



You have downloaded a document from  
**RE-BUŚ**  
repository of the University of Silesia in Katowice

**Title:** Umowy i programy międzynarodowe z zakresu zdolności transportu strategicznego

**Author:** Jacek Barcik, Piotr Czech

**Citation style:** Barcik Jacek, Czech Piotr. (2014). Umowy i programy międzynarodowe z zakresu zdolności transportu strategicznego. "Logistyka" (2014, nr 3, s. 360-366).



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

BARCIK Jacek<sup>1</sup>  
CZECH Piotr<sup>2</sup>

## Umowy i programy międzynarodowe z zakresu zdolności transportu strategicznego

### WSTĘP

Członkostwo Polski w międzynarodowych operacjach wojskowych pod auspicjami NATO i UE wymaga od naszego kraju posiadania zdolności do strategicznego przemieszczenia ludzi i ładunków. Tymczasem zdolności transportowe RP pozostają ograniczone, zaś poprawianie ich we własnym zakresie jest niezwykle kosztowne i nierzadko przekracza możliwości budżetu państwa. Drogą do zmian jest aktywne angażowanie się przez Polskę w umowy i programy z zakresu zdolności transportu strategicznego.

### 1. POLSKIE ZDOLNOŚCI W ZAKRESIE TRANSPORTU STRATEGICZNEGO

#### 1.1. Transport lotniczy

Polski transport drogą lotniczą odbywa się zasadniczo z wykorzystaniem wojskowych statków powietrznych Sił Zbrojnych RP. Do środków transportu powietrznego zalicza się zarazem różnorodne statki powietrzne, od lekkich śmigłowców do ciężkich samolotów transportowych. Możliwości przewozowe Sił Powietrznych RP pozostają ograniczone [1, s. 18-32]. W 2013 r. na stanie Sił Zbrojnych RP znajdowało się 6 samolotów C-130E Hercules i 14 samolotów CASA C-295M, nie licząc kilkunastu samolotów M-28 Bryza, śmigłowców Mi-2, Mi-8 i Mi-17. Ograniczone zasięgi, ładowność i udźwigi posiadanych maszyn powodują jednak, że konieczne jest pozyskiwanie innych środków transportu powietrznego dla realizacji transportu strategicznego (np. przemieszczenia na potrzeby Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Afganistanie).

#### 1.2. Transport morski

Do wykonywania przewozów morskich Siły Zbrojne RP wykorzystują m. in. okręty Marynarki Wojennej RP [11]. Własne zasoby transportowe Marynarki Wojennej RP pozostają jednak ograniczone i obejmują pięć okrętów projektu 767 Lublin oraz ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki”. Okręty klasy Lublin mogą zabrać np. [7, s. 186-187]: 9 czołgów T-72 lub 17 samochodów ciężarowych średniej ładowności i 135 żołnierzy wraz z wyposażeniem indywidualnym. Z kolei ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” może przewieźć do 140 żołnierzy z wyposażeniem, bądź 10 kontenerów 20” o łącznej masie 150 ton lub 6 ciężarówek klasy Star 266 (w tylnej części pokładu) i 4 kontenerów. Okręty te są zdolne do wykonania operacji transportowych w ograniczonym zakresie (zasięg do 4000 mil morskich; wykorzystuje się je m.in. do transportu niewielkich pododdziałów wojskowych do Wielkiej Brytanii na potrzeby wspólnych ćwiczeń, nie nadają się zaś do realizacji transportu strategicznego). Tymczasem, zgodnie z standardami NATO, RP powinna posiadać zdolności transportu jednej brygady lub dwóch brygadowych zgrupowań bojowych w składzie około 5000 żołnierzy [9, s. 22].

