morzu. Środki techniczne i sprzęt specjalistyczny*, DMW, Gdynia 1990 (rys. 7, s. 27).

Ładunki ciekłe mogą być podawane metodą kilwaterową (rys. 53), która polega na wydawaniu przewodu tankowania za rufą zbiornikowca. Operacja powinna być przeprowadzana z prędkością nieprzekraczającą 15 węzłów, aby uniknąć nadmiernego naprężenia przewodu tankowania. Metodę tę stosuje się zazwyczaj, gdy panują złe warunki pogodowe.

Długość przewodu paliwowego B wraz z pętlą jest równa w przybliżeniu odległości C, co zapewnia bezpieczne podawanie paliwa w razie zwiększenia odległości między jednostkami. Osprzęt przewodu tankowania może być podawany na pokład okrętu przyjmującego zarówno metodą dryfowania, jak i strzelania rzutek. Odległość robocza pomiędzy rufą zbiornikowca a dziobem okrętu przyjmującego zależy od długości używanego przewodu tankowania. Standardowo wąż składa się z 15 odcinków o długości 30 stóp (9 m) każdy i jednego odcinka o długości 15 stóp (4,5 m). W czasie tankowania tą metodą nie używa się kabli telefonicznych i stosuje się tylko sygnały wzrokowe.

Warunkiem koniecznym uzupełniania zapasów ładunków ciekłych na morzu jest możliwość stosowania standardowych złączy do podawania paliwa, wody, olejów i odbioru ścieków sanitarnych i wód zaolejonych. Typowym złączem do tego przeznaczonym jest przedstawiona na rys. 54 sonda tankowania, którą dostarcza się paliwo węzami o średnicy 7 cali (\varnothing 178 mm).



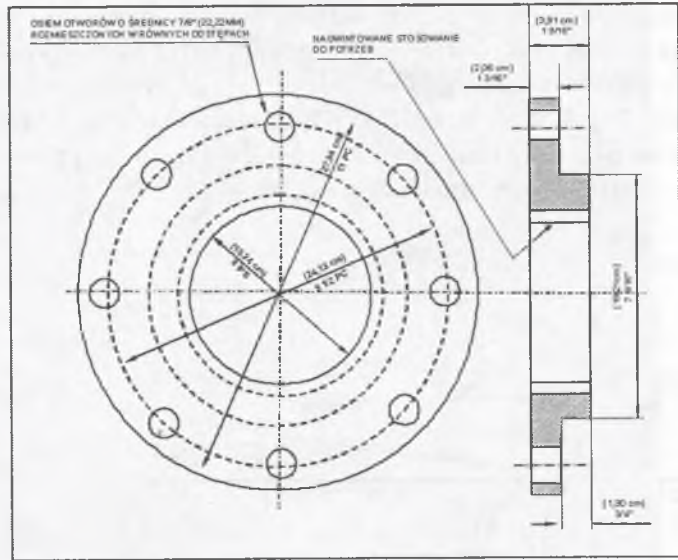
Rys. 54. System pojedynczej sondy tankowania na jednostkach z odbiornikiem

Źródło: ATP-16 (D), *Replenishment at sea...*, op. cit., 6-4.
Pojedyncza sonda i odbiornik.

Duży wpływ na skrócenie czasu uzupełniania paliwa na jednostce pływającej, a tym samym na zwiększenie bezpieczeństwa całej operacji, ma minimalna wydajność tankowania. W dokumentach standaryzacyjnych NATO określono minimalną wydajność tankowania paliwa okrętowego na 150 m³/h. Jej wartość zależy przede wszystkim od możliwości jednostki przyjmującej, a zwłaszcza od parametrów konstrukcyjnych systemu paliwowego zaopatrywanego okrętu.

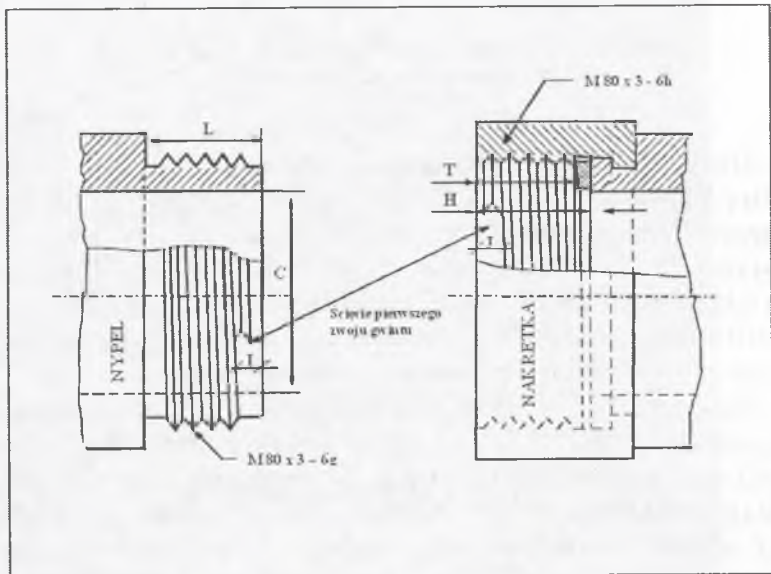
Na jednostkach pływających NATO obowiązują też standardowe złącza: sześciocalowe (152 mm) do podawania paliwa oraz dwupółcalowe (63 mm) do dostarczania wody. Na potrzeby jednostek pływających Marynarki Wojennej RP postanowienia dokumentów standaryzacyjnych sojuszu¹⁹¹ wprowadzono normami obronnymi, które określają parametry standardowych złączy. Wprowadzone normami obronnymi złącze do tankowania paliwa przedstawiono na rys. 55, a do podawania wody oraz zdawania ścieków i wód zaolejonych – na rys. 56.

¹⁹¹ *Replenishment of fuel...*, op. cit.



Rys. 55. Złącze do podawania i przyjmowania paliwa

Źródło: NO-20-A201:1998 – Złącza do podawania i przyjmowania paliwa dla jednostek pływających marynarki wojennej.



Rys. 56. Złącze do przekazywania ścieków sanitarnych i wód zaolejonych

Źródło: NO-20-A202:1998 – Złącza do przekazywania ścieków sanitarnych i wód zaolejonych z jednostek pływających marynarki wojennej do instalacji lodowych lub specjalistycznych jednostek pływających.

16.4. Uzupelnianie zapasów materiałów stałych na morzu

Oprócz uzupełniania ładunków płynnych na morzu, istotną rolę w utrzymaniu i odtwarzaniu gotowości bojowej okrętów w rejonie działania odgrywa terminowe dostarczanie materiałów, takich jak: rakiety, różnego rodzaju amunicja, żywność, części zamienne, zwanych ładunkami stałymi. Uzupelnianie zapasów stałych środków materiałowych i bojowych (RAS) realizowane jest metodami poziomymi lub pionowymi. W metodach poziomych wykorzystuje się poziomo ukierunkowane urządzenia przeznaczone do transportu ładunków z pokładu okrętu zaopatrującego na jednostkę bojową.

Przeładunek na morzu z jednostki zaopatrzeniowej na okręt bojowy ładunków stałych wymaga stosowania urządzeń o wiele bardziej skomplikowanych niż w wypadku ładunków płynnych. Między okrętami rozpięta jest lina podtrzymująca, po której porusza się blok wózka. Do niego podwieszają się przekazywany ładunek. Szczególnie istotne jest utrzymanie stałego naciągu liny nośnej, po której przemieszcza się wózek. W wyniku ruchu jednostek i falowania morza ładunki mogą się kołysać, co znacznie utrudnia ich przemieszczanie między burtami oraz bezpieczny odbiór przez jednostkę zaopatrywaną. Eliminowanie tych zjawisk wymaga stosowania różnego rodzaju wciągarek, które szybko reagują na odchylenia kursowe połączonych ze sobą liną nośną jednostek oraz innych urządzeń rejestrujących każde odchylenie ładunku od zadanego położenia i przekazujących sygnały do mechanizmów korygujących.

Transportowane na okrętach wsparcia logistycznego zaopatrzenie może składać się z ładunku jednorodnego lub wielu różnorodnych ładunków. Ładunki drugiego rodzaju przewożone są przez okręty zaopatrzeniowe wielofunkcyjne, przeznaczone do zapewnienia okrętom bojowym całościowej obsługi dostaw różnego rodzaju środków bojowych i materiałów. Okręty zaopatrzeniowe nie są nigdy ładowane do pełnej nośności, a droga do ładunku prowadzi korytarzami biegnącymi od dziobu do rufy i burt we wszystkich przestrzeniach magazynowych. Liczba stanowisk przeładunkowych na okręcie zaopatrzeniowym zależy od konstrukcji okrętu, warunków składowania ładunków i liczby personelu. Rozmieszczenie i dystrybucja ładunku na okręcie zaopatrzeniowym wykonywane są zgodnie

z planem załadunku, który powinien uwzględniać następujące okoliczności:

- projekt i konstrukcję okrętu zaopatrzeniowego;
- rodzaj i ilość ładunku;
- przewidywany harmonogram przeładunku na okręty zaopatrywane;
- typ i umiejscowienie stanowisk przeładunkowych na okrętach zaopatrywanych.

Efektywność operacji uzupełniania zapasów zależy od skuteczności przemieszczania ładunków z przestrzeni magazynowych do stanowisk przeładunkowych na okręcie zaopatrującym oraz od ich terminowego rozprowadzania na okręcie zaopatrywanym. Wyposażenie do przemieszczania ładunków składa się wózków widłowych, podnośników palet, transporterów i innych sprzętów. Na życzenie okręt zaopatrzeniowy może zapewnić okrętowi zaopatrywanemu określone wyposażenie do przemieszczania ładunków, np. wózki do palet i przenośniki na rolkach, które będzie używane w czasie uzupełniania zapasów. Wyposażenie to należy zwrócić przed rozdzieleniem się okrętów.

Podobnie jak w wypadku podawania ładunków ciekłych, można wyróżnić kilka wariantów osprzętu do przekazywania ładunków stałych. Schemat osprzętu do dostarczania ładunków stałych z wysoką, naprężaną liną, którą wybiera i wydaje okręt podający, przedstawiono na rys. 57.

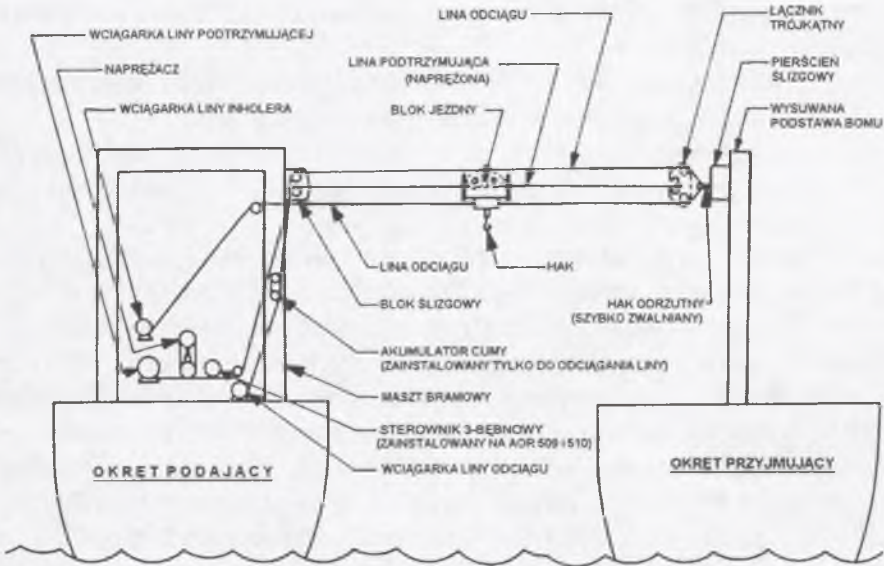
Urządzenia do przekazywania materiałów stałych, ze względu na masę jednostkową transportowanego ładunku, można podzielić na dwie podstawowe grupy: urządzenia z ciężkimi wozidłami o udźwigu powyżej 250 kg i z lekkimi wozidłami o udźwigu do 250 kg. Zaopatrywanie okrętów na morzu w materiały stałe przy wykorzystaniu ciężkich wozideł jest konieczne dla okrętów, którym dostarcza się sprzęt i środki bojowe (przede wszystkim rakiety) o masie jednostkowej powyżej 250 kg. Możliwość zaopatrywania okrętu w materiały stałe za pomocą lekkich wozideł ma decydujący wpływ na realizację zaopatrywania na morzu. Standard ten powinien być spełniony na wszystkich okrętach, które przewidziane są do wykonywania zadań w rejonach oddalonych od brzegowych urządzeń logistycznych¹⁹².

Na wybór metody przeładunku wpływa wiele czynników, do których zaliczyć należy:

- zdolność okrętu zaopatrywanego do przyjęcia od okrętu podającego liny podtrzymującej;

¹⁹² *Postanowienia dotyczące standardowych stacji odbiorczych zaprojektowanych do udźwigu ładunków o ciężarze do 250 kg*, STANAG 1217, MAS, 1991.

