

Bogdan Grenda

Akademia Sztuki Wojennej
Wydział Bezpieczeństwa Narodowego
e-mail: b.grenda@akademia.mil.pl
tel. 61 655 33 74

Wsparcie lotniska wojskowego przez cywilne firmy logistyczne

Streszczenie. Na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej rozmieszczonych jest 29 lotnisk i lądowisk wojskowych (z tego 18 czynnych) należących do różnych rodzajów Sił Zbrojnych RP: Wojsk Lądowych, Marynarki Wojennej oraz Sił Powietrznych. Jak pokazują doświadczenia z minionych konfliktów zbrojnych, lotniska wojskowe stanowią będą dla przeciwnika zasadniczy cel ataków. Dlatego też należy uznać za zasadny pomysł wykorzystania cywilnych firm logistycznych do wsparcia lotnisk wojskowych w celu zapewnienia sprawności i ciągłości ich funkcjonowania oraz żywotności. W artykule opisano lotnisko wojskowe oraz zidentyfikowano możliwości cywilnych firm logistycznych. Na zakończenie przedstawiono propozycję rozwiązań w zakresie wykorzystania firm cywilnych na potrzeby lotnisk wojskowych.

Słowa kluczowe: lotnisko wojskowe, firmy logistyczne, wsparcie logistyczne

Wstęp

Nowoczesne sposoby prowadzenia wojen wymuszają poszukiwanie racjonalnych (a jeszcze lepiej optymalnych) sposobów zabezpieczenia logistycznego wojsk. Dowodzą tego dynamiczne zmiany zachodzące w teorii prowadzenia działań wojennych, zdeterminowane wdrażaniem na wyposażenie wojsk nowoczesnych środków walki. Powodują one systematyczny wzrost zapotrzebowania wojsk na dostawy zaopatrzenia oraz świadczenie coraz to szerszej gamy usług

logistycznych. Oczywiście jest więc, że potrzebom tym musi towarzyszyć stały rozwój potencjału logistycznego oraz wsparcie poprzez rozwiązania uzyskane na niwie logistyki cywilnej, bo choć kiedyś logistyka cywilna korzystała z osiągnięć logistyki wojskowej, tak obecnie może zachodzić odwrócenie tego stanu rzeczy.

Współczesne konflikty zbrojne cechuje zmienność i nieprzewidywalność działań, które mogą być zaskakujące co do skali, miejsca i czasu. W związku z trudnym do przewidzenia charakterem przyszłych działań, musimy pamiętać, że w okresie wojny, szczególnie w jej pierwszej fazie, główny wysiłek przeciwnik skupi na niszczeniu i dezorganizacji funkcjonowania infrastruktury logistyki wojskowej (w tym lotnisk wojskowych). W konsekwencji może to doprowadzić do niewydolności układu operacyjnego i całkowitego załamania się procesu logistycznego zabezpieczenia operacji lotniczych. Zatem celowa jest szczególna troska o żywotność i systematyczne wsparcie ogniw łańcucha logistycznego baz lotniczych odpowiedzialnych za utrzymanie w gotowości bojowej i eksploatacyjnej lotnisk wojskowych. Słuszne więc wydaje się poszukiwanie doskonalących rozwiązań, zapewniających sprawne funkcjonowanie i gwarantujących ciągłość oraz żywotność działalności logistycznej lotnisk wojskowych.

Jednym z możliwych wariantów rozwiązania tego problemu może stać się wykorzystanie sprawnie działającego systemu infrastruktury cywilnej oraz wszelkich cywilnych zasobów logistycznych (ludzkich, materiałowych, technicznych itp.). Ze względu na swój charakter oraz możliwości firmy cywilne mogą wykonywać wiele różnorodnych zadań na rzecz lotnisk wojskowych. Aby móc je realizować skutecznie i efektywnie, muszą posiadać precyzyjnie skalkulowany potencjał, dostęp do nowoczesnych rozwiązań technologicznych, nowoczesną infrastrukturą, sprzęt oraz wysoko kwalifikowaną kadrę.

Zasadniczym celem artykułu będzie zidentyfikowanie możliwych sposobów wykorzystania firm cywilnych w zakresie wsparcia logistycznego lotnisk wojskowych w okresie pokoju oraz kryzysu militarnego. Wstępne założenia zostały przyjęte w następującej hipotezie roboczej: w warunkach restrukturyzacji aktualny potencjał logistyczny SP RP nie w pełni zapewni realizację zadań wojskom operacyjnym w ewentualnym konflikcie zbrojnym, przez co stwarza konieczność wykorzystania nowoczesnych i efektywnych organizacji, jakimi są cywilne firmy logistyczne. Firmy te dzięki swoim charakterystycznym wartościom wyrażającym się w wielowariantowości i kompleksowości usług, elastyczności i mobilności oraz w nowoczesności sprzętu i infrastruktury, odgrywają decydującą rolę w procesach magazynowo-transportowych gospodarki narodowej, a przez ich odpowiednie wykorzystanie i urzutowanie w ogniwach zaopatrywania SP przyczynią się do zmniejszenia konieczności utrzymywania i zużywania potencjału logistycznego SP w okresie „P” (pokoju), zwiększania gwarancji bezpieczeństwa logistycznego SP w okresie „W” (wojny).