### 2. POZYSKIWANIE ZDOLNOŚCI TRANSPORTU STRATEGICZNEGO

Jak zauważono w Doktrynie Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych RP (DD/4.4) [3, s. 11,12] uzyskanie dostępu do środków transportu i infrastruktury transportowej na potrzeby transportu i ruchu wojsk jest zadaniem całego systemu obronnego państwa, wszystkich jego struktur oraz szczebli

<sup>1</sup> Uniwersytet Śląski, Wydział Prawa i Administracji; 40-007 Katowice; ul. Bankowa 11B. Tel: + 48 32 359-15-55; jbar@poczta.onet.pl

<sup>2</sup> Politechnika Śląska w Gliwicach, Wydział Transportu; 40-019 Katowice; ul. Krasińskiego 8. Tel: + 48 32 603-42-30; piotr.czech@polsl.pl

i nie jest wyłącznie domeną Sił Zbrojnych RP. Siły Zbrojne RP pozyskują środki transportu z następujących źródeł:

- 1) zasobów własnych, obejmujących: statki powietrzne, wielozadaniowe okręty wojenne oraz pojazdy kołowe znajdujące się w wyposażeniu rodzajów sił zbrojnych;
- 2) zasobów sił zbrojnych innych państw w wyniku zawartych porozumień i umów dwustronnych;
- 3) poprzez udział w wielonarodowych programach współpracy;
- 4) poprzez umowy i porozumienia zawierane z cywilnymi przewoźnikami komercyjnymi, na zasadach rynkowych;
- 5) świadczeń rzeczowych z gospodarki narodowej, realizowanych w ramach powszechnego obowiązku obrony.

W praktyce dostęp do zdolności transportu strategicznego zapewnia się na trzy sposoby:

- 1) poprzez zawieranie dwustronnych i wielostronnych umów międzynarodowych o wykorzystaniu wojskowych środków transportu powietrznego i morskiego innych państw. Przykładem takiego rozwiązania jest umowa ACSA (*Acquisition and Cross-Servicing Agreement - ACSA*) podpisana w dniu 22 listopada 1996 r. pomiędzy Ministerstwem Obrony Narodowej RP a Departamentem Obrony Stanów Zjednoczonych Ameryki. Na jej podstawie USA udzielają pomocy wojskowej stronie polskiej. W przypadku transportu strategicznego obejmuje to zapewnienie środków transportu morskiego i lotniczego na potrzeby PKW Afganistan. Wymaga się, aby władze polskie złożyły zapotrzebowanie na transport z 30 dniowym wyprzedzeniem dla samolotów i 60 dniowym dla statków. USA dostarczają samolotów wojskowych typu C-17 oraz kontraktują dla strony polskiej samoloty An-124 i cywilne samoloty pasażerskie. W przypadku korzystania z obcych wojskowych statków powietrznych, jeśli procedury w zakresie przewozu osób i ładunków z wykorzystaniem tych statków różnią się od przepisów stosowanych w Siłach Zbrojnych RP stosuje się przepisy państwa, którego statek jest użytkowany. Przygotowanie i załadunek w ramach takiego przewozu w pełni zabezpiecza jednak strona polska, chyba, że umowy międzynarodowe, albo przepisy i procedury strony wydzielającej statek powietrzny stanowią inaczej;
- 2) poprzez udział w sojuszniczych programach. Polska uczestniczy w programie ATARES (*Air to air refuelling and other exchange of services – ATARES*) czyli programie transportu powietrznego, tankowania w powietrzu oraz wymiany innych usług. Podstawą uczestnictwa w programie jest przystąpienie do tzw. Porozumienia Technicznego. Celem programu, w którym uczestniczy 15 państw jest wzajemne świadczenie usług transportu powietrznego i tankowania w powietrzu. Odbywa się to w drodze bezgotówkowej, gdyż na potrzeby programu stworzono specjalną jednostkę rozliczeniową (tzw. przeliczeniowa godzina lotu dla samolotu C 130 Hercules – EFH). Poszczególni uczestnicy programu mogą wykorzystać nawet do 500 jednostek. Co 60 miesięcy następuje jednak okres rozliczenia, zaś państwo korzystające z usług powinno je zwrócić państwu z którego środków korzystało (Polska udostępnia samoloty CASA oraz Bryza). Jeśli nie jest tego w stanie uczynić obowiązane jest uiścić opłatę według przelicznika: 1 wykorzystana jednostka przeliczeniowa = 7 tys. euro. Polska korzystała z programu m.in. poprzez wykorzystanie środków Królewskich Holenderskich Sił Powietrznych do ćwiczenia umiejętności tankowania w powietrzu przez pilotów polskich F-16.