- typ i ilość przekazywanego ładunku;
- waga i rozmiar przekazywanego ładunku;
- pogoda i stan morza;
- dane o uzupełnianiu zapasów wskazujące na ograniczenia lub szczególne potrzeby okrętu przyjmującego.



Rys. 57. Osprzęt przekazywania automatycznie naprężanej liny wysokiej (specyfikacja Kanady)

Źródło: *Replenishment at sea...*, op. cit.

Bardzo często do uzupełniania zapasów wykorzystuje się osprzęt STREAM, który może występować w kilku wariantach:

- 1) Z naprężaną liną podtrzymującą:
 - z naprężanym inholerem – lina podtrzymująca i inholer są napięte ze stałym naprężeniem, wywieranym przez naprężacze lub windy automatyczne;
 - z inholerem wyluzowanym i odciąganiem – wydawana lina jest kontrolowana przez okręt przyjmujący, ładunek przemieszcza się przez luzowanie inholera okrętu podającego, podczas gdy okręt przyjmujący wybiera odciąg. Operowanie inholerem i odciąganiem odbywa się odwrotnie dla powrotu bloku jezdnego na okręt podający.
- 2) Z użyciem odciągów.
- 3) Z wykorzystaniem inholera i odciągów.

Ze względu na różnice dostępnego wyposażenia i ograniczenia przestrzeni na okrętach bojowych każdy okręt należy ropatrywać jako oddzielny przypadek. Okręty muszą opracować szybkie i efektywne techniki lub metody obsługi nadchodzących ładunków, które będą zgodne z zasadami bezpieczeństwa. Nowoczesne okręty zaopatrzeniowe dostarczają ładunek szybciej, niż okręt zaopatrywany może go rozprorowadzić. W konsekwencji prędkość uzupełniania zapasów zależy przede wszystkim od zdolności okrętu zaopatrywanego do opróżniania rejonu wyładunku.

Lekki fracht, taki jak poczta, zaopatrzenie medyczne, drobne części zamienne, może być przekazany za pomocą:

- manilowej liny podtrzymującej – używanej podczas przesyłania małych partii lekkich ładunków z jednego okrętu na drugi;
- liny gończej – stosowanej do przekazywania bardzo lekkich elementów, takich jak pojedyncze torby z pocztą.

Szczególłą ostrożność należy zachować podczas przekazywania amunicji i rakiet. Jest to bowiem najbardziej niebezpieczna operacja uzupełniania zapasów na morzu. Najważniejsze podczas dostarczania tego rodzaju ładunku jest to, aby ustrzec się przed zniszczeniami zarówno okrętu zaopatrzeniowego z amunicją, jak i zaopatrywanego. Okręty do transportu amunicji i rakiet są specjalnie zaprojektowanymi jednostkami, których ładownie mają wzmocnione poszycie, są wentylowane i wyposażone w instalację zraszania. Podczas przekazywania amunicji i rakiet okręty powinny poruszać się z prędkością 12–16 węzłów. Przed rozpoczęciem uzupełniania wszelkiego typu amunicji należy wypróbować używany osprzęt, wykonując cykl przekazywania z obciążeniem próbnym o ciężarze odpowiadającym ciężarowi przekazywanych środków bojowych. W trudnych warunkach atmosferycznych masa jednostkowa przekazywanych ładunków powinna być zredukowana do wielkości, która może być bezpiecznie obsługiwana przez załogi okrętów. Stosuje się również, przymocowane do łoża, na którym podawane są rakiety, liny opadające do wody. Pełnią one rolę dryfkotwy, zmniejszając rozkołys transportowanego ładunku.

Personel uczestniczący w przekazywaniu amunicji i rakiet musi znać i przestrzegać zasady bezpieczeństwa podczas obsługiwaniania materiałów wybuchowych, a także dokładnie zapoznać się ze stosowanymi metodami przeładunku i ich uwarunkowaniami.

16.5. Uzupelnianie zapasów metoda pionowa

Uzupełnianie zapasów metodą pionową (VERTEP) definiuje się jako użycie śmigłowca do transportu osób lub materiałów na okręt bądź z niego. Metoda ta w połączeniu z metodą na trawersie przyspiesza i zwiększa wydajność uzupełniania zapasów na morzu. Podczas uzupełniania ładunków stałych na małą skalę może ona całkowicie wyeliminować konieczność zastosowania metod poziomych. Metoda pionowa przynosi wiele korzyści operacyjnych. Jeżeli jest stosowana jako uzupełnienie metody poziomej, istotnie redukuje konieczny czas utrzymywania się na trawersie połączonych okrętów. Bez względu na to, czy jest stosowana razem z innymi metodami, czy samodzielnie, zapewnia znacznie większą elastyczność planowania i realizacji uzupełniania zapasów na okrętach¹⁹³. Do zalet metody pionowej należy:

- większa swoboda manewru okrętu przyjmującego, który niekoniecznie musi opuszczać swoje miejsce w szyku;
- mniejsze ograniczenia użycia uzbrojenia i sprzętu na okręcie przyjmującym;
- zmniejszenie całkowitego czasu uzupełnienia zapasów zaopatrywanych sił;
- zmniejszenie liczby ludzi zaangażowanych w działania przy małej skali uzupełniania zapasów;
- możliwość uzupełniania zapasów na okrętach stojących na kotwicy i w rejonach płytkich wód;
- natychmiastowe dostarczenie ładunku.

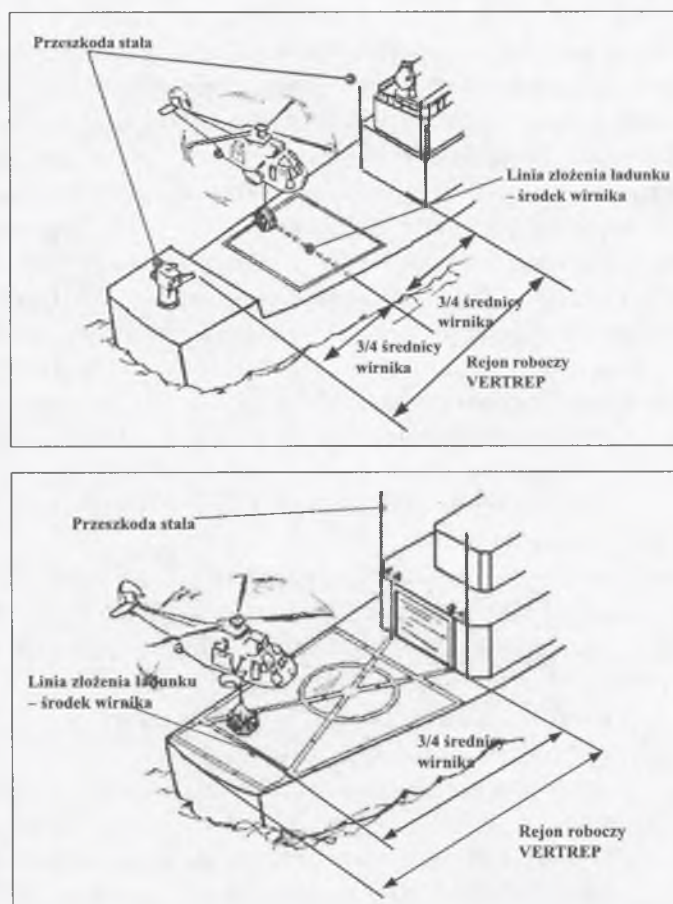
Do jej wad można natomiast zaliczyć:

- ograniczenie możliwości jej stosowania w warunkach słabej widoczności;
- wysoki koszt działań oraz gwałtowny wzrost stosunku kosztów do ilości ładunku w miarę zwiększania się odległości;
- standardowy udźwig śmigłowca ogranicza możliwości transportu wszystkich rodzajów środków materiałowych.

Metoda pionowa zapewnia bardzo szybkie przekazanie ładunku, bez straty czasu na zbliżenie się okrętów, połączenie się i rozłączenie. Może rozpocząć się natychmiast po osiągnięciu gotowości do przekazywania ładunków przez okręt przyjmujący i podający, nawet gdy

¹⁹³ ATP-16 (D), *Replenishment at sea...*, op. cit., *Uzupełnianie zapasów metodą pionową*, 0900 – *Koncepcja*.

znajdują się one w pewnej odległości od siebie. Wydajność transportu ładunków tą metodą zależy w znacznym stopniu od powierzchni obszaru roboczego, zdolności do natychmiastowej obsługi przyjmowanych ładunków na okręcie zaopatrywanym, długości drogi transportu, liczby i możliwości użytych śmigłowców oraz warunków atmosferycznych.



Rys. 58. Parametry rejonu roboczego VERTREP

Źródło: *Pionowe metody uzupełniania zapasów, oznaczanie rejonów, światła, prześwity i inne dane, STANAG 1162 (Edition 5), MAS/NAVY 1991.*

Na ogólny poziom realizacji zaopatrywania pionowego wpływ mają dwa jego podstawowe warianty: pionowy z możliwością lądowania na pokładzie zaopatrywanego okrętu lub w zawisie nad jego pokładem (rys. 58). Pierwszy sposób może być stosowany, jeśli na

pokładzie okrętu znajduje się lądowisko o ściśle określonych parametrach. Zaopatrywanie pionowe wykonywane drugim sposobem jest możliwe, gdy jednostka pływająca ma miejsce pozwalające na zawis śmigłowca przy zachowaniu bezpiecznej odległości od wszystkich wystających elementów konstrukcyjnych okrętu (nadbudówek, masztów, anten, uzbrojenia itp.)¹⁹⁴.

Śmigłowce powinny być wyposażone w niezawodne i łatwe do podłączenia zewnętrzne wyposażenie mocujące, które umożliwi podniesienie normalnego ładunku o masie 900–2250 kg. Najkorzystniejszą wydajność przekazywania ładunków można osiągnąć, gdy okręt zaopatrywany znajduje się w odległości 350–950 m pod wiatr, na trawersie okrętu zaopatrującego. Skuteczność spada wraz ze zwiększaniem odległości, a widzialność i stan pogody stają się bardziej istotne dla bezpieczeństwa operacji.

Do bardzo istotnych parametrów taktyczno-technicznych śmigłowców zaopatrzeniowych, ograniczających zaopatrywanie metodą VERTREP, zaliczyć należy:

- udźwig śmigłowca, na który wpływa wiele czynników (temperatura otoczenia, ciśnienie atmosferyczne, wilgotność względna i wiatr pozorny);
- autonomiczność, dodatkowo ograniczona zwiększonym zużyciem paliwa podczas transportu ładunków;
- ładowność śmigłowca.

Bardzo ważnym czynnikiem jest możliwość nawiązywania łączności zarówno radiowej, jak i wzrokowej z załogą śmigłowca. Zgodnie ze standardami NATO okręty zaopatrywane metodą VERTREP powinny posługiwać się w rejonie roboczym sprzętem przeciwpożarowym i do ratowania załóg śmigłowców. Operacja uzupełniania zapasów metodą pionową może być prowadzona efektywnie, nawet jeśli warunki pogodowe i stan morza uniemożliwiają wykonywanie lotów zgodnie z zasadami bezpieczeństwa lotów w złych warunkach atmosferycznych. Można prowadzić również nocne operacje, pamiętając jednak o ograniczonych możliwościach okrętu zaopatrywanego do oświetlenia obszaru roboczego. Właściwe jego oświetlenie pozwala pilotowi na bezpieczne zlokalizowanie okrętu, przetransportowanie ładunku i operowanie nim nad pokładem okrętu zaopatrywanego.

Metody zaopatrywania na morzu z wykorzystaniem urządzeń FAS, RAS i VERTREP wzajemnie się uzupełniają. Najlepsze efekty uzupełniania zapasów na morzu osiąga się, gdy na okręcie stosuje się wszystkie wymienione metody zaopatrywania.

¹⁹⁴ *Pionowe metody uzupełniania...*, op. cit.

16.6. Przekazywanie osób

Bardzo istotnym zagadnieniem i wymagającym szczególnego zabezpieczenia technicznego jest transport osób na pokład jednostki pływającej i z niego podczas przejścia morzem. Celem przekazywania personelu na jednostki pływające jest dostarczanie ekip serwisowych lub remontowych, wymiana załogi, ewakuacja medyczna i uzupełnianie strat.

Ludzie mogą być transportowani na jednostki pływające za pomocą:

1) Poziomych urządzeń RAS:

– osprzętu liny manilowej – osoby są zwykle transportowane przy użyciu krzeseł transportowych. W dobrych warunkach pogodowych można jednocześnie transportować dwie osoby. Zasadniczym ograniczeniem jest możliwość stosowania lin manilowych nie starszych niż pięcioletnie;

– osprzętu lekkiego jaksztagu – ludzie mogą być transportowani przy użyciu szelek śmigłowcowych. Używając tej metody można transportować w tym samym czasie tylko jedną osobę.

