

**Studia Bezpieczeństwa Narodowego**  
Zeszyt 22 (2021)  
ISSN 1508-5430, s. 69-78  
DOI:

Instytut Bezpieczeństwa i Obronności  
Wydział Bezpieczeństwa, Logistyki i Zarządzania  
Wojskowa Akademia Techniczna  
w Warszawie

**National Security Studies**  
Volume 22 (2021)  
ISSN 1508-5430, pp. 69-78  
DOI:

Institute of Security and Defense  
Faculty of Security, Logistics and Management  
Military University of Technology  
in Warsaw

## TRANSPORT W ZASPOKAJANIU POTRZEB JEDNOSTKI WOJSKOWEJ

### TRANSPORT TO MEET THE NEEDS OF A MILITARY UNIT

**Ewa Brożyna**

ORCID: 0000-0001-7030-3152  
Wojskowa Akademia Techniczna

**Abstrakt.** Celem artykułu jest analiza organizacji i znaczenia procesów transportowych w zaspokajaniu potrzeb jednostek wojskowych. Artykuł wyjaśnia czym jest jednostka wojskowa i jakie są jej potrzeby, w zaspokajaniu których bierze udział podsystem transportu. W dalszej części autorka przedstawiła organizację zaopatrywania jednostek wojskowych i podmioty, które biorą w tym udział, a także omówiła rolę wojskowych procesów transportowych w zapewnianiu bezpieczeństwa militarnego. Na koniec przedstawiono wyzwania stojące przed transportem realizowanym na rzecz jednostek wojskowych. Artykuł został przygotowany w oparciu o szeroki przegląd literatury, dokumentów Ministerstwa Obrony Narodowej i aktów prawnych. Metody badawcze, jakimi się posłużono to: analiza, synteza, abstrahowanie i porównanie. Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, że działalność każdej jednostki transportowej generuje różnego rodzaju potrzeby, które mogą być spełnione tylko przy udziale sprawnie działającego systemu transportu wojskowego. Jego rola jest kluczowa ze względu na to, że determinuje on powodzenie prowadzonych przez jednostkę wojskową działań operacyjnych i militarnych, a to z kolei – w szerszej perspektywie – przekłada się na możliwość zapewnienia bezpieczeństwa militarnego kraju. Identyfikując wyzwania stojące przed systemem transportowym realizowanym na rzecz jednostek wojskowych zwrócono uwagę m.in. na konieczność tworzenia efektywnego systemu informacyjnego, efektywnego systemu zarządzania flotą transportową, ochronę i utrzymanie sieci transportowej oraz wypracowanie takiego sposobu działań, który pozwoli na utrzymanie wroga w stanie niewiedzy na temat ilości i rozlokowania transportowanych formacji wojskowych.

**Słowa kluczowe:** transport wojskowy, jednostka wojskowa, bezpieczeństwo logistyczne, Wojskowy Oddział Gospodarczy, Regionalna Baza Logistyczna

**Abstract.** The aim of the article is to analyze the organization and importance of transport processes in meeting the needs of military units. The article explains what a military unit is and what its needs are, met by the transport subsystem. In the following part of article the author presented the organization of supplying military units and entities that participate in it, as well as discussed the role of military transport processes in ensuring military security. Finally, the challenges facing the transport for military units are presented. The article was prepared on the basis of a broad review of the literature, documents of the Ministry of National Defense and legal acts. The research methods used are analysis, synthesis, abstraction and comparison. The conducted analysis allows to conclude that the activity of each transport unit generates various types of needs that can be met only with the participation of an efficiently operating military transport system. Its role is crucial due to the fact that it determines the success of operational and military activities carried out by a military unit, and this in turn - in a broader perspective - translates into the possibility of ensuring the country's military security. When identifying the challenges facing the transport system implemented for military units, attention was paid, inter alia, to on the need to create an effective information system, an effective transport fleet management system, protection and maintenance of the transport network and the development of such a method of action that will allow the enemy to be kept in a state of ignorance about the number and location of transported military formations.