Przykładami sojuszniczej współpracy są także programy *SALIS*, *SAC C-17*, *AMSCC*, *MCCE*. *SALIS* (*Strategic Interim Air Lift Solution – SALIS*) czyli Program Tymczasowego Rozwiązania Lotniczego Transportu Strategicznego zapoczątkowało 17 państw, podpisując Memorandum o Porozumieniu (*Memorandum of Understanding – MoU*). Upoważniało ono agencję *NAMSA* (*NATO Maintenance and Supply Agency – NAMSA*) do podpisania umowy na czarter samolotów An-124 z, zarejestrowaną w RFN, prywatną cywilną firmą *RUSLAN – SALIS GmbH*. W imieniu zrzeszonych państw obsługę finansową zapewnia *NAMSA*, zaś organizacją przelotów zajmuje się Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (*Strategic Air Lift Coordination Centre – SALCC*) z siedzibą w Eindhoven. Przewoźnik gwarantuje przerzut do 120 ton ładunku na samolot. W 2009 i 2010 r. Polska w ramach programu posiadała do wykorzystania po 295 godzin lotu, co, jak

obliczano dawało możliwość dokonania 17-18 przelotów do Afganistanu w ciągu roku. Zapotrzebowanie na transport składa polskie Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW) do SALCC z co najmniej 30 dniowym wyprzedzeniem w stosunku do planowanego lotu. Składka roczna za udział w programie wynosi ok. 7,5 mln euro. Polska przewodniczyła programowi SALIS w 2010 r.

Program *SAC C-17 (Strategic Airlift Capability – SAC)* powstał w 2006 r. w drodze podpisania listu intencyjnego (*Letter of Intent – Lol*) przez 14 państw (w tym Polskę). Jego istotą jest wspólny zakup przez uczestników 3 samolotów Boeing C-17 Globemaster (USA wniosły do programu jeden samolot). Programem zarządza, stworzona na jego potrzeby, organizacja *NAMO (NATO Airlift Management Organisation – NAMO – Organizacja Zarządzania Transportem Lotniczym NATO)*, która powołała swoją agencję wykonawczą *NAMA (NATO Airlift Management Agency – NAMA – Agencja Zarządzania Transportem Lotniczym NATO)*. Koszt programu, który ma obowiązywać do 2035 r., wynosi 5 944, 1 mln USA i obejmuje koszty zakupu samolotów, ich remontów, wyszkolenia personelu oraz paliwa lotniczego. W oparciu o program powołano międzynarodową jednostkę lotniczą – 1 Skrzydło Ciężkiego Lotnictwa Transportowego (*1st Heavy Airlift Wing – HAW*). Dysponuje ona trzema maszynami, zaś jej macierzystą bazą jest lotnisko Papa na Węgrzech. Personel liczy 150 osób (w tym 62 osoby eskadry lotniczej), zaś Polska zdołała wynegocjować dla siebie 6 stanowisk (zastępcy szefa wydziału dowodzenia i łączności; dowódcy załogi (eskadra lotnicza); pilota (eskadra lotnicza); loadmastera (czyli szefa załadunku; eskadra lotnicza); podoficera sekcji zaopatrzenia (eskadra zaopatrzenia); pracownika wojska w wydziale dowodzenia i łączności). Operacyjne zasady działania jednostki ustalono w *Memorandum of Understanding (MoU)*, podpisanym w czerwcu 2008 r. Każde partycypujące państwo ma przydzielony roczny nalot, zaś całkowity nalot jednostki to ok. 3550 godzin. Polska posiada 150 godzin rocznego nalotu (ok. 9 lotów do Afganistanu i z powrotem rocznie) i, stosownie do tego, uczestniczy w kosztach realizacji programu (udział RP w kosztach zakupu samolotu C-17 wynosi 3,92% kosztów, zaś udział w utrzymaniu jednostki to 4,23% ogółu kosztów; największy jest wkład USA wynoszący odpowiednio 33,33% kosztów zakupu i 28,17% kosztów utrzymania. USA korzystają zarazem z największego nalotu wynoszącego 1000 godzin rocznie) [5, s. 15-17]. Całkowity polski koszt udziału w programie do 2035 r. wyniesie 900 mln zł, płatnych w rocznych składkach. Węgry jako państwo rejestrujące i oznakowujące samoloty są odpowiedzialne za występowanie o udzielenie zgody dyplomatycznej do państw nad terytoriami których ma następować przelot samolotów jednostki.