2) Łodzi okrętowych – w sprzyjających warunkach w ten sposób można przewozić wiele osób.

3) Śmigłowca – jest to sposób szybszy niż poprzednie. Ludzie mogą być zabierani z rejonu lądowania lub podnoszeni pojedynczo na szelkach z pokładu okrętu zaopatrzeniowego.

Transport chorych lub rannych wymaga szczególnej uwagi. Ranni, którzy są do tego zdolni, mogą być transportowani tak jak pozostały personel. W wypadku gdy ranny nie może siedzieć lub wymaga specjalnej opieki, niezbędne jest użycie noszy. Szczególnie zalecany jest transport chorych i rannych za pomocą śmigłowca. Pacjenci na noszach mogą być umieszczani na pokładzie lub podnoszeni na niego w specjalnym koszu.

BIBLIOGRAFIA

Analiza porównawcza struktury i treści taktyki Marynarki Wojennej w odniesieniu do standardów NATO, praca naukowo-badawcza pod kryptonimem „Tarantula”, AMW, Gdynia, 2004.

Bruchal M., *Charakterystyka procesu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych 3 Flotyli Okrętów*, AMW, Gdynia 2008.

Brzeziński M., Chylak E., *Eksplatacja w logistyce wojskowej*, „Bellona”, Warszawa 1996.

Brzeziński M., *Logistyka wojsk lądowych. Zabezpieczenie logistyczne oddziałów i pododdziałów w działaniach taktycznych*, WAT, Warszawa 1998.

Czermiński A., Grzybowski M., *Wybrane zagadnienia z organizacji i zarządzania*, WSAiB, Gdynia 1996.

Decyzja nr 46/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 stycznia 2007 r. w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, Dz.Urz. MON z 2007 r., nr 3, poz. 36.

Decyzja nr 49/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 lutego 2008 r. zmieniająca decyzję w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, Dz.Urz. MON z dnia 12 marca 2008 r., nr 3, poz. 16.

Decyzja nr 291/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 lipca 2006 r. w sprawie zasad i trybu zawierania w resorcie obrony narodowej umów, których przedmiotem jest uzbrojenie lub sprzęt wojskowy, Dz.Urz. MON z 2006 r., nr 14, poz. 179.

Decyzja nr 503/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 grudnia 2006 r. w sprawie wdrożenia programu pilotażowego oddzielenia w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych, Dz.Urz. MON z 2006 r., nr 22, poz. 293 z późn. zm.

Decyzja nr 555/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 grudnia 2007 r. w sprawie organizacji żywienia, DzUrz MON z 2007 r., nr 24, poz. 249.

Design criteria for replenishment aspects of new construction naval vessels, STANAG 1310 RAS (Edition 3), MAS 1999.

Dinter S., *Transformacja logistyki kosztem Sił Zbrojnych RP*, „Przegląd Sił Powietrznych”, 2005, nr 10.

Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej (DD/4.1), SGWP – DMW, Gdynia 2008.

Doktryna logistyczna sił lądowych, ALP-9 (B), STANAG 2406.

Doktryna logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (DD/4), SGWP – GZL, Warszawa 2004.

Ficoń K., *Logistyka operacyjna. Na przykładzie resortu obrony narodowej*, „BEL Studio”, Warszawa 2004.

Ficoń K., *Problemy wdrażania informatyki w systemie logistycznym Marynarki Wojennej*, IV Resortowa Konferencja Naukowa „Logistyka w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, AMW, Gdynia 1997.

Ficoń K., *System zaopatrywania sił morskich*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny”, 2000, nr 2.

Ficoń K., *Współczesna logistyka wojskowa*, „BEL Studio”, Warszawa 2002.

Grządkowski W., *Uzbrojenie minowe w wojnie na morzu*, „Przegląd Morski”, 1991, nr 10.

Grzywacz W., *Ekonomika transportu*, WKiŁ, Warszawa 1989.

Handbook on naval port information and logistic support arrangements of NATO navies, ALP – 1 (D) (NAVY), NATO 1981.

Ilnicki M., Makowski A., Pejas S., *Wojna minowa na morzu*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Warszawa 1998.

Ilnicki M., *Użycie morskiej broni minowej. Aspekty strategiczno-obronne i prawnomiędzynarodowe*, „Zeszyty Naukowe AMW”, Gdynia 1996.

Informator o portach wojennych i przepisy wsparcia logistycznego Sił Morskich NATO, ALP-1(D) (NAVY), MAS 2000.

Instrukcja o przewozach wojsk transportem kolejowym (DD/4.4.1), Szef. Kom. 164/2005.

Instrukcja o zasadach przeprowadzania dni technicznych na okrętach i pjp Marynarki Wojennej, załącznik do Zarządzenia Dowódcy Marynarki Wojennej nr 22 z dnia 4 marca 1994 r.

- Klatka N., *Konstrukcje obron biernych. Część IB. Odporność udarowa okrętu*, WSMW, Gdynia 1985.
- Koch M., *Gospodarka wojskowa. Stan i perspektywy*, MON, Warszawa 1987.
- Koncepcja oddzielenia w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych*, SGWP, Warszawa 2006.
- Krakowiak K., *System kierowania zabezpieczeniem logistycznym na przykładzie okrętu typu „Oliver Hazard Perry”*, AMW, Gdynia 2006.
- Krakowski W., *Rola i miejsce Inspektoratu Logistyki w Siłach Zbrojnych RP (praca studyjna)*, AMW, Gdynia 2007.
- Kurzyca B., Kudela S., *Rozwój strukturalny służb logistycznych Marynarki Wojennej 1919–1990*, IV Resortowa Konferencja Naukowa „Logistyka w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, AMW, Gdynia 1997.
- Makowski A., Kubiak K., *Działania sił morskich w wojnach i konfliktach lokalnych. Cz. 1: 1945–1956*, AMW, Gdynia 2004.
- Makowski A., *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000.
- Mańkowski R., *Baza lotnicza wojsk lotniczych i obrony powietrznej*, AON, Warszawa 1994.
- Miecznikowski R., *Taktyka Marynarki Wojennej*, AMW, Gdynia 1997.
- Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1 SUPP. 1*, NATO STANAG 1406.
- NATO – *poradnik logistyki*, MON – BWSN, Norm. 10/97, Warszawa 1997.
- NO-20-A201:1998 – *Złącza do podawania i przyjmowania paliwa dla jednostek pływających marynarki wojennej*.
- NO-20-A202:1998 – *Złącza do przekazywania ścieków sanitarnych i wód zaolejonych z jednostek pływających marynarki wojennej do instalacji lądowych lub specjalistycznych jednostek pływających*.
- Normy należności stosowania i rozchodu materiałów pędnych i smarów dla jednostek pływających MW*, Mar. Woj. 930/85 z późn. zm., DMW, Gdynia 1985.
- Normy zużycia MPiS dla jednostek brzegowych MW*, Mar. Woj. 1098/92 z późn. zm., DMW, Gdynia 1991.

Normy zużycia MPiS dla jednostek pływających MW, Mar. Woj. 960/86 z późn. zm., DMW, Gdynia 1986.

Nowak E., *Komunikacje i wojna*, „Bellona”, Warszawa 1994.

Nowak E., *Logistyka wojskowa. Zarys teorii*, AON, Warszawa 1994.

Obwieszczenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 kwietnia 2006 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie bezpłatnego wyżywienia żołnierzy zawodowych i kandydatów na żołnierzy zawodowych, DzU z 2006 r., nr 71, poz. 497.

Organizacja przygotowania i przemieszczania wojsk oraz ładunków wojskowych drogą morską. Poradnik, Mar. Woj. 1267/2004, DMW.

Pajewski K., *Logistyczny system zaopatrywania na przykładzie resortu obrony narodowej*, „Bellona”, Warszawa 1995.

Pionowe metody uzupełniania zapasów, oznaczanie rejonów, światła, prześwity i inne dane, STANAG 1162 (Edition 5), MAS/NAVY 1991.

Podstawowe informacje o budżecie MON na 2008 r., Departament Budżetowy MON, Warszawa 2008.

Podstawowe informacje o budżecie MON na lata 2001–2008, Departament Budżetowy MON.

Podstawowe kalkulacje operacyjno-taktyczne, Szt. Gen. 1299/87, MON, Warszawa 1988.

Podstawy gospodarki wojskowej, red. J. Wojtczak, K. Pajewski, Inspektorat Logistyki SGWP, WSOSK, Warszawa 1993.

Podział kompetencji i zadań pomiędzy wojskowymi oddziałami gospodarczymi i jednostkami wojskowymi uczestniczącymi w programie pilotażowym oddzielania w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych, SGWP – ZPL, Warszawa 2008.

Postanowienia dotyczące standardowych stacji odbiorczych zaprojektowanych do udźwigu ładunków o ciężarze do 250 kg, STANAG 1217, MAS 1991.

Prokopiuk R., *Zadania i celowość powstania 6 WOG – Ustka* (praca studyjna), AMW, Gdynia 2007.

Przepisy o gospodarce materiałami pędnymi i smarami na jednostkach pływających MW w czasie pokoju, DMW, Mar. Woj. 878/82, Gdynia 1982 z późn. zm.

Przepisy o gospodarce materiałowej w służbach morskich, DMW, Mar. Woj. 1272/2005, Gdynia 2005.

Regulamin działań Marynarki Wojennej (DD/3.1), SGWP – DMW, Gdynia 2008.

Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, MON – DMW, Mar. Woj. 1084/90, Gdynia 1990.

Replenishment at sea – multinational manual, ATP-16 (D), MAS 1998, 0200 – *Planowanie uzupełniania zapasów na morzu*; 0610 – *Opis ogólny metod tankowania*; *Uzupełnianie zapasów metodą pionową*, 0900 – *Koncepcja*.

Replenishment of fuel in harbor and replenishment of water in harbor and at sea, Annex A, STANAG 1084 (Edition 5), MAS 1996.

Rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej nr 17/Org./N1 z dnia 10 lutego 2007 r. w sprawie sformowania 6. Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Ustce.

Rozkaz nr 907/Log./P4 Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 31 lipca 2007 r. zmieniający rozkaz w sprawie wdrożenia programu pilotażowego oddzielenia w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych.

Rozkaz nr 93/Log./P4 Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 31 stycznia 2007 r. w sprawie wdrożenia programu pilotażowego oddzielenia w wojskowych jednostkach budżetowych funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych.

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 stycznia 1997 r. w sprawie amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, DzU nr 6, poz. 35.

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2001 r. w sprawie odpowiedzialności majątkowej żołnierzy za wyrządzone przez nich szkody, DzU nr 138, poz. 1557.

Słownik języka polskiego, t. 1, PWN, Warszawa 1984.

Słownik logistyczno-operacyjny Marynarki Wojennej, DMW, Mar. Woj. 1229/99, Gdynia 1999.

Słownik terminów i definicji NATO, AAP-6 (U), MON – BWSN, Warszawa 1998.

Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego, oprac. pod kier. B. Balcerowicza, AON, Warszawa 2002.

Sojusznicza doktryna i procedury połączonego wsparcia przez państwo gospodarza, AJP-4.5, 1–2.

Sposoby wielonarodowego wsparcia logistycznego (AJP-4.9), STALAG 2512 LOG, NATO 2005.

Strategia strategiczna sojuszy, przyjęta na spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej w Waszyngtonie (23–24 kwietnia 1999 r.).

System analizy i oceny strat sił morskich w działaniach wojennych (praca naukowo-badawcza pod kryptonimem „Welon”), AMW, Gdynia 2007.

Szydłowski A., *Istota standardowych procedur zabezpieczenia logistycznego w Siłach Zbrojnych NATO*, IV Resortowa Konferencja Naukowa „Logistyka w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, AMW, Gdynia 1997.

Usługi portowe – procedura operacyjna (NAMSA, kupujący, kontraktorzy), OP-LU-M 04, NATO 2003.

Ustawa z dnia 2 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2001–2006, DzU z 7 maja 2004, nr 107, poz. 1136.

Ustawa z dnia 25 maja 2001 r. o odpowiedzialności majątkowej żołnierzy, DzU z 2001 r., nr 89, poz. 967.

Ustawa z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2001–2006, DzU z 25 lipca 2001, nr 76, poz. 804.

Ustawa z dnia 30 maja 1996 r. o rezerwach państwowych, DzU z 2007 r., nr 89, poz. 594.

Ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, DzU z dnia 20 grudnia 2005 r., nr 249, poz. 2104.

Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, DzU nr 19, poz. 177.

Welman T., *Zmiany systemu zabezpieczenia komunikacyjnego wojsk*, „Przegląd Kwatermistrzowski”, Zeszyt 2(243), Warszawa 1993.

Witek J., *Zmiany struktury organizacyjnej logistyki Marynarki Wojennej w latach 2006–2009* (praca studyjna), AMW, Gdynia 2008.