Prowadzenie badań odbywało się przy wykorzystaniu zarówno teoretycznych, jak i empirycznych metod badawczych. Zasadniczą metodą teoretyczną była analiza, która miała zastosowanie przy studiowaniu literatury przedmiotu. Pozwoliła ona na zidentyfikowanie zadań, roli i znaczenia lotnisk wojskowych oraz możliwości firm cywilnych. Z analizą nieodłącznie związana była synteza, która pozwoliła z faktów, stwierdzeń i czynników wyodrębnionych podczas analizy, sformułować wnioski w zakresie organizacji wsparcia logistycznego lotnisk wojskowych przez cywilne firmy logistyczne. W czasie prowadzonych badań zastosowano również metody empiryczne, m.in. metodę obserwacji uczestniczącej podczas ćwiczeń wojskowych organizowanych w Siłach Zbrojnych RP oraz NATO.

1. Charakterystyka lotniska wojskowego

Lotnisko wojskowe jest jednym z najważniejszych strategicznych obiektów militarnych, zapewniającym utrzymanie potencjału bojowego (statków powietrznych) w odpowiedniej sprawności i gotowości bojowej w okresie pokoju, kryzysu i wojny. Z uwagi na swoje znaczenie dla systemu obronnego państwa lotnisko stanowić będzie główne źródło oddziaływania grup przestępczych, terrorystycznych oraz przeciwnika militarnego. Zgodnie z Regulaminem lotów lotnisko wojskowe to: lotnisko wykorzystywane przez resort obrony narodowej do celów obronności i bezpieczeństwa państwa oraz lotnisko współużytkowane, położone na terenach należących do skarbu państwa będących w trwałym zarządzie jednostek organizacyjnych podległych ministrowi obrony narodowej, wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych [Regulamin... 2012: 41].

Lotnisko wojskowe – to obiekt powierzchniowy, zajmujący około 600-700 ha, o obwodzie 20-30 km, widocznie kontrastujący z otoczeniem. Znajdują się na nim obiekty punktowe i liniowe, trudne, a czasem wręcz niemożliwe do ukrycia przed przeciwnikiem dysponującym różnorodnymi środkami rozpoznania. Cechy demaskujące lotnisko to głównie:

- 1) charakterystyczny zarys i sposób wykonania nawierzchni sztucznych (droga startowa, drogi kołowania),
- 2) sposób rozmieszczenia stref rozśrodkowania z dużą ilością sprzętu oraz ruch wynikający z wykonywanych zadań,
- 3) rozmieszczenie w terenie,
- 4) pracujące urządzenia techniczne emitujące fale elektromagnetyczne oraz w zakresie podczerwieni,

5) ruch powietrzny w rejonie przylotnikowym,

6) efekty akustyczne wynikające z pracy silników lotniczych, szczególnie podczas startów i lądowań.

Lotnisko wojskowe to specjalnie przygotowany rejon wyposażony w pole naziemnego ruchu lotniczego; środki kontroli ruchu lotniczego i ubezpieczenia lotów; strefy rozśrodkowania samolotów, elementy systemu dowodzenia, elementy ubezpieczenia bojowego i logistycznego zaplecze techniczne; budynki magazynowe oraz zabudowa administracyjno-biurowa i koszarowa [Nita i in. 1999: 16].

2. Możliwości cywilnych firm logistycznych

Z analizy materiału źródłowego wynika, że firma logistyczna definiowana jest jako odpowiednio zorganizowane węzły (platformy) lub strefy skupiające usługi logistyczne i ich realizatorów, w których koncentrują się i krzyżują kierunki oraz położenia tras i terminali transportowych, jak również źródła informacji rynkowych [Korzeń 1999: 356]. Firmę logistyczną charakteryzuje wiele specyficznych cech, przede wszystkim to, że: są to obiekty położone na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków komunikacyjnych z dostępem do możliwie największej liczby gałęzi transportu, wyposażone w infrastrukturę telekomunikacyjną, w zależności od przeznaczenia i zakresu zadań oferujące pełen lub ograniczony pakiet usług logistycznych poprzez zlokalizowanie przedsiębiorstw transportowych, usługodawców logistycznych i korzystających intensywnie z usług logistycznych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych na terenie jednego parku przemysłowego.