Program znany jako Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego (*Athens Multinational Strategic Coordination Centre – AMSCC*) pozwala na szybsze pozyskiwanie cywilnych zasobów transportowych, poprzez bezpłatne doradztwo i pośrednictwo w dostępie do tych zasobów. Czas realizacji przetargu i wyłonienia przewoźnika wynosi w przypadku AMSCC ok. 45 dni. Polska, na podstawie Memorandum o porozumieniu między Ministrem Obrony Rzeczypospolitej Polskiej a Ministrem Obrony Narodowej Republiki Greckiej w sprawie współpracy z Wielonarodowym Centrum Koordynacji Transportu Morskiego w Atenach [6] (Sztab Obrony Grecji zarządza programem) oraz, będącego jego następstwem Porozumienia technicznego, jest członkiem tego programu od 1 marca 2008 r. W programie uczestniczy 8 państw.

W 2008 r. RP podpisała również Notę Akcesyjną o przystąpieniu do innej inicjatywy, jaką jest Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (*Movement Coordination Centre Europe – MCCE*), powstałe w 2007 r., i skupiające 21 państw (w tym także spoza NATO, np. Szwecję). Utworzono je z połączenia Centrum Koordynacji Transportu Morskiego i Europejskiego Centrum Transportu Lotniczego. Podobnie jak w przypadku AMSCC, MCCE nie posiada własnych środków transportu, zaś jego rola ogranicza się do pomocy w planowaniu transportu i pozyskaniu stosownych środków. Każde państwo uczestniczące w programie, w tym Polska, obowiązane jest do zapłaty składki członkowskiej.

W przypadku operacji NATO Sojusznicze Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (*Allied Movement Co-ordination Centre – AMCC*) występuje, w celu wsparcia operacji, do państw Sojuszu

o udostępnienie nadwyżek zdolności przewozowych innym państwom posiadającym niedobór środków transportu morskiego. Warunki i koszty wykorzystania całości lub części powierzchni ładunkowej okrętów (statków) są uzgadniane w porozumieniach zawartych pomiędzy zainteresowanymi stronami. Z ramienia Polski zadania te realizuje Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW), w uzgodnieniu z Dowództwem Operacyjnym;

3) poprzez zawieranie cywilnoprawnych umów z podmiotami działającymi na komercyjnym rynku lotniczym i morskim. Zaletą wykorzystania cywilnych statków powietrznych do transportu wojskowego pozostaje wysoka gotowość do użycia. Wadą jest natomiast, w przypadku przelotów międzynarodowych, konieczność uzyskania zgód dyplomatycznych państw w których przestrzeni powietrznej ma się odbyć przelot. Wydłuża to czas realizacji przemieszczenia. Pozyskanie cywilnych statków powietrznych może nastąpić w drodze:

a) doraźnej, gdy każdorazowo, na podstawie decyzji Ministra Obrony Narodowej, upoważniona do tego wojskowa jednostka budżetowa w drodze otwartej procedury przetargowej kontraktuje na międzynarodowym rynku komercyjnym niezbędne, ustalone w koordynacji z STiRW-CKRW środki przewozowe;

b) zawierania stałych umów cywilnoprawnych z przewoźnikiem lub firmą brokerską. Najczęściej stosowane są trzy podstawowe formy umów cywilnoprawnych:

- umowa czarteru, w której siły zbrojne zlecają przewóz czarterowy żołnierzy i personelu cywilnego, a także ładunków na uzgodnionych trasach oraz ramach czasowych i warunkach finansowych umowy. Przewoźnik oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania przewozu określonego przez czarterującego;