Woźnicki T., *Zaopatrywanie okrętów na morzu. Środki techniczne i sprzęt specjalistyczny*, DMW, Gdynia 1990.

Wójcik J., *Użycie przeciwokrętowych pocisków kierowanych w czasie wojen i konfliktów lokalnych* (praca studyjna), AMW, Gdynia 1998.

Wytyczne szefa Logistyki Marynarki Wojennej RP, DMW, Gdynia 2003.

Założenia reorganizacji logistyki resortu obrony narodowej w latach 2005–2010, GZL P-4, Warszawa 2005.

Zasady pobierania paliwa na okręty Marynarki Wojennej RP w portach zagranicznych. Zanieczyszczenia mikrobiologiczne. Poradnik, DMW, Gdynia 2006.

Zasady, polityka i parametry planowania zabezpieczenia medycznego ACE, AD 85-8.

Strony internetowe

<http://www.iwspisz.wp.mil.pl/pl/23.html>

www.finmon.wp.mil.pl

<http://www.dbmon.wp.mil.pl/pl/index.html>

Załącznik

**ZESTAWIENIE GESTORÓW UZBROJENIA
I SPRZĘTU WOJSKOWEGO ORAZ CENTRALNYCH
ORGANÓW LOGISTYCZNYCH**

Grupa V – sprzęt i materiały służby zdrowia

| Lp. | Sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego | Gestor | Centralny organ logistyczny |
|-----|---|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. | Zestawy medyczne i sprzęt tabelaryczny | Inspektorat Wojskowej Służby Zdrowia | Inspektorat Wojskowej Służby Zdrowia |
| 2. | Samochody sanitarne i pojazdy specjalne służby zdrowia, w tym opancerzone | | |
| 3. | Wyposażenie medyczne wozów ewakuacji medycznej (transporterów opancerzonych kołowych i gąsienicowych) | | |
| 4. | Medyczny sprzęt ratowniczo-ewakuacyjny | | |
| 5. | Wyposażenie medyczne wozów bojowych, statków powietrznych, jednostek pływających i obiektów stacjonarnych służby zdrowia | | |
| 6. | Sprzęt medyczny do badań lotniczo-lekarskich | | |
| 7. | Sprzęt medyczny diagnostyczno-laboratoryjny | | |
| 8. | Sprzęt i aparatura medyczna naukowo-badawcza | | |
| 9. | Produkty lecznicze, wyroby medyczne, produkty biobójcze i kosmetyki | | |
| 10. | Indywidualne wyposażenie medyczne żołnierzy | | |
| 11. | Sanitarne urządzenia adaptacyjne do pojazdów samochodowych | | |
| 12. | Urządzenia szkolno-treningowe oraz wyposażenie bazy szkoleniowej (garnizonowej i poligonowej) dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |
| 13. | Namioty i kontenery specjalistyczne (medyczne) | | |
| 14. | Chemiczne źródła zasilania dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |
| 15. | Sprzęt i środki do indywidualnej ochrony przed skażeniami biologicznymi oraz promieniowaniem mikrofalowym | | |
| 16. | Chłodnie i worki do przechowywania i transportu zwłok | | |

Źródło: załącznik do Decyzji nr 49 Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 lutego 2008 r. zmieniającej decyzję w sprawie określenia funkcji gestorów i centralnych organów logistycznych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w resorcie obrony narodowej, s. 5–6.

Grupa IV – sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego. Sprzęt i środki materiałowe służby żywnościowej

| Lp. | Sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego | Gestor | Centralny organ logistyczny |
|-----|--|---|---|
| 17. | Wypożyczenie obiektów kuchennych i magazynowych (urządzenia chłodnicze, maszyny gastronomiczne i sprzęt stołowo-kuchenny) | Szeftostwo Służby Żywnościowej Inspektoratu Wsparcia | Szeftostwo Służby Żywnościowej Inspektoratu Wsparcia |
| 18. | Produkty żywnościowe i ich opakowania | | |
| 19. | Sprzęt polowy służby żywnościowej, w tym opancerzony (samochody do przewozu chleba, chłodnie na samochodzie, ciastownice, cysterny do wody na samochodzie i przyczepie, kasyna i bufety polowe, piece piekarskie), kuchnie polowe, zbiorniki na wodę, polowe magazyny wody, podgrzewacze wody, manierki, menażki, niezbędniki itp. | | |
| 20. | Kontenery chłodnicze | | |
| 21. | Technologiczne meble kuchenne oraz urządzenia i środki do higienizacji stołówek | | |
| 22. | Urządzenia szkoleniowe oraz wyposażenie bazy szkoleniowej (garnizonowej i poligonowej) dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |
| 23. | Kontenery specjalistyczne służby żywnościowej | | |
| 24. | Chemiczne źródła zasilania do uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |

Źródło: załącznik do Decyzji nr 49 Ministra Obrony Narodowej..., op. cit., s. 3.

Grupa IV – sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego.

Sprzęt i środki materiałowe służby materiałów pędnych i smarów

| Lp. | Sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego | Gestor | Centralny organ logistyczny |
|-----|---|---|---|
| 25. | Materiały pędne i smary oraz płyny i specyfikacji eksploatacyjne do techniki naziemnej, lotniczej i morskiej | Szefostwo Służby Materiałów Pędnych i Smarów Inspektoratu Wsparcia | Szefostwo Służby Materiałów Pędnych i Smarów Inspektoratu Wsparcia |
| 26. | Rakietowe materiały napędowe, sprzęt do rakietowych materiałów napędowych | | |
| 27. | Sprzęt transportowo-dystrybucyjny i filtracyjny do materiałów pędnych i smarów do techniki naziemnej, lotniczej i morskiej, w tym opancerzony | | |
| 28. | Sprzęt i urządzenia filtracyjne i dystrybucyjne do materiałów pędnych i smarów do techniki naziemnej, lotniczej i morskiej | | |
| 29. | Urządzenia magazynowo-dystrybucyjne do materiałów pędnych i smarów do techniki naziemnej, lotniczej i morskiej oraz ich wyposażenie | | |
| 30. | Okrętowy sprzęt do materiałów pędnych i smarów | | |
| 31. | Zbiorniki magazynowe i transportowe do materiałów pędnych i smarów | | |
| 32. | Urządzenia szkolno-treningowe oraz wyposażenie bazy szkoleniowej (garnizonowej i poligonowej) dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |
| 33. | Kontenery specjalistyczne służby materiałów pędnych i smarów | | |
| 34. | Sprzęt rozlewczy i pomiarowy do materiałów pędnych i smarów | | |
| 35. | Rurociągi polowe do materiałów pędnych i smarów wraz z ich wyposażeniem | | |
| 36. | Chemiczne źródła zasilania do uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |

Źródło: załącznik do Decyzji nr 49 Ministra Obrony Narodowej..., op. cit., s. 3.

**Grupa IV – sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego.
Sprzęt i środki materiałowe służby mundurowej**

| Lp. | Sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego | Gestor | Centralny organ logistyczny |
|-----|---|--|--|
| 37. | Przedmioty zaopatrzenia mundurowego | Szefostwo Służby Mundurowej Inspektoratu Wsparcia | Szefostwo Służby Mundurowej Inspektoratu Wsparcia |
| 38. | Materiały i narzędzia do naprawy i konserwacji przedmiotów zaopatrzenia mundurowego | | |
| 39. | Namioty obozowe | | |
| 40. | Sprzęt polowy służby mundurowej, w tym opancerzony (pralnie, łaźnie, urządzenia grzejne i do wytwarzania pary) | | |
| 41. | Sprzęt stacjonarny służby mundurowej, wyposażenie warsztatów krawieckich, szewskich, pralni i łaźni | | |
| 42. | Urządzenia szkolno-treningowe oraz wyposażenia bazy szkoleniowej (garnizonowej i poligonowej) dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |
| 43. | Kontenery specjalistyczne służby mundurowej | | |

Źródło: załącznik do Decyzji nr 49 Ministra Obrony Narodowej..., op. cit., s. 3.

Grupa X – uzbrojenie i sprzęt morski

| Lp. | Sprzęt i środki zaopatrzenia logistycznego | Gestor | Centralny organ logistyczny |
|-----|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Okręty bojowe | Zarząd Operacji Morskich N-3 DMW | Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia |
| 2. | Morskie urządzenia optoelektroniczne i optyczne | | |
| 3. | Systemy kierowania uzbrojeniem morskim | | |
| 4. | Morskie uzbrojenie i sprzęt broni podwodnej, artyleryjskiej i raketowej | | |
| 5. | Kontenery specjalistyczne do uzbrojenia i sprzętu wojskowego, którego gestorem są komórki wewnętrzne Dowództwa Marynarki Wojennej (DMW) | | |
| 6. | Chemiczne źródła zasilania do uzbrojenia i sprzętu wojskowego, którego gestorem są komórki wewnętrzne DMW, z wyłączeniem źródeł do morskich środków bojowych | | |
| 7. | Morskie środki bojowe (raketowe, artyleryjskie, broni podwodnej) wraz z chemicznymi źródłami zasilania | | Szefostwo Środków Bojowych Inspektoratu Wsparcia |
| 8. | Okręty szkolne | Szefostwo Szkolenia Morskiego DMW | Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia |
| 9. | Jachty morskie, łodzie okrętowe (motorowe), wiosłowe, transportowe, pontony i robocze | | |
| 10. | Morskie urządzenia treningowe i тренаżery symulacji bojowej | | |
| 11. | Morski sprzęt minerski | Szefostwo Inżynierii Morskiej DMW | Szefostwo Eksploatacji Sprzętu Inżynieryjnego i OPBMR Inspektoratu Wsparcia |
| 12. | Urządzenia szkolno-treningowe oraz wyposażenie bazy szkoleniowej (garnizonowej i poligonowej) dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego, którego gestorem są komórki wewnętrzne DMW | Oddział Szkolenia Specjalistycznego DMW | Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia |
| 13. | Okręty i kutry ratownicze | Szefostwo Ratownictwa Morskiego DMW | |
| 14. | Ratownicze, ratunkowe, zabezpieczenia prac nurkowych i szalupy ratunkowe | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | |
|-----|---|---|---|--|
| 15. | Morski oraz lotnictwa morskiego sprzęt ratunkowy, ratowniczy i nurkowy | Szefostwo Ratownictwa Morskiego DMW | Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia | |
| 16. | Komory hiperbaryczne i dekompresyjne stacjonarne okrętowe i transportowe | | | |
| 17. | Zespoły sprężarkowe techniki hiperbarycznej i dekompresyjnej | | | |
| 18. | Morskie urządzenia radiowe, radiolokacyjne, hydroakustyczne, hydrolokacyjne i magnetyczne | Zarząd Dowodzenia i Łączności N-6 DMW | | |
| 19. | Urządzenia do łączności podwodnej | | | |
| 20. | Urządzenia morskiej sygnalizacji wzrokowej | | | |
| 21. | Okrętowe systemy watki i dowodzenia | | | |
| 22. | Morskie zautomatyzowane systemy dowodzenia | | | |
| 23. | Okręty rozpoznawcze | Zarząd Rozpoznania i Walki Elektronicznej DMW | | Szefostwo Eksploatacji Sprzętu Łączności, Informatyki i Walki Elektronicznej Inspektoratu Wsparcia |
| 24. | Morskie rozpoznawczo systemy bezzałogowe | | | |
| 25. | Okrętowe systemy rozpoznania i walki elektronicznej | | | |
| 26. | Okrętowe zestawy zakłóceń pasywnych | Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej | Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia | |
| 27. | Okręty, kutry, motorówki i ładzie hydrograficzne | | | |
| 28. | Sprzęt i urządzenia służby hydrometeorologicznej oceanograficznej stosowany do zabezpieczenia sił Marynarki Wojennej | | | |
| 29. | Morski sprzęt nawigacyjny i hydrograficzny | | | |
| 30. | Urządzenia i systemy radionawigacji morskiej (w tym satelitarne) | | | |
| 31. | Sprzęt, oprogramowanie i środki materiałowe do automatycznego przetwarzania danych morskiej informacji geoprzestrzennej oraz tworzenia hydrograficznych produktów końcowych dla wsparcia geoprzestrzennego sił morskich | | | |
| 32. | Sprzęt wyposażenie geodezyjne do zabezpieczenia hydrograficznych pomiarów morskich | | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----|---|--|---|
| 33. | Analogowe i cyfrowe mapy morskie, publikacje nautyczne i wydawnictwa specjalne morskiej informacji geoprzestrzennej | Biurowo Hydro-graficzne Marynarki Wojennej | Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia |
| 34. | Zespoły sprężarkowo i prądotwórcze do inżynierii morskiej | Zarząd Planowania Obronnego i Rozwoju N-5 DMW | Szefostwo Infrastruktury Inspektoratu Wsparcia |
| 35. | Zespoły spalinowo elektryczne do awaryjnego zasilania ilar systemów, urządzeń i obiektów infrastruktury portowej | | |
| 36. | Sprzęt, wyposażenie i urządzenia portowe | | |
| 37. | Okręty pomocnicze i bazowe jednostki pływające | Zarząd Planowania Logistycznego N-4 DMW | Szefostwo Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia |
| 38. | Stacje kontrolne-pomiarowe pól fizycznych okrętów, sprzęt i urządzenia obrony biernej oraz poligonów demagnetyzacyjnych | | |
| 39. | Sprzęt i urządzenia techniczno-okrętowe, w tym okrętowe (stacjonarne) systemy do walki z wodą i pożarem | | |
| 40. | Kontenery morskie i palety okrętowe | | |
| 41. | Urządzenia i sprzęt warsztatów techniki morskiej | | |
| 42. | Rakietowozwo do przewozu rakiet morskich | | |
| 43. | Torpedowozwo | | |
| 44. | Sprzęt i urządzenia do załadunku rakiet i torped na okręty – ruchomy (dźwigi i żurawie) | | |
| 45. | Śmigłowce i samoloty morskie | Oddział Lotnictwa DMW | Szefostwo Techniki Lotniczej Inspektoratu ratu Wsparcia |
| 46. | Lotnicze systemy urządzenia morskie | | |
| 47. | Lotnicze urządzenia szkolno-treningowe (symulatory) dla uzbrojenia i sprzętu wojskowego gestora | | |
| 48. | Mobilne lądowe zestawy rakietowe MW | Szefostwo Wojsk Obrony Przeciwlotniczej i Artylerii Rakietowej DMW | Szefostwo Służby Uzbrojenia i Elektroniki Inspektoratu Wsparcia |
| 49. | Urządzenia szkolno-treningowe dla mobilnych lądowych zestawów rakietowych Marynarki Wojennej | | |
| 50. | Środki bojowe do mobilnych lądowych zestawów rakietowych Marynarki Wojennej | | |