Na terenie kraju działa około 1500 różnorodnych firm logistycznych. Rozpatrując firmy logistyczne pod względem możliwości ich potencjału logistycznego, odniesiono się do kilku składowych, takich jak: transport, zasoby ludzkie, infrastruktura, sprzęt techniczny i środki materiałowe.

Na rynku polskim funkcjonuje kilkanaście firm oferujących usługi transportowe. Z uwagi na niskie koszty transportu, przy bardzo dużych zdolnościach przewozowych (masowe przewozy na średnie i duże odległości), jednym z podstawowych rodzajów transportu jest transport kolejowy¹. Obecnie największym na terenie kraju przewoźnikiem osób są firmy: PKP S.A., PKP Intercity Sp. z o.o.,

¹ Charakteryzują go też inne zalety, jak: duża dostępność przestrzenna, duże zróżnicowanie taboru, niezawodność (regularność) połączeń. Transport kolejowy ma też określone wady, np.: długotrwałość i brak dyspozycyjności czasowej, potrzeba korzystania z innych gałęzi transportu, przewóz po ściśle określonych torach i konieczność dodatkowej ochrony ładunków i szlaków kolejowych.

PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., wszystkie wchodzące w skład Grupy PKP. Posiadają one wagony z miejscami do siedzenia i sypialnymi w liczbie 5354 szt. W zakresie przewozu towarów masowych największą firmą jest PKP Cargo S.A. Oprócz tego przedsiębiorstwa na rynku polskim działają jeszcze takie firmy, jak: Pol-Miedź Trans Sp. z o.o.; Cemet S.A.; Trade Trans Sp. z o.o.; C. Hartwig-Katowice S.A. Trans-Sad Sp. z o.o. Z kolei dominującą część środków taboru kolejowego stanowią wagony czteroosiowe, których możliwości ładunkowe są średnio o 50% wyższe niż wagonów dwuosiowych.

Kolej jest bardzo uniwersalnym środkiem transportu i realizuje zadania transportowe dla szerokiej grupy klientów, przewożąc: ludzi, zwierzęta, pojazdy mechaniczne, żywność, środki materiałowe, produkty mps itd. Specyficznym rodzajem klienta są walczące wojska i znacznie wyższe będą ich wymagania w zakresie terminowości dostaw oraz jakości towarów niż pozostałych klientów. W wyniku dynamiki działań i niszczących skutków uderzeń przeciwnika większe także będzie ilościowe zapotrzebowanie wojska na ludzi i dostarczane towary (produkty spożywcze, medyczne oraz sprzęt bojowy i inne). Jak łatwo zauważyć, są to grupy towarów, jakie transport kolejowy przewozi masowo, o różnych porach dnia i roku oraz w różnych warunkach pogodowych. Stanowi to o łatwości wykorzystania tego środka transportu na potrzeby lotnisk wojskowych, bez jego dodatkowego przygotowania i modernizacji.

Należy także wskazać, że na potrzeby lotnisk wojskowych, jako uzupełniający transport kolejowy, wykorzystywany może być transport wodny (śródlądowy). Transport wodny (w porównaniu z koleją) również charakteryzuje się stosunkowo niskimi kosztami przy przewozach dużych i jednolitych ilości towarów na znaczne odległości. W związku z powyższym żegluga śródlądowa² zajmuje bardzo ważne miejsce w procesach przewozowych. Najczęściej wykorzystywanymi śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce są rzeki: Odra, Wisła i Warta oraz sieć sztucznych kanałów (Gliwicki, Bydgoski). Wynika to z bezpośredniego dostępu niektórych z nich (Śląskiego, Pomorskiego, Zachodniopomorskiego, Wielkopolskiego i Wrocławskiego) do sieci szlaków wodnych oraz z posiadania własnego transportu rzeczno-żeglownego. Do największych firm logistycznych w zakresie transportu śródlądowego należą: Odra Trans, Navigar, Żegluga HTŚ. Sp. z o.o.

Na niewielkie odległości, w przypadku gdy szybkość i łatwość dostawy ma duże znaczenie, używa się transportu samochodowego jako dogodniejszego

² Do zalet transportu śródlądowego zaliczyć można: dużą podatność przewozową. Natomiast wadami są: mała prędkość eksploatacyjna, długi czas przewozu i niska punktualność, wrażliwość na warunki atmosferyczne, ograniczona dostępność sieci wodnej.

i bardziej manewrowego³. Podstawowymi środkami transportu w przewozach drogowych są samochody ciężarowe i zestawy: ciągnik siodłowy + naczepa, ciągnik balastowy + przyczepa. Samochody i zestawy mogą mieć charakter: uniwersalny (mogą być przystosowane do przewozu pewnej grupy ładunków) lub też specjalny (przeznaczone do przewozu jednego konkretnego ładunku).