**Keywords:** military transport, army unit, logistic security, Military Economic Department, Regional Logistics Base

## Wprowadzenie

W Polsce stacjonuje kilkaset jednostek wojskowych. Każda z nich do swojego funkcjonowania potrzebuje środków takich jak umundurowanie, żywność czy broń. Środki te muszą być dostarczane na bieżąco i do miejsc aktualnego zapotrzebowania. Istotną rolę odgrywa w tym zatem zarówno dobre planowanie i organizacja procesów transportowych, jak i ich sprawna realizacja. Transport dotyczy także samych potrzeb przemieszczania się żołnierzy. Przerzut dużej liczby żołnierzy na znaczną odległość często stanowi niemałe wyzwanie dla podsystemu transportu i ruchu wojsk.

Celem artykułu będzie przyjrzenie się znaczeniu procesów transportowych w zaspokajaniu potrzeb jednostki wojskowej. Należy założyć, że sprawnie funkcjonujący system transportu odgrywa w tym zakresie ważną rolę, gdyż determinuje efektywność działań prowadzonych przez jednostkę, a w czasie wojny czy kryzysu może determinować przez to stan bezpieczeństwa militarnego kraju.

## Jednostka wojskowa i jej potrzeby

Rozważania na temat roli transportu w zaspokojeniu potrzeb jednostki transportowej należałoby rozpocząć od zdefiniowania samego pojęcia jednostki wojskowej. Wyjaśnienie tego pojęcia możemy napotkać w literaturze. Jedna z definicji podaje, że jednostka wojskowa to oddział, pododdział bądź innego rodzaju związek organizacyjny, możliwy do wyodrębnienia pod względem gospodarczym i administracyjnym i posiadający osobowość prawną. Można wyróżnić jednostki bojowe, tyłowe, instytucje wojskowe oraz jednostki terytorialne. Klasyfikacja w ramach

systemu zaopatrywania wojsk uwzględnia jednostki gospodarcze i zaopatrujące (Ministerstwo Obrony Narodowej, 1967, s. 591).

Definicje jednostki wojskowej możemy znaleźć także w aktach prawnych. Ustawa o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 listopada 1967 r. podaje, że jednostka wojskowa to jednostka organizacyjna SZ, która posiada własny etat nadany przez Ministra Obrony Narodowej. Etat ten określa jej strukturę wewnętrzną, a także liczbę, rodzaje oraz rangę stanowisk w niej występujących. Określa też liczbę i rodzaje środków transportu, uzbrojenia i wszelkiego innego wyposażenia, które przynależy do danej jednostki. Jednostka wojskowa charakteryzuje się również tym, że posługuje się pieczęcią urzędową, na której widnieje godło państwowe i numer identyfikacyjny jednostki (Ustawa o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 listopada 1967 r., art. 3 ust. 5, Dz. U. z 2021 r. poz. 372). Bardzo zbliżoną definicję jednostki wojskowej zawarto także w Regulaminie Ogólnym Sił Zbrojnych RP (Ministerstwo Obrony Narodowej, 2009, s. 128).

Z pojęciem jednostki wojskowej wiąże się pojęcie garnizonu. Tym mianem określa się miejscowość lub kilka sąsiadujących ze sobą miejscowości, w których na stałe bądź tymczasowo rozmieszczone są jednostki wojskowe (Ministerstwo Obrony Narodowej, 1977, s. G-1).