Źródło: załącznik do Decyzji nr 49 Ministra Obrony Narodowej..., op. cit., s. 11–12.

SŁOWNIK PODSTAWOWYCH TERMINÓW LOGISTYCZNYCH*

A

Administracja (*administration*)

Organy wojskowe i ich działalność w czasie pokoju obejmująca wszystkie sprawy sił zbrojnych, niewchodzące jednak w zakres dowodzenia i szkolenia wojsk, oraz ogół czynności mających na celu zapewnienie wojsku wszystkiego, co jest mu potrzebne do życia i walki.

Amortyzacja (*amortization*)

Rozłożone w czasie zużycie wartości środków trwałych (uzbrojenia, techniki, budynków itd.). Wartość tego zużycia, wyrażona w jednostkach pieniężnych, wliczona jest w koszty. Zużycie ustala się, stosując stopę procentową roczną lub miesięczną, obliczoną od wartości początkowej środka trwałego.

Aparat państwowy (*state machine*)

Termin prawniczy oznaczający system organów państwowych i obsługujących je urzędów oraz instytucji, które służą centralnemu ośrodkowi decyzji politycznej do prowadzenia bieżącej polityki państwa i kierowania życiem zbiorowym ludzi.

Awaria (*breakdown*)

Uszkodzenie sprzętu powstałe w trakcie (w wyniku) użytkowania, które powoduje natychmiastową utratę zdolności technicznej i pociąga

* Słownik został opracowany na podstawie: *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej* (DD/4.1), Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2008; *Słownik logistyczno-operacyjny Marynarki Wojennej*, Mar. Woj. 1229/99, Gdynia 1999; *Słownik terminologiczny. Integracja Sił Zbrojnych RP z NATO*, wyd. WAT, Warszawa 1997; *Słownik terminów i definicji NATO*, AAP-6 (U), MON, BWSN, Warszawa 1998.

za sobą – zazwyczaj – konieczność wykonania remontu średniego lub głównego mimo niezuzycia określonego ресурсu technicznego.

B

Bezpieczeństwo (*safety*)

1. Kategoria dotycząca państw, organizacji i społeczności międzynarodowych. Można przyjąć, że pojęcie to oznacza brak zagrożenia, pewność, spokój lub wolność od szkodliwych skutków wojen. Bezpieczeństwo rozumiane jest też jako cel działania rządu, który dąży do zapewnienia wewnętrznych i zewnętrznych warunków sprzyjających rozwojowi państwa i jego życiowym interesom oraz ochrony przed istniejącymi i potencjalnymi zagrożeniami.

2. Ochrona baz i systemów uzbrojenia, ludzi, sprzętu wojskowego i informacji w celu zapewnienia swobody działania dowódcy i obniżenia skutków działalności przeciwnika.

Budżet (*budget*)

Systematyczne zestawienie zaplanowanych wydatków państwa (albo lokalnego organu władzy) na przewidywany prawem okres budżetowy (najczęściej rok).

C

Cykl naprawczy (*reparation cycle*)

Liczba obsługa i napraw do pierwszego remontu głównego i pomiędzy kolejnymi remontami głównymi.

Cykl obsługa (*service cycle*)

Uporządkowana co do kolejności występowania i zakresu czynności oraz powtarzająca się co pewien okres liczba zabiegów obsługowych i organizacyjnych wykonywanych między naprawami, w wyniku których odtwarza się zużyty resurs.

Czynniki gotowości i zdolności podtrzymywania działań (*readiness and sustainability factors*)

Parametry gotowości i zdolności do podtrzymania działań (ciągłości walki) wykorzystywane w wojskowym planowaniu operacyjnym i logistycznym.

D

Dochód narodowy (*net national income*)

Strumień końcowych produktów i usług wykonanych w danym kraju w ciągu roku, wyrażony w jednostkach pieniężnych, lub strumień dochodów uzyskanych w związku z ich wytwarzaniem (inaczej zwany produktem krajowym).

Doktryna (*doctrine*)

Podstawowe zasady, według których siły zbrojne prowadzą swoją działalność, realizując określone cele. Jest autorytatywna, ale podczas jej stosowania należy dokonywać oceny sytuacji.

Dowodzenie operacyjne (*operational command* – OPCOM)

Uprawnienia przyznane dowódcy do przydzielania zadań podległym dowódcom, rozmieszczania jednostek, zmiany ich podległości w przydzielonych siłach oraz zachowania lub przekazania kontroli operacyjnej lub taktycznej, jeśli uzna to za konieczne. Uwaga: dowodzenie operacyjne nie obejmuje odpowiedzialności za administrację.

Dowodzenie taktyczne (*tactical command* – TACOM)

Władza przyznana dowódcy do stawiania zadań wojskom znajdującym się pod jego dowództwem w celu wykonania zadania bojowego postawionego przez wyższego przełożonego.

Dostawy (*supplies*)

Proces zasilania wojsk zaopatrzeniem.

E

Eksploatacja (*exploitation*)

Zespół celowych działań organizacyjno-technicznych i ekonomicznych prowadzonych na rzecz obiektu technicznego od chwili przejęcia obiektu przez wykorzystanie go zgodnie z przeznaczeniem aż do jego likwidacji.

Elementy logistyczne (*logistical elements*)

Wydzielone siły i środki z oddziałów i pododdziałów logistycznych, zorganizowane w grupy do zabezpieczenia materiałowego, technicznego i medycznego walczących wojsk. Wielkość elementów logistycznych, które będą towarzyszyć wojskom, zależy od składu bojowego i powinna pozwolić na wykonanie zadań niezależnie od sytuacji bojowej.

Ewakuacja techniczna (*technical evacuation*)

Wymuszone przemieszczenie niezdatnego do użycia lub pozostawionego sprawnego uzbrojenia i sprzętu wojskowego z obszaru zagrożonego do innego miejsca oraz z położenia nienaturalnych (przewrócenie, zatopienie, ugrzęźnięcie) w użytkowe.

Etap ewakuacji (*evacuation stage*)

Siły i środki służby zdrowia (punkty opatrunkowe) rozwinięte w wyznaczonym rejonie, przeznaczone do przyjmowania, segregacji rannych i chorych, udzielania pomocy medycznej oraz przygotowywania do dalszej ewakuacji.

Ewakuacja medyczna (*medical evacuation* – MEDEVAC)

Transport rannych i chorych z kwalifikowaną opieką medyczną przez poszczególne poziomy zabezpieczenia medycznego. Ewakuacja medyczna odbywa się za pomocą odpowiednio przygotowanych pojazdów lądowych (np. ambulansów) lub powietrznych (śmigłowców). Terminem tym określany jest również transport poszkodowanych pomiędzy obiektami medycznymi.

Ewakuacja rannych (*casualty evacuation* – CASEVAC)

działania ratunkowe, polegające na transporcie rannych z pola walki lub miejsca katastrofy przez personel medyczny do obiektów medycznych (np. szpitala polowego). Dotyczy strat sanitarnych na polu walki.

F

Fundusz naprawczy remontowy (*repair fund*)

Określona liczba urządzeń technicznych, zgromadzona w ustalonym miejscu (np. zakład, baza, warsztat remontowy), wymagających naprawy (remontu). Fundusz naprawczy powstaje jako rezultat użytkowania, długotrwałego przechowywania i działań bojowych.

Fundusz wymienny (*exchange fund*)

Ustalona przez dowódcę liczba (ilość) sprzętu lub materiałów utrzymywana dla wymiany.

G

Główny wysiłek (*main effort*)

Koncentracja wojsk i środków w określonym rejonie, w którym dowódca dąży do zrealizowania swojej decyzji. Główny wysiłek określany jest przez dowódcę w odniesieniu do specjalnie wyznaczonego, podległego mu oddziału. Dowódca zabezpiecza pomyślność głównego wysiłku przez wsparcie i użycie odwodów dla szybkiego jego wzmocnienia.

Gospodarka narodowa (*nation's economy*)

Obejmuje łącznie wszystkie gospodarstwa indywidualne i zespołowe w sferze produkcji, usług, obrotu i konsumpcji na obszarze państwa. Używa się zamiennie terminów *gospodarka kraju* i *gospodarstwo narodowe*.

Gotowość bojowa (*readiness*)

Stan, w którym oddział lub związek taktyczny gotowy jest do działań bojowych w miejscu stałej dyslokacji lub aktualnego położenia. Oddział lub związek taktyczny jest gotowy, gdy stan osobowy został ukończony, wyposażony i wyszkolony do wykonania zadania, a także właściwie zabezpieczony logistycznie.

Gotowość bojowa sprzętu technicznego

Wymagany stopień gotowości technicznej urządzeń i przygotowania załóg do realizacji zadań.

Gotowość techniczna urządzeń

Wymagany stopień przygotowania urządzeń do natychmiastowego użycia. Urządzenie znajduje się w gotowości technicznej, jeżeli jest sprawne technicznie, ma wymagane zapasy rewersów, a także pełne ukończenie wyposażenia i zasilanie w media.

Gromadzenie funduszu remontowego

Czynności polegające na przetransportowaniu uszkodzonego lub zużytego w trakcie eksploatacji sprzętu technicznego do zaplanowanego lub doraźnie wyznaczonego rejonu.

Gromadzenie środków zaopatrzenia

Zespół czynności związanych z określeniem gdzie, ile i które środki należy utrzymać i przemieszczać.

Grupa awaryjno-ratunkowa

Doraźnie wydzielone siły i środki różnych służb specjalistycznych, działające pod jednym kierownictwem, które pomagają rannym i ratują środki techniczne w rejonie masowych strat.

I

Infrastruktura (*infrastructure*)

Zespół podstawowych urządzeń i instytucji usługowych niezbędnych do właściwego funkcjonowania produkcyjnych działów gospodarki. Zgodnie z dokumentami natowskimi pojęcie to na ogół stosowane jest do określenia wszystkich stacjonarnych urządzeń i obiektów oraz sprzętów przemysłowych i instalacji wykorzystywanych do kierowania siłami zbrojnymi i zabezpieczenia logistycznego wojsk.

Infrastruktura logistyczna (*logistical infrastructure*)

Obiekty, urządzenia techniczne, nieruchomości wojskowe i gospodarki narodowej, takie jak: sieć komunikacyjna, lotniska, bazy i porty morskie, poligony wojskowe, zakłady i warsztaty remontowe, warsztaty usługowe, magazyny, chłodnie, szpitale, koszary, sieci łączności, urządzenia obronne, sieć informatyczna, kanały i zbiorniki, rurociągi, które mogą być stosowane w zabezpieczeniu logistycznym wojsk.

Infrastruktura taktyczna obrony

Rozbudowany inżynieryjnie teren w pasie (rejonie) obrony związku taktycznego (oddziału). Są to zapory inżynieryjne, drogi oraz przystosowane do walki obiekty i urządzenia (instalacje) cywilne, a także wojskowe siły i środki logistyczne niewchodzące w skład związku taktycznego (oddziału).