Transport samochodowy z uwagi na powszechność, dobrze rozwiniętą sieć dróg, a także dzięki takim cechom, jak: duża prędkość przewozu ładunków, manewrowość, stosunkowo niska wrażliwość na uderzenia nieprzyjaciela, małe uzależnienie od warunków atmosferycznych itd., należy również do głównych rodzajów transportu wykorzystywanego przez wojsko. Możliwe zatem jest jego szybkie dostosowanie do standardów eksploatacyjnych obowiązujących w SP RP i NATO. Tak wiele dodatnich cech powoduje, że transport samochodowy firm logistycznych, oprócz samodzielnych zadań przewozowych na rzecz wojsk, może odgrywać rolę transportu dublującego (rezerwowego) inne rodzaje transportu (np. transport kolejowy i śródlądowy transport wodny). Do wad transportu samochodowego należy zaliczyć stosunkowo nieduży czas przebiegu kolumn samochodowych (dużo czasu pochłaniają prace za- i rozładunkowe oraz czasochłonna jest jazda w kolumnach), niewielką (w porównaniu na przykład z taborem kolejowym i wodnym) ładowność pojazdów samochodowych oraz duże jednostkowe zużycie paliwa.

Najszybszym, ale zarazem najmniej rozwiniętym rodzajem transportu na terenie kraju, jest transport lotniczy⁴. Aktualnie w Polsce największym przewoźnikiem osób jest firma PL LOT, natomiast transport towarów drogą powietrzną odbywa się przy pomocy zagranicznych przewoźników. Z analizy załączonego materiału wynika, że krajowy transport powietrzny (pasażerski) oparty jest na takich typach statków powietrznych, jak: Boeing 767-200ER, 767-300ER, 737-500, 737-400, 737-300; ATR-72, 42; Turbolet L-410; Embraer EMB-145 i An-28. Możliwe jest także pozyskanie lotnictwa transportowego za pośrednictwem firm logistycznych, taki wariant wymaga jednak przeprowadzenia szczegółowych kalkulacji. Transport lotniczy z uwagi na dużą prędkość, znaczny zasięg działania i wysoką manewrowość jest bardzo przydatny do przewozów wojskowych. We współczesnych warunkach prowadzenia działań bojowych będzie on użyty przede

³ W transporcie samochodowym za zalety uznać można: największą dostępność przestrzenną samochodowej sieci drogowej, największą jego dyspozycyjność oraz to, że nie wymaga, w osiągnięciu punktu docelowego przez przewożony ładunek, dodatkowych rodzajów transportu i dysponuje najbardziej zróżnicowanym taborem transportowym. Wadą tego środka transportu są ograniczone możliwości przewozów masowych.

⁴ Zaletami tego rodzaju transportu, oprócz wspomnianej prędkości przewozu, są: największe bezpieczeństwo przewozowe i wysoka punktualność i rytmiczność transportowa. Wadami zaś są: mała podatność przewozowa taboru, duży koszt przewozu, duża wrażliwość na warunki atmosferyczne i konieczność korzystania z innych gałęzi transportu.

wszystkim do: przewozu wojsk, sprzętu i środków zaopatrzenia oraz organizacji ewakuacji sanitarnej.

Ostatnim z rozpatrywanych rodzajów transportu we wsparciu logistycznym lotnisk wojskowych jest transport wewnątrzmagazynowy. Przeznaczony jest do przemieszczania wyrobów w magazynie od momentu rozładunku środków transportu zewnętrznego na froncie przeładunkowym przyjęć, przez składowanie w magazynie składowym, do załadunku środków transportu zewnętrznego na froncie przeładunkowym wydań za pomocą środków transportu [Dudziński, Kizyn 1973: 136]. Do magazynowych środków transportu zalicza się: wózki jezdniowe, układnice, żurawie, suwnice, przenośniki i manipulatory. Wszystkie one stanowią o możliwości realizacji procesów logistycznych w magazynach i składach, a ich liczba i rodzaj stosowania w głównej mierze zależy od rodzaju towaru, jego ilości, wagi, gabarytów oraz wielkości magazynów.