- ramowa umowa czarteru, która może być zawierana na czas określony lub bezterminowo. Jej istotą jest utrzymywanie przez przewoźnika statków powietrznych w gotowości do użycia przez określony czas. Czarterujący nie płaci za utrzymanie tej gotowości, jednak nie ma gwarancji ze strony przewoźnika, co do zdolności realizacji przewozu zgodnie z wymogami sił zbrojnych. Zaletą takich umów jest skrócenie do minimum czasu pozyskania środków transportu. W praktyce, realizacja przewozów odbywa się na podstawie osobnych umów szczegółowych, w których określone są rzeczywiste, ilościowe i czasowe wymagania sił zbrojnych oraz warunki finansowania danego przewozu. Polska zawarła umowę ramową na dostarczenie samolotu pasażerskiego typu B 737/ B 757/ B 767 lub ekwiwalentu dla przewiezienia personelu sił zbrojnych RP na okres 48 miesięcy;

- kontrakt uśpiony, czyli zawierana na okres wielu lat umowa mająca na celu zagwarantowanie przez przewoźnika wydzielania w określonym czasie uzgodnionej ilości i rodzaju statków powietrznych do zabezpieczenia przewozów wojskowych. W przeciwieństwie do ramowej umowy czarteru, przewoźnik odpłatnie utrzymuje statki powietrzne w określonej gotowości do użycia.

W wypadku czarteru statku cywilnego zastosowanie znajdują przepisy dotyczące ubezpieczeń lotniczych oraz międzynarodowe regulacje związane z odpowiedzialnością przewoźnika [8]. Cywilnoprawne umowy z przewoźnikami zawiera STiRW-CKRW [2, s. 21-25].

W przypadku transportu morskiego, w razie większych operacji konieczne jest pozyskanie cywilnych środków transportu bezpośrednio z rynku komercyjnego od armatorów (przewoźników komercyjnych) polskich lub zagranicznych. Dotyczy to zwłaszcza zabezpieczenia przewozu Polskich Kontyngentów Wojskowych (PKW) w ramach sojuszniczych operacji pokojowych poza granicami RP. W takim przypadku STiRW-CKRW zawiera umowy cywilnoprawne z przewoźnikami, tak polskimi, jak i zagranicznymi. Umowy określają warunki i koszt użycia środków transportu. Na potrzeby przewozów wojskowych stosuje się:

a) wieloletnie umowy przygotowane z góry, tzw. „kontrakty uśpione” mające na celu zagwarantowanie przez przewoźnika wydzielania w określonym czasie uzgodnionej ilości i rodzaju środków transportu do zabezpieczenia przewozów wojskowych. Przewoźnik utrzymuje środki transportu w określonej gotowości do użycia;

- b) umowy ramowe, w których przewoźnik zobowiązuje się do dostarczenia odpowiedniej ilości i rodzaju środków transportu do zabezpieczenia przewozów wojskowych. W przeciwieństwie do „kontraktu uspionego” nie wskazuje się terminu gotowości środków transportowych do użycia zaś przewoźnik nie pobiera opłat z tego tytułu. W 2012 r., Polska zawarła dwie umowy ramowe: na dostarczenie statku minimalnej długości linii załadowniczej 1000 m i kontenerowców o pojemności minimalnej 500 szt. kontenerów 20” na okres 48 miesięcy, oraz na dostarczenie samolotu pasażerskiego typu B 737/ B 757/ B 767 lub ekwiwalentu dla przewiezienia personelu sił zbrojnych RP na okres 48 miesięcy;
- c) umowy o czarter, w których przewoźnik odpłatnie udostępnia do przewozów wojskowych konkretne środki transportu na czas określony, zaś czarterujący pokrywa dodatkowe koszty związane z załadunkiem, zakupem paliwa i wyładunkiem;
- d) umowy przewozu, zawierane dla realizacji na zasadach odpłatności przewozu ściśle określonej ilości i rodzaju ładunków na wskazanej trasie. W przeciwieństwie do umowy o czarter, w umowie o przewóz przewoźnik dokonuje całości przedsięwzięć związanych z załadunkiem, przewozem i wyładunkiem.