J

Jednostka eksploatacji (*unit of maintenance*)

Jednostka pracy poszczególnych rodzajów sprzętu wyrażona w godzinach, latach, kilometrach, motogodzinach, cyklach, liczbie włączeń lub strzałów itp. Dla każdego sprzętu można wyznaczyć taką wielkość pracy (resurs), po której wymaga on określonego rodzaju obsługiwanie lub jest likwidowany.

Jednostka kalkulacyjna (*unit of calculation*)

Określona wielkość środków bojowych i materiałów ustalona na jeden egzemplarz uzbrojenia i sprzętu wojskowego lub dla jednego żołnierza, stosowana podczas planowania zaopatrywania wojsk. Jednostki kalkulacyjne dzielą się na: kalkulacyjno-operacyjne, kalkulacyjno-techniczne, pojedyncze i zbiorowe.

Jednostka wojskowa (*unit*)

Pododdział wojskowy, którego struktura opisana jest przez kompetentną władzę; szczególna część organizacji sił zbrojnych.

K

Kierowanie (*control*)

Władza sprawowana przez dowódcę nad częścią działalności podległych mu struktur organizacyjnych lub innymi strukturami niebędącymi zwykle pod jego dowództwem, która obejmuje odpowiedzialność za wdrożenie rozkazów lub zarządzeń. Całość lub część władzy może być przekazywana lub udzielana na zasadzie pełnomocnictwa.

Klasy zaopatrzenia (*classes of supply*)

Zamierzony podział zaopatrzenia według ściśle określonych standardów dla ułatwienia zarządzania i kontroli systemu zaopatrywania.

Kontrola (*control*)

W sensie prawnym to ogół działań prowadzonych dla ustalenia faktycznego stanu rzeczy i porównania go ze stanem przedstawionym jako faktycznym lub pożądanym. Kontrola w tym wypadku nie wiąże się z żadnymi uprawnieniami władczymi. Z politycznego punktu widzenia jest to forma władzy lub wpływu. Oznacza to, że stosunek między

kontrolującym a kontrolowanym jest asymetryczny. Najogólniej kontrola polega na podejmowaniu działań mających na celu pozyskanie informacji o politycznej aktywności podmiotu kontrolowanego i modyfikacji tej aktywności w kierunku pożądanym przez kontrolującego. Tak rozumiana kontrola jest podporządkowana zasadniczemu celowi – utrzymaniu lub zmianie istniejącej konfiguracji politycznej. W tym wypadku mówimy np. o parlamentarnej kontroli nad rządem, opozycji nad partiami rządzącymi, niezależnej prasy nad elitami politycznymi, czy też władz cywilnych nad siłami zbrojnymi.

L

Limit (*limit*)

Górna granica przydziałów, zużycia i przebiegu wydatków oraz parametrów eksploatacji sprzętu ustalona dla jednostek zaopatrujących i użytkujących.

Limit eksploatacyjny

Górna granica eksploatacji urządzeń, np. użytkowania, napraw, obsługi technicznych.

Limit materiałowy

Ustalana w formie przydziału materiałowego wielkość środków materiałowych dostarczanych organom zaopatrującym z gospodarki narodowej lub składnic wojskowych (składów, magazynów) w celu zaspokojenia bieżących potrzeb wojska oraz tworzenia, odświeżania i wymiany zapasów.

Linie (szlaki) komunikacyjne (*lines of communication*)

Wszystkie drogi lądowe, wodne i powietrzne, na których działają wojska wraz z jedną lub kilkoma bazami. Wzdłuż linii komunikacyjnych przepływa zaopatrzenie.

Logistyka (*logistics*)

Wiedza w zakresie planowania i realizowania przemieszczeń oraz utrzymywania wojsk w gotowości do użycia. W najbardziej związłym znaczeniu są to te aspekty działalności wojskowej, które dotyczą:

- projektowania i rozwoju, pozyskiwania, przechowywania, dystrybucji, transportu, eksploatacji, ewakuacji i pozbywania się materiału;

- przemieszczania stanów osobowych (transport osobowy);
- pozyskiwania lub budowy, utrzymania, użytkowania i pozbywania się obiektów;
- pozyskiwania i świadczenia usług;
- zabezpieczenia medycznego i służby zdrowia.

Logistyka wielonarodowa (*multinational logistics*)

Termin ogólny odnoszący się, w inny sposób niż czysto narodowy, do różnego rodzaju operacji zabezpieczenia logistycznego, takich jak wielonarodowe zintegrowane zabezpieczenie logistyczne, wsparcie przez państwo specjalizujące się w określonej usłudze logistycznej lub państwo wiodące.

M

Materiał (*material*)

Wyposażenie wojsk, tj. pojazdy, broń, amunicja, paliwa itp.

Mobilizacja gospodarcza

Proces przygotowania i przeprowadzenia w gospodarce narodowej zmian organizacyjnych i funkcjonalnych, koniecznych do zapewnienia najbardziej efektywnego użycia jej zasobów w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa. Proces uruchamiania potencjału wojenno-ekonomicznego kraju.

Możliwości bojowe (*combat capability*)

Zdolność wojsk stworzona, rozwinięta i utrzymywana do podjęcia przez nie zadań bojowych na teatrze działań wojennych. W większości wypadków będą to możliwości załamania lub przerwania sił przeciwnika. Pojęcie to odnosi się także do potencjału sił zbrojnych, gdy nie ma walczących stron.

N

Należność (*amount*)

Ustalona przepisami wojskowymi ilość (liczba) materiału (sprzętu) przysługująca prawnie jednostce użytkującej. Rozróżnia się należność indywidualną i zespołową, a zależnie od rodzaju zaopatrzenia – należność żywnościową, mundurową, kwaterunkową, uzbrojenia i sprzętu

technicznego. Należności przedstawione są w tabelach będących załącznikiem do etatu i określone w normach.

Narodowy element wsparcia (*national support element – NSE*)

Organizacja narodowa lub działalność wspierająca siły narodowe działające poza granicami kraju. Podlega on władzom państwa wysyłającego, które musi zapewnić szczególne, narodowe zabezpieczenie jednostek oraz zabezpieczenie ogólne w części zastrzeżonej narodowo.

Norma dzienna zaopatrzenia (*combat day of supply*)

W ujęciu natowskim jest to łączna wielkość (suma) zaopatrzenia na jeden dzień walki, obliczona na podstawie wskaźników intensywności walki i standardu dziennego zaopatrzenia. W Wojsku Polskim jest to ilość środków bojowych lub materiałowych, wyrażona w jednostkach miary lub kalkulacyjnych, obliczona dla jednego użytkownika, jednego egzemplarza uzbrojenia, sprzętu lub jednostki organizacyjnej.

Norma należności (*amount rate*)

Ustalona ilość środków materiałowych ujętych w etacie i tabelach należności jednostki. Normę należności ustala się dla pojedynczego żołnierza, komórki organizacyjnej lub jednostki sprzętu.

Norma użytkowania (*use rate*)

Czas (lub wielkość) pracy ustalony przez centralny organ logistyczny dla użytkowanego sprzętu.

Norma zaopatrzenia (*supply rate*)

Liczba (ilość) środków bojowych lub materiałowych, wyrażona w jednostkach miary lub kalkulacyjnych, obliczona dla jednego użytkownika, jednego egzemplarza uzbrojenia, sprzętu lub jednostki organizacyjnej. Wielkość normy dla wojsk określają centralne organy logistyczne.

Norma zapasów (*stockpiles rate*)

Ustalona dla danej jednostki organizacyjnej wielkość zapasu, zabezpieczająca pokrycie potrzeb między kolejnymi dostawami. Jednostką miary normy zapasów może być ilość, wartość lub czas.

Norma zużycia (*usage rate*)

Wskaźnik określający liczbę (ilość) niezbędnych środków bojowych i materiałowych, zapewniających eksploatację uzbrojenia i sprzętu wojskowego lub działanie jednostek organizacyjnych na jednostkę odniesienia (np. na kilometr przebiegu samochodu, godzinę ruchu okrętu, godzinę lotu, jednego żołnierza, wykonanie zadania).

O

Obsługa i remonty (*maintenance*)

Wszelkie działania pozwalające utrzymać uzbrojenie i sprzęt techniczny lub odtworzyć zdolność techniczną w odpowiednich warunkach. Obejmują:

- przeglądy, diagnozowanie, obsługę, remont, weryfikację użytkową, odtwarzanie;
- wszelkie zaopatrzenie w części zamienne;
- remonty pozwalające na utrzymanie wojska w gotowości do przegrupowania w rejon działań;
- rutynowe prace umożliwiające utrzymanie warsztatów, budynków, urządzeń naziemnych, budowli, systemów komunalnych i innych składników majątkowych w takich warunkach, aby zawsze były w pełni sprawne i gotowe do użycia.

Obsługiwanie techniczne uzbrojenia i sprzętu wojskowego (*technical handling*)

Zespół czynności profilaktycznych wykonywanych w ustalonych okresach na sprawnym technicznie sprzęcie w celu podtrzymania lub przywrócenia mu właściwych technologicznych wartości użytkowych, lub też zapobieżenia uszkodzeniom w czasie eksploatacji.

Odtwarzanie (*regeneration*)

Działalność okresowa w całych lub częściowo istniejących strukturach wojsk i infrastruktury, obejmująca uzupełnianie stanu osobowego, wyposażenia i zapasów do norm wojennych.

Operacja (*operation*)

Starcie zbrojne z przeciwnikiem w skali operacyjnej. Jest to zespół bitew oraz działań operacyjnych i taktycznych wyższego szczebla, powiązanych ze sobą wspólnym celem, miejscem i czasem. Pojęcie to oznacza działalność wojskową lub podejmowanie strategicznych, taktycznych,

logistycznych, szkoleniowych lub administracyjnych zadań bojowych. Prowadzenie walki składa się z: przegrupowania, zaopatrywania, natarcia, obrony i manewrowości. Są to elementy niezbędne do osiągnięcia celów danej walki czy kampanii.

Odtwarzanie środków zaopatrzenia

Działania polegające na uzupełnianiu zapasów w celu utrzymania wymaganych poziomów środków zaopatrzeniowych.

P

Państwo gospodarz (*host nation* – HN)

Państwo, które na podstawie umowy:

- 1) przyjmuje siły i środki krajów NATO lub innych działających na jego terytorium lub przez nie się przemieszczających;
- 2) zezwala na rozmieszczenie środków i (lub) organizacji NATO na swoim terytorium;
- 3) i (lub) zapewnia wsparcie dla ww. celów.

Państwo wiodące (*lead nation* – LN)

W logistyce termin ten określa państwo przejmujące odpowiedzialność za zaopatrywanie i zabezpieczenie szerokiego zakresu zabezpieczenia logistycznego dla wszystkich lub części sił wielonarodowych lub dowództw. Rekompensata albo zwrot poniesionych nakładów będzie przedmiotem umów pomiędzy zainteresowanymi stronami. Państwo wiodące może również przejąć odpowiedzialność za koordynację logistyki innych państw w ramach ich funkcjonalnego lub regionalnego obszaru odpowiedzialności.

Państwo specjalista (*specialist nation* – SN)

Państwo pełniące rolę specjalisty w zabezpieczeniu logistycznym wielonarodowych sił ma większe niż pozostali sojusznicy możliwości w danej klasie dostarczanego zaopatrzenia lub rodzaju świadczonych usług. Dla pełnej realizacji zabezpieczenia logistycznego potencjał państwa specjalisty łączony jest z potencjałami logistycznymi innych kontyngentów narodowych, których możliwości dostaw danego środka zaopatrzenia lub świadczenia wybranych usług są mniejsze.

Państwo wysyłające (*send nation* – SN)

Państwo biorące udział w operacji poza granicami swojego terytorium, rozwijające swoje siły, materiały lub komponenty w siłach wielonarodowych i wnioskujące o wsparcie państwa gospodarza lub inne zabezpieczenie podczas przegrupowania lub działania na terytorium państwa gospodarza.

Porozumienie standaryzacyjne
(*standardisation agreement* – STANAG)

Zapis porozumiewawczy pomiędzy państwami o zastosowaniu analogicznego lub podobnego sprzętu wojskowego, amunicji, środków zaopatrzeniowych i zapasów, a także procedur operacyjnych, logistycznych i administracyjnych. Akceptacja narodowa publikacji sojuszniczych NATO, wydawanych przez Wojskową Agencję Standaryzacyjną (*Military Agency for Standardization* – MAS), może być zapisana jako STANAG.

Potencjał bojowy (*combat potential*)

Uniwersalna miara jakościowo-ilościowa, która z pewnym uproszczeniem pozwala na porównanie różnych typów broni i uzbrojenia, a nawet całych związków taktycznych (oddziałów). Określając potencjał bojowy, uwzględnia się następujące czynniki: zasięg, skuteczność ognia, szybkostrzelność, ruchliwość, niezawodność, odporność na oddziaływanie przeciwnika, warunki (meteorologiczne, klimatyczne, pory doby), rozbudowę inżynieryjną i możliwości prowadzenia rozpoznania.