W Regulaminie Ogólnym Sił Zbrojnych RP znajdziemy szereg zasad dotyczących sposobu organizacji przewozów realizowanych przez jednostki wojskowe. Przewozy tego typu dotyczą wojsk i ładunków. Ich planowaniem i organizacją zajmują się dowódcy jednostek, posiłkując się przy tym ogólnie przyjętymi przepisami regulującymi przewozy osobowe i rzeczowe. W przypadku przewozów poza granice Polski, należy także mieć na względzie zasady umów i porozumień międzynarodowych, a także przepisy celne i graniczne. Realizacja tego typu przewozu nie może odbyć się bez wcześniejszego uzyskania zezwolenia na przejazd i przekroczenia granic, które to zezwolenia muszą zostać wydane przez poszczególne państwa, na terenie których przebiega trasa planowanego przewozu. Dowódca jednostki wojskowej wydaje rozkaz, w którym wyznacza tzw. komendanta transportu, czyli osobę dowodzącą realizowanym przewozem. Dowodzenie to odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami wojskowymi i ma na celu utrzymanie zdolności bojowej. W razie potrzeby dowódca może postanowić także o powołaniu dodatkowych osób lub służb wewnętrznych, których zadaniem będzie ochrona przewozu. W ściśle określonych przypadkach dowódca zobowiązany jest wyznaczyć konwój. Mowa tutaj o sytuacjach, w których przewożonym towarem jest amunicja, broń, środki bojowe, materiały wybuchowe, środki toksyczne, niebezpieczne, odurzające, psychotropowe, a także wartościowe przedmioty, wartości pieniężne lub materiały niejawne. Jeżeli przewóz dotyczy ładunków niebezpiecznych, dowódca na drodze rozkazu wyznacza także osobę, której zadaniem jest zorganizowanie i realizacja przewozu z zachowaniem zasad bezpieczeństwa. W razie potrzeby powoływane są także dodatkowe siły i środki do

ochrony niebezpiecznego ładunku Ministerstwo Obrony Narodowej, 2009, s. 28). W innym punkcie wspomnianego Regulaminu czytamy też, że każda jednostka wojskowa w razie potrzeby powołuje własny pododdział alarmowy, o którego wyposażeniu, m.in. w środki transportowe, decyduje dowódca jednostki (Ministerstwo Obrony Narodowej, 2009, s. 39).

Przewozy wojskowe mogą być realizowane w oparciu o (Józwiak i Ziółkowski, 2014, s. 47):

- organiczny etatowy transport wojsk;
- samochodowy, kolejowy, wodny lub powietrzny wydzielony transport przewoźników cywilnych;
- transport mieszany, czyli cywilny w połączeniu z wojskowym.

Gdy mówimy o potrzebach jednostki transportowej zwykle jako pierwsze nasuwają się na myśl potrzeby zaopatrzenia jej w środki materiałowe czy bojowe. Jednostka transportowa ma jednak znacznie szersze potrzeby, w zaspokajaniu których bierze udział podsystem transportu. Z tego powodu przewozy wojskowe dzielą się na (Józwiak i Ziółkowski, 2014, s. 47-48):

- operacyjne – masowe przewozy osób i wyposażenia,
- mobilizacyjne – przewozy osobowe w razie ogłoszenia mobilizacji wojskowej,
- zaopatrzeniowe – dostarczanie środków zaopatrzenia,
- ewakuacyjne – przewozy chorych, rannych, ale także zbędnego zaopatrzenia czy uszkodzonej techniki.

## Organizacja transportu na potrzeby jednostek wojskowych

Jednostki wojskowe rozlokowane są w całym kraju. W związku z tym ich zaopatrywanie odbywa się w ramach regionalnego systemu zaopatrywania. Główną rolę odgrywają w nim dwa podmioty: RBLog (Regionalne Bazy Logistyczne) i WOG (Wojskowe Oddziały Gospodarcze). Drugi z tych podmiotów jest ogniwem terenowym pierwszego, bezpośrednio zajmując się dystrybucją środków zaopatrzenia do zabezpieczanych jednostek i pododdziałów (Słowikowski, 2018, s. 320). Przyjrzyjmy się jednak bliżej ich działalności.