Przykładem wykorzystania statków cywilnych do transportu polskiego sprzętu w wyposażenia wojskowego jest wycofywanie PKW Czad w 2008 r. Wówczas to z Libii do Szczecina przetransportowano, za pomocą trzech wyczarterowanych statków, 556 kontenerów oraz 93 jednostki sprzętowe, głównie pojazdy (koszt wyniósł ok. 1,7 mln euro). Rok później wyczarterowano statek przewożący 17 kontenerów i 35 jednostek sprzętu PKW UNIFIL (koszt: 470 tys. euro). Statki cywilne do transportu wojskowego pozyskiwano na potrzeby praktycznie wszystkich operacji prowadzonych poza Europą (Kongo, Czad, Irak, Afganistan) [9, s. 22]. Ważną rolę przy pozyskiwaniu cywilnych środków transportu morskiego odgrywają terminy składania zapotrzebowań na transport, które powinny być składane z odpowiednim wyprzedzeniem. Zapotrzebowania te składają dowództwa rodzajów sił zbrojnych (RSZ) oraz nie będące w składzie RSZ komórki (jednostki) organizacyjne resortu Obrony Narodowej lub dowództwa PKW (na wycofanie do kraju). Składa się je nie później niż 20 dni przed planowaną datą załadunku (na przewóz okrętami Marynarki Wojennej RP) albo nie później niż 50 dni przed planowaną datą załadunku (na przewóz statkami czarterowanymi na zasadach komercyjnych). Odrębne terminy mogą być przewidziane w „kontraktach uspionych”, umowach dwustronnych z innymi państwami lub w programach NATO dotyczących pozyskiwania środków transportu morskiego. Istotną, przy pozyskiwaniu cywilnych środków transportu morskiego, jest także międzysojusznicza koordynacja działań. Poprzez unikanie niepożądanego konkurencji w dostępie do środków transportu między państwami NATO i związanego z nią wzrostu stawek czarterowych, dąży się do bardziej efektywnego wykorzystania dostępnych na rynku statków i ograniczenia kosztów użycia. Przykładem sojuszniczej współpracy w tej dziedzinie jest program znany jako Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego (AMSCC). Pozwala ono na szybsze pozyskiwanie cywilnych zasobów transportowych, poprzez bezpłatne doradztwo i pośrednictwo w dostępie do tych zasobów. Czas realizacji przetargu i wyłonienia przewoźnika wynosi w przypadku AMSCC ok. 45 dni. Polska, na podstawie Memorandum o porozumieniu między Ministrem Obrony Rzeczypospolitej Polskiej a Ministrem Obrony Narodowej Republiki Greckiej w sprawie współpracy z Wielonarodowym Centrum Koordynacji Transportu Morskiego w Atenach, oraz, będącego jego następstwem Porozumienia technicznego, jest członkiem tego programu od 1 marca 2008 r. W tymże roku podpisano także Notę Akcesyjną o przystąpieniu do innej inicjatywy, jaką jest Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (*Movement Coordination Centre Europe – MCCE*) [4], powstałe w 2007 r. i skupiające 21 państw (w tym także spoza NATO, np. Szwecję). Utworzono je z połączenia Centrum Koordynacji Transportu Morskiego i Europejskiego Centrum Transportu Lotniczego. Podobnie jak w przypadku AMSCC, MCCE nie posiada własnych środków transportu, zaś jego rola ogranicza się do pomocy w planowaniu transportu i pozyskaniu stosownych środków. Każde państwo uczestniczące w programie, w tym Polska, obowiązane jest do zapłaty składki członkowskiej.

Polskie okręty i statki użyte do przewozu Sił Zbrojnych RP pozostają pod kontrolą narodową przez cały czas przewozu. Zagraniczne statki i okręty użyte do przewozu Sił Zbrojnych RP pozostają pod kontrolą narodowych i sojuszniczych dowództw określonych w porozumieniach lub umowach dotyczących ich użycia.

Za planowanie transportu wojskowego odpowiedzialne jest kilka ogniw, którymi pozostają Dowództwo Operacyjne, STiRW-CKRW oraz dowództwa rodzajów sił zbrojnych. Końcowym efektem planowania jest przedstawiony w formie graficznej i opisowej plan przewozów morskich. Każde z wymienionych ogniw realizuje ściśle określone zadania szczegółowo sprecyzowane w instrukcji o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem morskim (DD/4.4.3).