Potencjał wojskowo-ekonomiczny (*war-economic potential*)

Zdolność sił ekonomicznych państwa do wykonania maksymalnej produkcji wojennej w czasie mobilizacji gospodarczej i prowadzenia wojny.

Przeptyw zasobów logistycznych (*reallocation of resources*)

Dostawy zasobów logistycznych realizowane przez siły zbrojne jednego państwa z własnych źródeł dla sił zbrojnych innego państwa lub państw. Miejsce przeznaczenia dostaw określone jest w specjalnym upoważnieniu wydanym przez władze NATO. W Wojsku Polskim – zasoby miejscowe (np. surowce, półprodukty, żywność, paliwa, sprzęt, urządzenia). Korzystanie z zasobów miejscowych na terytorium państw

sojuszniczych organizuje się stosownie do ustaleń pomiędzy zainteresowanymi, bez naruszania suwerennych praw kraju sojuszniczego.

Przewozy (*haulage*)

Zorganizowane przemieszczanie wojsk i ładunków za pomocą różnych rodzajów transportu.

Przydział gospodarczy

Nadanie pojedynczej osobie lub jednostce organizacyjnej uprawnień do korzystania z zaopatrzenia i obsługi w określonym oddziale gospodarczym. Odbywa się to na podstawie rozkazu wyższego przełożonego i wystawionych kart zaopatrzenia lub rozkazu dziennego jednostki zaopatrującej.

R

Ramię dowozu

Odcinek drogi (przestrzeń) między źródłem zaopatrywania (bazą, składem) a odbiorcą (rejonem przeładunkowym).

Ramię ewakuacji

Odcinek linii komunikacyjnej między dwoma etapami (punktami) ewakuacji kolejnych szczebli organizacyjnych.

Ratownictwo techniczne (*technical rescue*)

Pozyskanie urządzeń technicznych unieruchomionych na polu walki bądź znajdujących się w położeniu awaryjnym lub grożącym awarią, a następnie ponowne zasilenie nimi wojsk walczących.

Rejon logistyczny

Wyznaczona i zorganizowana, zgodnie z granicami podziału administracyjnego kraju, część mobilnych i stacjonujących sił i środków logistyki sił zbrojnych, służących do zabezpieczenia logistycznego wojsk operacyjnych i obrony terytorialnej w czasie pokoju, kryzysu lub wojny w zakresie: zaopatrywania materiałowo-sprzętowego, techniczno-ewakuacyjnym, medycznym, transportowym oraz utrzymania infrastruktury, a także świadczenia usług logistycznych na rzecz wojsk własnych lub sojuszniczych, stale lub czasowo przebywających na jego terytorium.

Rejon odpowiedzialności

Wyznaczony obszar, w którym wyraźnie określona jest odpowiedzialność dowódcy za rejon rozwinięcia i utrzymanie urzędzeń, kierowanie przemieszczaniem i prowadzenie działań taktycznych wojsk, będących pod jego dowództwem, wraz z analogicznym uprawnieniem do wykonywania tych funkcji.

Rejon załadowania (*pick-up zone*)

Rejon wykorzystywany do załadowania oddziałów i (lub) wyposażenia na środki transportowe.

Rejonowa baza materiałowa

Stacjonarna jednostka wojskowa przeznaczona do gromadzenia, przechowywania i dystrybucji środków zaopatrzenia. W rejonie logistycznym pełni ona funkcję podstawowego źródła zaopatrywania jednostek wojskowych, stacjonujących na jej obszarze działania, niezależnie od jej podporządkowania organizacyjnego w siłach zbrojnych.

Rejonowa baza zaopatrzenia

Baza utworzona przy wiodącym szpitalu wojskowym rejonu leczniczego, w której przechowuje się środki materiałowe służby zdrowia.

Restrukturyzacja gospodarki (*economy restructuring*)

Jest to takie kształtowanie struktury własnościowej, branżowej i organizacyjnej gospodarki, aby była ona najkorzystniejsza w danych warunkach geograficznych, geopolitycznych, demograficznych itp.

Rezerwy wojenne (*war reserves*)

Zapasy różnych asortymentów środków materiałowych, technicznych i bojowych nagromadzonych w czasie pokoju dla zaspokojenia zwiększonych potrzeb podczas wojny. Rezerwy wojenne są przeznaczone do realizowania potrzeb zaopatrzeniowych w początkowym okresie wojny, kiedy przemysł nie zakończył jeszcze konwersji. Są one niezbędne do kontynuowania prowadzonych operacji. Potrzeby materiałowe Sił Zbrojnych RP będą zaspokajane m.in. przez rezerwy państwowe, które stanowią specjalne, wyodrębnione zapasy służące do realizacji gospodarczych i obronnych zadań państwa (łagodzenia zakłóceń w początkowym okresie wojny). Rezerwy państwowe dzielą się na gospodarcze i specjalistyczne.

Rozkaz administracyjny (*administrative order*)

Rozkaz dotyczący spraw związanych z transportem, zaopatrzeniem, remontami, ewakuacją oraz sprawami personalnymi i innymi.

Ruch, przemieszczenie (*movement*)

Zmiana lokalizacji sprzętu, personelu lub zapasów dokonywana podczas wojskowych działań operacyjnych. W procesie tym należy uwzględnić takie czynniki, jak: mobilność, możliwość transportowania, infrastruktura oraz funkcje kontroli i zabezpieczenia przemieszczenia:

S

Samowystarczalność (*sustainability*)

Zdolność wojsk do utrzymywania koniecznego poziomu gotowości bojowej w okresie niezbędnym do realizacji zadania. W Wojsku Polskim samowystarczalność lub autonomiczność oznacza zdolność do wykonywania zadania w określonym czasie przy posiadanych zapasach zaopatrzenia.

Segregacja medyczna (*medical segregation*)

Podział rannych i chorych na grupy na podstawie oceny stanu ogólnego chorych i przebiegu choroby.

Siły przydzielone do NATO (*NATO assigned forces*)

Dowództwa (siły), które państwa zgodziły się oddać pod dowództwo operacyjne lub kontrolę operacyjną dowódcy NATO. Odbywa się to zgodnie z Systemem Reagowania Kryzysowego NATO (NCRS) lub konkretnym porozumieniem (MOU), lub też na żądanie S.C. w formie rozkazu aktywacyjnego (ACTORD), na podstawie planu operacyjnego (OPLAN) zaaprobowanego przez Radę Północnoatlantycką i dyrektywy wykonawczej.

Siły pod dowództwem NATO (*NATO command forces*)

Istniejące dowództwa (siły), które państwa oddały pod dowództwo operacyjne lub kontrolę operacyjną dowódcy NATO.

Siły przewidziane do NATO (*NATO earmarked forces*)

Dowództwa (siły), które państwa zgadzają się oddać pod dowództwo operacyjne lub kontrolę operacyjną dowódcy NATO w bliżej nieokreślonej przyszłości.

Siły wielonarodowe (*multinational forces*)

Siły więcej niż jednego państwa pod dowództwem NATO lub innym uczestniczące w operacji prowadzonej przez sojusz.

Siły zbrojne (*armed forces*)

Zamiennie używa się pojęć *wojsko*, *armia*; to siły i środki wydzielone przez państwo do zabezpieczenia jego interesów i prowadzenia walki zbrojnej, ujęte w całość organizacyjną składającą się z różnych pod względem rodzaju i wielkości wojskowych jednostek i związków. W aspekcie polityczno-społecznym siły zbrojne stanowią jeden z elementów każdego aparatu państwowego. Pełnią one funkcję zewnętrzną, wewnętrzną i autonomiczną. Wojsko w strukturze aparatu państwowego jest organem bezpośredniego przymusu.

Sprawność techniczna

Zgodność parametrów charakteryzujących sprzęt techniczny z normami określonymi w jego dokumentacji eksploatacyjnej.

Standaryzacja (*standardisation*)

Proces opracowywania i doskonalenia koncepcji, doktryn i projektów, ustalania obowiązujących procedur w celu osiągnięcia i utrzymania najwyższego poziomu kompatybilności, interoperatywności, wymienności i jedności procedur w zarządzaniu i kierowaniu, prowadzeniu działań, wykorzystaniu materiałów i usług. W Wojsku Polskim używa się pojęcia *normalizacja*, które oznacza działalność mającą na celu uzyskanie optymalnego stopnia uporządkowania w określonej dziedzinie przez ustalenie postanowień przeznaczonych do powszechnego i wielokrotnego stosowania w wypadku istniejących lub możliwych do zaistnienia problemów technicznych.

Straty (*casualty*)

Obniżenie skuteczności wojsk wynikające z utraty stanu osobowego oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

System finansowy (*financial system*)

Zbiór instytucji, norm regulacyjnych i ochronnych państwa oraz reguł rynkowych związanych z podejmowaniem i realizacją decyzji finansowych.

System gospodarczy (*economic system*)

Pojęcie, które obejmuje elementy gospodarcze (zasoby naturalne, wytwarzane dobra oraz ludzi jako producentów i konsumentów), stosunki i działania gospodarcze (produkcję, podział i konsumpcję) oraz porządek gospodarczy, czyli całość reguł prawnych i norm społecznych wiążących procesy gospodarcze.

Szczebel operacyjny (*operational level*)

Szczebel operacyjny kieruje zasobami wojskowymi, aby osiągnąć wojskowe cele strategiczne. Jest to szczebel, na którym planowane są, dzielone na okresy, oraz prowadzone kampanie i podstawowe działania bojowe.

Szczebel taktyczny (*tactical level*)

Szczebel taktyczny obejmuje ukierunkowanie zasobów wojskowych na osiągnięcie celów operacyjnych. Jest to szczebel, na którym planowane są bitwy i zaangażowanie w następne główne działania bojowe oraz rozwijane wojska gotowe do walki. Na nim prowadzone są walki i udział wojsk.

Środki bojowe (*amunitions*)

Wszystkie urządzenia, do których zalicza się materiały wybuchowe, pirotechniczne, paliwa raketowe, mieszanki wybuchowe (inicjujące) lub środki atomowe, biologiczne i chemiczne, stosowane w działaniach bojowych. Niektóre, odpowiednio zmodyfikowane, środki bojowe mogą być wykorzystywane w szkoleniu, ceremoniach wojskowych lub do innych celów nieoperacyjnych. Zwane są również amunicją. Uwaga: pojęcie to (w liczbie mnogiej) może oznaczać także broń, amunicję i sprzęt wojskowy.

Środki materiałowe (*material*)

Zasoby i wyposażenie dostępne lub potrzebne do podjęcia walki.

T

Tabela należności

Dokument zawierający szczegółowy wykaz uzbrojenia, sprzętu technicznego i wyposażenia zgodnie z potrzebami określonej jednostki wojskowej.

Techniczne środki materiałowe

Części wymienne, zespoły, mechanizmy, urządzenia, zestawy remontowe oraz narzędzia i inne materiały eksploatacyjne, które są niezbędne do zaspokojenia potrzeb eksploatacyjnych uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Transport (*transportation*)

Wszystkie środki, które mogą być użyte do przemieszczania stanów osobowych i zapasów, w tym specjalne urządzenia do prac przeładunkowych.

U

Urządzenia logistyczne

Są to rozwinięte w terenie lub miejscu stałej dyslokacji siły i środki oddziałów i pododdziałów logistycznych przeznaczone do realizacji dostaw zaopatrzenia i świadczenia usług socjalno-bytowych, wykonywania przedsięwzięć związanych z eksploatacją uzbrojenia i sprzętu wojskowego, tj. użytkowaniem i zabezpieczeniem technicznym w czasie działań wojennych, oraz do zapewnienia zabezpieczenia medycznego (ewakuacji medycznej poszkodowanych, rannych i chorych, zaopatrywania medycznego).

Urzutowanie zapasów

Celowe rozmieszczenie zapasów w ustalonej wielkości na poszczególnych szczeblach organizacyjnych wojska, zapewniające rozródowanie i zachowanie ciągłości zaopatrywania.

Usługi logistyczne (*logistical service*)

Przedsięwzięcia wykonywane przez jednostki i urządzenia logistyczne wszystkich pionów funkcyjnych systemu logistycznego. Dzielą się na specjalistyczne i gospodarczo-bytowe. Usługi specjalistyczne (tech-

niczne, medyczne i transportowe) mają na celu utrzymanie w ciągłej gotowości do użycia uzbrojenia i sprzętu wojskowego, środków bojowych i materiałowych, infrastruktury wojskowej oraz zapewnienie przewozów wojskom, a także zaspokojenie potrzeb leczniczych i zdrowotnych żołnierzy. Usługi gospodarczo-bytowe obejmują: przygotowanie posiłków, wypiek chleba, kąpiel żołnierzy, pranie bielizny i umundurowania, odkażanie i dezaktywację przedmiotów mundurowych, krawiectwo, szewstwo, usługi fryzjerskie oraz materiałowe wyposażenie pogrzebów i inne.