Bardzo ważnym elementem składowym potencjału logistycznego firm są zasoby ludzkie (specjaliści). Ich liczebność oraz stan jakościowy (kwalifikacje) wynikają przede wszystkim z potrzeb realizacji zadań logistycznych oraz możliwości techniczno-technologicznych użytkowanego sprzętu logistycznego. Stan osobowy w cywilnych firmach logistycznych można funkcjonalnie podzielić na dwie zasadnicze grupy specjalistów: techniczno-usługowych i administracyjnych. Grupa techniczno-usługowa realizuje przedsięwzięcia zapewniające właściwe warunki do realizacji usług zaopatrzeniowych, transportowo-przeładunkowych, magazynowych, gospodarczo-bytowych itd. Ponadto przeznaczona jest do realizacji zadań mających na celu zapewnienie sprawności funkcjonowania urządzeń i sprzętu logistycznego. Grupę tę tworzą oprócz szefów brygad różnych specjalności, pracowników działu obsługi klienta, pracowników agencji celnych, także załogi warsztatów naprawczych, kierowcy, magazynierzy itp. Z kolei grupa administracyjna realizuje zadania związane ze sprawowaniem kontroli nad wszystkimi procesami logistycznymi firmy. Głównie będą to zadania polegające na kierowaniu pracą podległego personelu (dyrektorzy), doradztwie (prawnicy), administrowaniu siecią (informatycy), zajmowaniu się finansami (księgowi), analizą danych (analitycy) itd. Z analizy struktury organizacyjnej firm logistycznych wynika, że średnio w każdej z nich zatrudnionych jest od 500 do 1500 osób (wyjątek w tym zakresie stanowią firmy: PKP – ok. 145 000 i PL LOT – ok. 8000), co docelowo daje nam wykwalifikowany i doświadczony potencjał pracowników logistyki. Przy tak dużym stanie osobowym z powodzeniem można realizować wsparcie logistyczne na korzyść wojska w wielu jego dziedzinach.

Kolejnym ważnym składnikiem potencjału logistycznego firm jest infrastruktura logistyczna. Nowoczesna firma logistyczna jest starannie zaprojektowana pod względem obszaru, infrastruktury, techniki i technologii oraz potrzeb operacyjnych. W zakresie infrastruktury większość firm dysponuje:

- budynkami administracyjnymi dla zarządu i operatorów logistycznych oraz innych usługodawców,
- budynkami magazynowymi o różnym przeznaczeniu i możliwościach,
- infrastrukturą gospodarczą, socjalno-bytową, medyczną,
- placami składowymi, parkingami, garażami, bocznicami, składami kontenerów,
- infrastrukturą komunalną (sieć energetyczna, wodociągowa, ciepłownicza),
- infrastrukturą technologiczną (klimatyzacja, wentylacja, urządzenia pożarowe).

Biorąc pod rozwagę możliwość wykorzystania infrastruktury logistycznej firm w procesach wsparcia SP, dokonać można jej podziału na kilka grup. Jako kryteria kwalifikujące do określonej grupy założono następujące cechy i właściwości:

- wpływ na realizację zadań bojowych przez system operacyjny SP, co umożliwia ich podział na zasadnicze oraz pomocnicze,
- położenie przestrzenne oraz wielkość i kształt, co pozwala wyróżnić obiekty powierzchniowe, liniowe oraz punktowe,
- odporność na uderzenia środkami rażenia, co pozwala sklasyfikować je jako odporne oraz mało odporne.

Grupę zasadniczych obiektów w firmach logistycznych (decydujących o możliwości realizacji usług) stanowią: obiekty magazynowe i transportowe. Najbardziej charakterystycznymi obiektami z tej grupy są obiekty magazynowe⁵. W grupie tej wyróżnić można: magazyny, zbiorniki, silosy, bunkry, place składów. Ich różnorodność pozwala na sklasyfikowanie obiektów magazynowych do grupy obiektów powierzchniowych, punktowych, w tym część z nich do odpornych.

Ze względu na rozwiązania techniczno-budowlane magazyny dzieli się na: otwarte, półotwarte, zamknięte i specjalne. W obiektach tych można z powodzeniem przechowywać towary dla wojska, takie jak: materiały sypkie, ciecze, urządzenia mechaniczne, gazy itd.; ponadto o różnej wielkości, kształcie i ciężarze oraz różnego rodzaju produkty (spożywcze, chemiczne, medykamenty, odzieżowe i inne) [Gołębska, Mokrzyński 1997: 154-156].

Niewątpliwym czynnikiem determinującym wykorzystanie magazynów do potrzeb wojsk jest ich duża różnorodność oraz dogodne rozmieszczenie na terenie kraju w stosunku do jednostek, w tym lotnisk wojskowych. Umożliwić to może łatwe i ciągłe zaopatrywanie pododdziałów SP w każdym rejonie kraju, a z drugiej strony utrudnia rozpoznanie przeciwnikowi. Dodatkowo już w czasie pokoju wybrane firmy logistyczne mogą utrzymywać niektóre zasoby produktów

⁵ Jako magazyn rozumie się konstrukcję inżynierską zaprojektowaną i wykonaną w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu zabezpieczała składowane w niej wyroby przed ubytkami ilościowymi i jakościowymi oraz zapewniała bezpieczne warunki pracy obsługujących ją osób [Dudziński, Kizyn 1973: 9].

dla wojsk (np. środki higieny, odzież, żywność, środki mps, medyczne itd.). Pozwoli to obniżyć koszty magazynowania i utrzymywania transportu w siłach zbrojnych oraz zapewni dobre warunki przechowywania towarów (zastosowanie nowoczesnej technologii w wyposażeniu magazynów), co w konsekwencji wpłynie na niezawodność sprzętu i dobrą jakość produktów, a przez to zapewni realizację zadań wojskom operacyjnym.