## WNIOSKI

Współcześnie, żadne państwo, poza największymi, nie jest w stanie samodzielnie realizować własnych potrzeb w zakresie transportu strategicznego. Zarazem wymogi dzisiejszego zglobalizowanego świata i udział w sojuszniczych, natowskich operacjach stawiają przed Siłami Zbrojnymi RP wymóg przemieszczania dużej ilości ludzi i sprzętu na znaczne odległości. Aby mu sprostać, Polską musi pozyskiwać zdolności transportu strategicznego. Drogą ku temu jest zawieranie umów międzynarodowych i realizacja wspólnych programów z sojusznikami, oraz umów cywilnoprawnych na rynku komercyjnym. To pierwsze rozwiązanie, choć nie zawsze najtańsze, wydaje się jednak znacznie bardziej pewne. Wskazane byłoby, ale jest też wymogiem konieczności, by RP szerzej angażowała się w inicjatywy międzynarodowe w zakresie transportu strategicznego.

### Streszczenie

*Artykuł analizuje najważniejsze umowy międzynarodowe i programy współpracy zmierzające do poprawy polskich zdolności w zakresie transportu strategicznego. W pierwszej kolejności przybliżono posiadane własne zdolności transportowe. Następnie zidentyfikowano najważniejsze umowy i programy międzynarodowe aktualnie wiążące Rzeczpospolitą Polską. Towarzyszy im krótkie omówienie poszczególnych programów. W dalszej kolejności wskazano inne, komercyjne sposoby pozyskiwania zdolności transportowych. Pracę zamykają krótkie wnioski.*

## International agreements and programs in the field of strategic transport capabilities

### Abstract

*The article analyzes the most important international agreements and cooperation programs aiming to improve Polish capacities for strategic transport. The first part describes the Polish own military transport capacity. Then, the most important international agreements and programs actually binding Poland were identified. Subsequently, other, commercial means of improving transport capabilities were discussed. The last part of article contains brief conclusions.*

## BIBLIOGRAFIA

1. Benec M., Smal T.: Wojskowy transport strategiczny jako wyzwanie dla Sił Zbrojnych RP. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych, 2007, nr 1(143).
2. Ciekot Z., Jałowiec T.: Outsourcing usług transportowych w SZ RP. Przegląd Logistyczny, 2010, nr 3.
3. Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych RP (DD/4.4) (rozkaz nr 210/Log./DO Szefa Sztabu Generalnego WP z 5 marca 2007 r., Szef. Kom. 169/2007).
4. Informacja Ministra Obrony Narodowej na temat udziału Polski w programach transportu strategicznego NATO i UE, [online]. [dostęp: 10.02.2014]. Dostępna w Internecie: [http://promilitaria21.org/fresh/pub/files/file/PDF/Informacja\\_transport\\_strategiczny.pdf](http://promilitaria21.org/fresh/pub/files/file/PDF/Informacja_transport_strategiczny.pdf)
5. Łukawski R.K.: 1 Skrzydło Ciężkiego Lotnictwa Transportowego. Przegląd Sił Powietrznych, 2008, nr 12.

6. Memorandum o porozumieniu między Ministrem Obrony Rzeczypospolitej Polskiej a Ministrem Obrony Narodowej Republiki Greckiej w sprawie współpracy z Wielonarodowym Centrum Koordynacji Transportu Morskiego w Atenach (M.P. z 12 lipca 2013, Poz. 584.).
7. Milewski R.: Planowanie procesów ładunkowych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w ruchu morskim. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych, 2010, nr 4(158).
8. Protokół o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisany w Hadze dnia 28 września 1955 r., zmieniający Konwencję o międzynarodowym przewozie lotniczym, podpisaną w Warszawie 12 października 1929 r. (Dz. U. 1963.33.189 z późn. zm.).
9. Walczak J.: Transport morski w Siłach Zbrojnych RP. Przegląd morski, 2011, nr 1(043).