Usterka (*defect*)

Uszkodzenie, które nie wpływa bezpośrednio na niezawodność pracy sprzętu i bezpieczeństwo jego eksploatacji.

Uzupełnienie zapasów (*resupply*)

Ponowne dostawy zaopatrzenia realizowane dla utrzymania wymaganego poziomu zapasów. W Wojsku Polskim jest to proces przywracania wojskom zdolności do prowadzenia działań, polegający na całkowitych lub częściowych dostawach zaopatrzenia.

Użytkownik (*user*)

Instytucja lub osoba odpowiadająca za zgodne z przepisami użytkowanie posiadanego uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

W

Wielonarodowa zintegrowana jednostka logistyczna (*multinational integrated logistic unit – MILU*)

Jednostka wojskowa powstała, gdy dwa państwa (lub więcej) zgodzą się zabezpieczać środki logistyczne dla wielonarodowych sił logistycznych będących pod kontrolą operacyjną dowódcy NATO, wspierających logistycznie wojska wielonarodowe.

Wielonarodowe połączone centrum logistyczne (*multinational joint logistics centre – MJLC*)

Główny punkt koordynacji narodowych zagadnień logistycznych właściwych dla tego szczebla dowodzenia, na którym został on utworzony. Centrum składa się z przedstawicieli sztabu logistycznego dowódcy NATO wspartych przez narodowych przedstawicieli logistyki (zarówno

z państw sojuszu, jak i innych wydzielających swoje siły do działań) oraz z władz terytorialnych odpowiedniego szczebla dowodzenia.

Wsparcie przez państwo gospodarza

(host nation support – HNS)

Jest to cywilna i wojskowa pomoc udzielana przez państwo gospodarza w czasie pokoju, sytuacji nadzwyczajnych, kryzysu lub konfliktu sojuszniczym siłom zbrojnym i organizacjom, które są rozmieszczone, wykonują zadanie lub przemieszczają się przez jego terytorium. Podstawę takiej pomocy stanowią uzgodnienia zawarte pomiędzy stosownymi władzami państwa gospodarza a państwami wysyłającymi oraz (lub) NATO.

Współpraca cywilno-wojskowa *(civil military co-operation)*

Współpraca w czasie pokoju lub wojny pomiędzy władzami wojskowymi a cywilnymi, zarówno w NATO, jak i państwach członkowskich, mająca na celu zapewnienie efektywnej obrony na obszarze sojuszu.

Wysunięta baza logistyczna *(forward logistic base)*

Baza umieszczona na obszarze lub w pobliżu teatru działań, której zasadniczym zadaniem jest ich logistyczne zabezpieczenie.

Z

Zabezpieczenie brzegowe *(ashore support)*

Jest ono uwarunkowane potrzebami logistycznymi i geograficzną dyslokacją wielonarodowych sił morskich. Przez pojęcie to rozumie się także rozmieszczenie brzegowych baz logistycznych, urządzeń logistycznych i sił wspierających.

Zabezpieczenie logistyczne *(combat service support)*

Jest to działalność wspierająca walczące wojska, przede wszystkim w zakresie administracji i zaopatrywania w środki materiałowe. W Wojsku Polskim przez pojęcie to rozumie się zasilanie wojsk, dostarczanie im zaopatrzenia oraz świadczenie usług niezbędnych do funkcjonowania, szkolenia i walki. Wsparcie zapewniane siłom bojowym, zwłaszcza logistyczne i administracyjne. Dostawy zaopatrzenia obejmują uzbrojenie i sprzęt wojskowy oraz środki bojowe i materiałowe. Usługi logistyczne wykonują oddziały (pododdziały), urządzenia i elementy logistyczne.

Zabezpieczenie materiałowe Sił Zbrojnych RP

Zespół działań podsystemu zaopatrywania, którego celem jest zaspokojenie potrzeb wojsk w wymagane asortymentowo ilości środków zaopatrzenia i logistyczne usługi materiałowe w miejscu i czasie umożliwiającym Siłom Zbrojnym RP właściwe funkcjonowanie w okresie pokoju, kryzysu i wojny.

Zabezpieczenie na morzu (*afloat support*)

Dostarczanie przez okręty nawodne paliwa i zaopatrzenia oraz świadczenie usług dla okrętów będących w ruchu lub na kotwicy.

Zabezpieczenie techniczne (*service support*)

Celowe działanie ze sprawnym lub niesprawnym sprzętem umożliwiające jego użytkowanie. Jego istotą jest stworzenie takich warunków organizacyjnych i technicznych, które pozwolą na wykorzystanie funkcji użytkowych uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Zabezpieczenie medyczne (*medical support*)

Siły, środki i urządzenia wojskowej służby zdrowia umożliwiające wykonywanie czynności medycznych (profilaktyka, leczenie i rehabilitacja poszkodowanych aż do ich powrotu do służby). Zabezpieczenie medyczne obejmuje również osłonę sanitarną, weterynaryjną, medyczną ochronę przed skutkami broni masowego rażenia, ewakuację medyczną i logistykę medyczną oraz prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości.

Zaopatrzenie (*supply*)

Składają się na nie uzbrojenie i sprzęt techniczny oraz środki bojowe i materiałowe niezbędne do wspierania i utrzymania gotowości wojsk. W Wojsku Polskim przez pojęcie to rozumie się uzbrojenie i sprzęt wojskowy oraz środki bojowe i materiałowe potrzebne siłom do szkolenia i walki.

Zdatność techniczna (*technical eligibility*)

Stan techniczny uzbrojenia i sprzętu wojskowego umożliwiający realizację właściwych dla nich funkcji.

Zdolność bojowa (*military capability*)

Całościowe zdolności sił zbrojnych do osiągnięcia celów wojskowych w ramach wsparcia celów politycznych.

Zdolność bojowa urządzeń technicznych

Faktyczna możliwość natychmiastowego wykonywania określonych zadań, w każdych warunkach i czasie, za pomocą uzbrojenia i innej techniki będącej w gotowości. Zdolność bojową określają takie czynniki, jak: nowoczesność techniki (ilość, rodzaj i jakość), odpowiednio wysokie resursy techniczne, zdolność rażenia, kwalifikacje i morale załóg (okrętu, czołgu, samolotu), zasięg, szybkostrzelność i moc rażenia, odporność własna na rażenie, stopień zabezpieczenia załóg przed rażeniem bronią jądrową, zdolność wykonywania zadań w warunkach nocnych.

Zdolność przetrwania – żywotność (*sustainability*)

Zdolność wojsk do utrzymania potrzebnego poziomu siły bojowej przez okres wymagany do osiągnięcia celów bojowych.

SPIS RYSUNKÓW

| | |
|---|----|
| Rys. 1. Struktura wojskowego systemu logistycznego | 25 |
| Rys. 2. Podział usług logistycznych | 29 |
| Rys. 3. Poziomy zabezpieczenia logistycznego | 35 |
| Rys. 4. Transformacja systemu logistycznego Sił Zbrojnych RP | 40 |
| Rys. 5. Podział logistyki w Siłach Zbrojnych RP | 41 |
| Rys. 6. Transformacja systemu logistycznego Marynarki Wojennej | 43 |
| Rys. 7. Struktura organizacyjna Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP | 47 |
| Rys. 8. Stacjonarne elementy logistyki wykonawczej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP | 49 |
| Rys. 9. Podległość oraz wariant struktury rejonowej bazy materiałowej | 51 |
| Rys. 10. Umieszczenie wojskowych oddziałów gospodarczych w systemie dowodzenia Sił Zbrojnych RP | 54 |
| Rys. 11. Proponowana struktura wojskowego oddziału gospodarczego (wariant) | 55 |
| Rys. 12. Model systemu zaopatrywania pododdziałów gospodarczych w strefie odpowiedzialności wojskowego oddziału gospodarczego | 56 |
| Rys. 13. Struktura organizacyjna 6. Wojskowego Oddziału Gospodarczego w Ustce (wariant) | 59 |
| Rys. 14. Podległość i struktura Szefostwa Techniki Morskiej | 61 |
| Rys. 15. Struktura organizacyjna Zarządu Planowania Logistycznego N-4 | 64 |
| Rys. 16. Schemat powiązania gospodarki wojskowej z gospodarką rynkową | 75 |
| Rys. 17. Ogólna struktura i miejsce budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej w budżecie państwa | 81 |
| Rys. 18. Struktura budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej według rodzajów wydatków | 82 |

| | |
|--|-----|
| Rys. 19. Organizacja struktur finansowych Ministerstwa Obrony Narodowej | 83 |
| Rys. 20. Struktura systemu bazowania sił Marynarki Wojennej RP | 87 |
| Rys. 21. Funkcje zaopatrywania | 98 |
| Rys. 22. Prognozowanie zużycia, planowanie potrzeb, gromadzenie zapasów i normowanie zużycia | 99 |
| Rys. 23. Schemat zaopatrywania jednostek Marynarki Wojennej RP | 104 |
| Rys. 24. Klasyfikacja środków materiałowych | 106 |
| Rys. 25. Klasyfikacja zapasów zaopatrzenia | 108 |
| Rys. 26. Główne procesy eksploatacji techniki wojskowej | 114 |
| Rys. 27. Przebieg procesu starzenia fizycznego urządzenia technicznego | 120 |
| Rys. 28. Metoda organizacji obsługi technicznego sprzętu | 131 |
| Rys. 29. Klasyfikacja remontów uzbrojenia i sprzętu wojskowego | 143 |
| Rys. 30. Klasyfikacja czynności remontowych | 145 |
| Rys. 31. Elementy sieci komunikacyjnej o znaczeniu obronnym | 160 |
| Rys. 32. Klasyfikacja transportu wojskowego | 162 |
| Rys. 33. Podział infrastruktury | 174 |
| Rys. 34. Proces planowania zabezpieczenia medycznego | 180 |
| Rys. 35. Kategorie uszkodzonych | 183 |
| Rys. 36. Średnie straty na jednostkach pływających przy zastosowaniu różnych środków rażenia | 184 |
| Rys. 37. Idea jedności procesu leczniczo-ewakuacyjnego w warunkach sił Marynarki Wojennej | 193 |
| Rys. 38. Struktura komendy portu wojennego (wariant) | 209 |
| Rys. 39. Struktura pionu głównego księgowego komendy portu wojennego | 210 |
| Rys. 40. Struktura pionu logistyki komendy portu wojennego (wariant) | 217 |
| Rys. 41. Otoczenie systemu logistycznego okrętu | 222 |
| Rys. 42. Procesy zachodzące w bezpośrednim otoczeniu systemu logistycznego okrętu | 226 |
| Rys. 43. Wariant organizacji załogi okrętu o strukturze pionów okrętowych | 227 |

| | |
|---|-----|
| Rys. 44. Obieg informacji i zasobów realnych pomiędzy pionami okrętowymi i bezpośrednim otoczeniem systemu logistycznego okrętu | 228 |
| Rys. 45. Wariant struktury organizacyjnej załogi okrętu | 229 |
| Rys. 46. Organizacja dowództwa logistyki wielonarodowej | 311 |
| Rys. 47. Struktura kierowania zabezpieczeniem logistycznym w ramach Wielonarodowych Sił Morskich NATO | 312 |
| Rys. 48. Struktura logistycznego zabezpieczenia brzegowego Wielonarodowych Sił Morskich NATO | 317 |
| Rys. 49. Wariant struktury rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego z kompletną obsadą personalną | 319 |
| Rys. 50. Warianty zabezpieczenia logistycznego okrętów w wielonarodowych formacjach NATO | 323 |
| Rys. 51. Metody zaopatrywania okrętów | 336 |
| Rys. 52. Schematy metod przekazywania ładunków ciekłych | 341 |
| Rys. 53. Ogólny schemat tankowania metodą kilwaterową | 344 |
| Rys. 54. System pojedynczej sondy tankowania na jednostkach z odbiornikiem | 345 |
| Rys. 55. Złącze do podawania i przyjmowania paliwa | 346 |
| Rys. 56. Złącze do przekazywania ścieków sanitarnych i wód zaolejonych | 346 |
| Rys. 57. Osprzęt przekazywania automatycznie naprężanej liny wysokiej (specyfikacja Kanady) | 349 |
| Rys. 58. Parametry rejonu roboczego VERTREP | 352 |

SPIS TABEL

| | |
|--|-----|
| Tabela 1. Struktura strat ogólnych w stanie osobowym żołnierzy powstałych wskutek użycia broni konwencjonalnej | 186 |
| Tabela 2. Struktura strat sanitarnych | 186 |
| Tabela 3. Zestawienie obowiązujących należności żywnościowych w zależności od rodzaju okrętu i wykonywanych zadań | 240 |
| Tabela 4. Wartości kaloryczne posiłków | 241 |

LOGISTYKA MARYNARKI WOJENNEJ



ISBN 978-83-60278-35-2



9 788360 278352