Grupę zasadniczych obiektów logistycznych stanowią również obiekty (punkty) transportowe. Należy do nich zaliczyć: lotniska, porty (śródlądowe i morskie) oraz stacje kolejowe.

Jednym z ostatnich rozpatrywanych elementów składowych potencjału logistycznego cywilnych firm logistycznych jest sprzęt techniczny. Jego stan ilościowy i jakościowy oraz wymogi eksploatacyjne decydują o możliwości realizacji zadań logistycznych. Sprzęt techniczny tworzą pojazdy specjalne, maszyny inżynieryjne, agregaty i inne urządzenia specjalistyczne. Pracę produkcyjną różnych gałęzi transportu uzupełniają maszyny i urządzenia wykorzystywane do zmechanizowanych robót ładunkowych. Dynamizują one procesy załadunku, wyładunku i przeładunku, co wpływa na wydajność pracy w całym transporcie. Do podstawowych maszyn i urządzeń robót ładunkowych należą: koparki, ładowarki, suwnice, żurawie, przenośniki, wózki naładownicze oraz podnośniki. W pracach magazynowych przepływ towarów wymaga zastosowania różnorodnych urządzeń do składowania (regały, stojaki, wieszaki i urządzenia specjalne) oraz pomocniczych urządzeń magazynowych (urządzenia do pomiaru ilości wyrobów, parametrów mikroklimatu w magazynie, paletyzery, rampy mechaniczne, mostki przeładunkowe, zawiesia paletowe) [Dudziński, Kizyn 1973: 150-152]. Uogólniając, należy stwierdzić, że sprzęt techniczny służy przede wszystkim do zapewnienia właściwej pracy środkom transportu oraz obiektom logistycznym. Biorąc pod uwagę jego przydatność w realizacji procesów logistycznych, należy wnioskować, że niektóre jego elementy mogą także wspomagać działalność logistyczną jednostek wojskowych.

Częścią potencjału logistycznego, bez którego niemożliwa jest realizacja wielu procesów logistycznych firmy (przede wszystkim użycie sprzętu technicznego), są środki materiałowe. Zaliczyć do nich można podzespoły i części zamienne do sprzętu technicznego, produkty mps (paliwo samochodowe, oleje i smary), odzież roboczą, środki higieny, produkty żywnościowe, środki medyczne i inne. Względny jakościowo-ilościowy nakazują utrzymywanie ich w odpowiedniej ilości, jakości i asortymencie przy racjonalnym rozmieszczeniu, natomiast wymogi techniczno-technologiczne dodatkowo określają warunki przechowywania oraz przygotowania przed zastosowaniem. Rozmieszczenie wyraża się koniecznością utrzymywania odpowiedniej wielkości zapasów normatywnych w poszczególnych ogniwach zaopatrywania.

3. Założenia wsparcia lotnisk wojskowych przez firmy cywilne

Cywilne firmy logistyczne mogą być przeznaczone do wszechstronnego logistycznego wsparcia lotnisk wojskowych (dostarczenia wojskom wszystkiego, co jest niezbędne do życia i prowadzenia walki), w każdych warunkach pogodowych oraz w stanie zagrożenia. W okresie pokoju zadania te będą dotyczyły:

- zaspokajania potrzeb wojsk w zakresie socjalno-bytowym i handlowym,
- wsparcia medycznego stanu osobowego,
- organizacji transportu ludzi i sprzętu,
- zaspokajania wszelkich potrzeb materiałowych wojsk – gromadzenia, właściwego przechowywania, konserwacji, wydawania, ewidencjonowania i sprawozdawczości materiałowej,
- konserwacji i remontu sprzętu specjalistycznego i ogólnego oraz prowadzenia prac remontowych obiektów,
- organizacji ochrony obiektów przed penetracją oraz ochrony przeciwpożarowej,
- administracji związanej z biurowością, księgowością.

W okresie działań bojowych cywilne firmy logistyczne, wykorzystując posiadany potencjał, zapewnić mogą lotniskom wojskowym dodatkową manewrowość, odtwarzanie gotowości bojowej, zaopatrywanie w niezbędne do walki środki materiałowo-techniczne, remonty w zakresie podstawowym, świadczenie usług socjalno-bytowych. Będą one również ewakuować swoim transportem do cywilnych i wojskowych szpitali poszczególnych rejonów leczniczych stany osobowe wymagające kwalifikowanej, specjalistycznej pomocy medycznej lub hospitalizacji.

Tak określone zadania pozwalają na podjęcie próby sformułowania zasad kooperacji logistycznej pomiędzy cywilnymi firmami logistycznymi a lotniskami wojskowymi. Sformułować można następujące zasady współpracy:

- kooperacja – to wymóg dokładnego podziału odpowiedzialności, przy założeniu czytelnego określenia możliwości, ograniczeń i przepisów prawnych oraz koncepcji wsparcia logistycznego; dodatkowo procedury kooperacji muszą być tak ustalone, aby wyeliminować konkurowanie w uzupełnianiu zasobów oraz stworzyć warunki do optymalizacji procesu zaopatrywania oraz zużywania zasobów,

- koordynacja – ma na względzie efektywność oraz skuteczność działania; organizowana może być na właściwych szczeblach kierowania i dowodzenia, może to wymagać powołania reprezentantów lub oficerów łącznikowych i skierowania ich na różne poziomy obu struktur organizacyjnych w celu zapewnienia

przepływu informacji między nimi, stosownie do ustalonych priorytetów realizacji przedsięwzięć,

– odpowiedzialność – określa, że wszelkie działania muszą być skupione na osiągnięciu wspólnego celu, jednakże to na lotnisku wojskowym spoczywa ostateczna odpowiedzialność za zabezpieczenie wojsk operacyjnych (eskadr lotniczych),

– zabezpieczenie i wystarczalność – stanowi o niedopuszczeniu do takiego stanu (zarówno w czasie „P”, jak i „W”), w którym realizacja zadań przez lotnictwo będzie niemożliwa; wskazuje na dysponowanie odpowiednio dobranym asortymentem i ilością zasobów logistycznych o wymaganych standardach oraz zapewnienie ich żywotności, a także mobilności; odzwierciedla najbardziej efektywne i oszczędne wykorzystanie dostępnych zasobów do zaspokojenia potrzeb wojsk,

– elastyczność – uwzględnia zmienność wykonywania zadań; wskazuje, że ustalając plany działania, należy brać pod uwagę, iż nieprzewidywalne wydarzenia mogą wymusić ich zmianę i zmienić koncepcję ich wykonania, w związku z tym w czasie opracowywania planów logistycznych szczególnie ważna jest elastyczność umożliwiająca szybkie i skuteczne reagowanie nawet na drobne zmiany scenariusza operacyjnego; koncepcja wsparcia logistycznego powinna być podatna na wprowadzanie nieoczekiwanych i niestandardowych scenariuszy,

– kompetencje – to prawa i obowiązki w działalności logistycznej; zasada ta uwzględnia, że cywilne firmy logistyczne muszą posiadać wystarczający zakres uprawnień umożliwiający wykorzystanie zasobów logistycznych w celu podtrzymywania zdolności bojowych wojsk na odpowiednim poziomie; pełnomocnictwa te muszą być połączone z odpowiedzialnością. Tak więc, jeśli wybrane firmy logistyczne przejęłyby odpowiedzialność za dostarczanie określonych usług na danym obszarze, to muszą one również otrzymać odpowiedni zakres kompetencyjny do ustalania zasad w zakresie wsparcia logistycznego tak, aby zapewnić możliwość wykorzystania racjonalnego swoich zasobów logistycznych,

– przystępność – to prostota planów i rozkazów oraz jednoznaczne przekazywanie personelowi logistycznemu informacji logistycznych o zakresie zadań, co minimalizuje możliwość wystąpienia nieporozumień i zapewnia, że wsparcie jest prowadzone zgodnie z operacyjnymi wymaganiami dowódcy,

– przejrzystość – określa, że strona wojskowa musi posiadać dane o dostępnej infrastrukturze i zasobach logistycznych cywilnego sektora logistycznego; wymaga to zastosowania sprawozdawczości logistycznej, co stwarza konieczność istnienia systemu gromadzenia, analizowania, przetwarzania i syntezy danych oraz ich kontrolowanego przepływu pomiędzy organami wojskowymi i cywilnymi.

Z analizy przeznaczenia i zadań firm logistycznych w stosunku do lotnisk wojskowych, a także z oceny zasad współpracy wynika, że najkorzystniejszym

rozwiązaniem dla lotnisk wojskowych jest przyjęcie koncepcji wsparcia logistycznego opartej na czterech następujących elementach składowych: wykonawczym, zasilającym, informacyjnym i strukturalnym. Element wykonawczy stanowiłyby organiczne siły i środki logistyki lotnisk wojskowych będące podstawowym źródłem zaopatrywania oraz wytypowanych firm logistycznych stanowiących dodatkowe źródło zaopatrywania. Element zasilający tworzyłyby zewnętrzne źródła zaopatrywania na bazie innych podmiotów gospodarki narodowej (przedsiębiorstw państwowych i prywatnych) oraz zagranicznych kontrahentów. Element informacyjny to istniejący system obiegu informacji w organizacjach (firmach logistycznych i bazach lotniczych), zapewniający warunki nadzoru i kierowania wsparciem logistycznym, uwzględniający kompetencyjny zakres odpowiedzialności poszczególnych organów dowodzenia i kierowania oraz sprawozdawczość w zakresie realizacji zadań. Elementem strukturalnym będzie podatny na zmiany wojskowy system logistyczny, zapewniający elastyczność organizacji oraz wszechstronne warunki do przyjęcia wsparcia z zewnątrz, m.in. od cywilnych firm logistycznych.

W tej sytuacji, uznając firmy logistyczne za jedno z możliwych źródeł wsparcia logistycznego lotnisk wojskowych, wyodrębnić można dwa zasadnicze etapy współpracy:

- etap I – obejmujący pozyskanie przez poszczególne firmy logistyczne surowców, produktów ze źródeł zewnętrznych, nie wojskowych; przede wszystkim będą to zasoby zgromadzone w gospodarce narodowej, w prywatnych i państwowych przedsiębiorstwach zlokalizowanych na terenie kraju oraz poza nim itd.,
- etap II – polegający na realizacji zadań logistycznych, czyli dostarczeniu produktów i usług do odbiorcy; firmy logistyczne dostarczają określone usługi i dobra do baz lotniczych.

Podsumowanie

Logistyce, jako jednej z funkcjonalnych dziedzin sił zbrojnych, w teorii i praktyce sztuki wojennej zawsze poświęcano wiele miejsca, gdyż jej wpływ na ostateczny efekt zmagania bojowego jest równie ważny jak potencjału bojowego i umiejętności dowódczych. Wiele przykładów historycznych, poczynając od starożytności aż do czasów współczesnych, świadczy o tym, że nawet przy wykorzystaniu najnowszych osiągnięć techniki bojowej niemożliwe jest odniesienie zwycięstwa bez dobrze zorganizowanego i działającego systemu zaopatrywania. Gdyż należy pamiętać, że w okresie wojny, szczególnie w jej pierwszej fazie, główny wysiłek przeciwnik skupi m.in. na niszczeniu i dezorganizacji funkcjo-

nowania infrastruktury logistyki Sił Zbrojnych RP. W konsekwencji może to doprowadzić do niewydolności układu operacyjnego i całkowitego załamania się wojskowego systemu logistycznego. Słuszne więc wydaje się poszukiwanie doskonalących rozwiązań zapewniających sprawne funkcjonowanie i gwarantujących ciągłość oraz żywotność działalności logistycznej lotnisk wojskowych.

Jednym z możliwych wariantów rozwiązania tego problemu może stać się wykorzystanie sprawnie działającego systemu infrastruktury cywilnej oraz wszelkich cywilnych zasobów logistycznych (ludzkich, materiałowych, technicznych itp.). Ważnym argumentem przemawiającym za podjęciem współpracy oraz wykorzystaniem firm logistycznych do potrzeb lotnisk wojskowych jest fakt, że będąc członkiem NATO, powinniśmy mieć przygotowane warianty przystosowania gospodarki cywilnej do potrzeb Sił Zbrojnych RP, a także do przyjęcia Sojuszniczych Sił Wzmocnienia. Istnieje zatem potrzeba szerokiej dyskusji o roli i znaczeniu firm logistycznych w gospodarce narodowej, o ich działalności, ale również o sposobach ich włączenia w system obronności kraju.

Literatura

- Dudziński Z., Kizyn M., 1973, *Poradnik magazyniera*, Warszawa: PWE.
- Gołomska E., Mokrzyński H., 1997, *Zarządzanie produktem w logistyce przedsiębiorstw*, Poznań – Zielona Góra: Zachodnie Centrum Organizacji.
- Korzeń Z., 1999, *Logistyczne systemy transportu bliskiego i magazynowania*, t. II, Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- Nita P., Świątecki A., Świątecki P., 1999, *Lotniska*, Warszawa: ITWL.
- Regulamin lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2012)*, 2012 Warszawa: DSP.

Support of the Air Force by Civilian Logistics Companies

Abstract. *There are 29 military airfields (18 in use) in Poland, which belong to various military branches: the Land Force, the Navy and the Air Force. Lessons learned from past military conflict demonstrate that military airfields are among the main targets for the enemy. Therefore, it seems highly justified to employ civilian logistics companies to secure the operational continuity of military airfields. The author describes characteristics of a military airfield and analyses possibilities of cooperation with civilian logistics companies. The article ends with proposals of solutions to challenges that can be encountered when trying to establish collaboration with civilian enterprises as providers of logistics support for military airfields.*

Keywords: *military airfields, logistics companies, logistics support*