**Regionalna Baza Logistyczna** jest jednostką organizacyjną, która w systemie zabezpieczenia logistycznego wojsk realizuje zadania związane z planowaniem, gromadzeniem, przechowywaniem oraz dystrybucją środków zaopatrzenia przeznaczonych dla WOG i OG, które na stałe bądź tymczasowo stacjonują w rejonie objętym odpowiedzialnością danej RBLog. Można zatem powiedzieć, że RBLog pełni rolę Rejonowego Organu Zaopatrywania (Sztab Generalny Wojska Polskiego, 2014, s. 20). Pełni ona szereg zadań względem jednostek wojskowych zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie kryzysu i wojny. Do zadań tych należy m.in.: planowanie środków w oparciu o prognozy ich zużycia i zapotrzebowanie jednostek wojskowych,

zaopatrywanie jednostek w obszarze służby mundurowej, żywnościowej, środków bojowych, materiałów pędnych, smarów, sprzętu i technicznych środków materiałowych, opracowywanie planów wydawania środków zaopatrzenia w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej, gromadzenie nadwyżkowych środków zaopatrzenia i sprzętu z jednostek wojskowych, utrzymywanie technicznych środków materiałowych w ilościach przyjętych jako zabezpieczenie zapasów wojennych, planowanie i kierowanie jednostkami organizacyjnymi podsystemu transportu i ruchu wojsk. Na terenie kraju działają 4 RBLog – w Wałczu, Warszawie, Krakowie i Wrocławiu (Słowikowski, 2018, s. 315-319).

**Wojskowe Oddziały Gospodarcze** to jednostki specjalistyczne utworzone celem realizacji zadań finansowo-gospodarczych względem jednostek wojskowych. Rozlokowując poszczególne WOG brano pod uwagę, aby odległość komendy WOG od zasadniczych jednostek operacyjnych nie przekraczała odległości ok. 50 km. Z tego powodu WOG obejmuje zwykle jednostki zlokalizowane na kilku powiatach tego samego województwa, czyli stacjonujące na terenie jednego bądź kilku garnizonów. Taki sposób dyslokacji WOG ma zapewniać możliwość kompleksowego realizowania zadań na rzecz jednostek wojskowych zarówno przy wykorzystaniu potencjału własnego, jak i udostępnianego przez środowisko cywilne. WOG, podobnie jak RBLog, działa zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie wojny (Rozkaz nr 488/Log/P4, 2010). Do zadań WOG należy m.in.: zabezpieczanie potrzeb mobilizacyjnych oraz wojennych, realizacja przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem logistycznym i medycznym dla rozwinięcia jednostek wojskowych, logistyczne zabezpieczanie szkoleń żołnierzy rezerwy. WOG jest zatem jednostką, która pełni funkcję jednostki „służebnej” względem zabezpieczanych jednostek. Wszelkie zabezpieczenie musi zostać dostarczone przez nią w wymaganym czasie, ilości, jakości i miejscu, a także z uwzględnieniem założonego zapotrzebowania, naliczeń oraz planów (Lubera, 2017, s. 288).

Jeśli mowa o organizacji procesów transportowych na rzecz zaspokajania potrzeb jednostek wojskowych to warto wspomnieć również o rodzajach transportu wykorzystywanego w tym celu. Otóż transport kolejowy służy głównie do przemieszczania wojsk operacyjnych na odległościach większych niż 100 km. Transport samochodowy najlepiej sprawdza się w taktycznej strefie działań, z kolei transport morski wykorzystywany bywa przede wszystkim do przemieszczania na duże odległości znacznych ilości sprzętu wojskowego. Pozostaje jeszcze droga lotnicza, którą wykorzystuje się w celach szybkiej ewakuacji medycznej, a także do przewozu jednostek sił reagowania i innych jednostek na znaczne odległości. W wąskim zakresie korzysta się z transportu śródlądowego i rurociągowego. Głównym celem jego wykorzystania zwykle jest transport paliw (Kowalski, 2010, s. 3).

## Rola transportu w zaspokajaniu potrzeb jednostki wojskowej

Efektywność realizacji procesów transportowych ma ogromny wpływ na skuteczność zaspokajania potrzeb jednostek transportowych, a tym samym na efektywność realizowanych przez nie zadań, od których zależy przecież bezpieczeństwo militarne kraju. Zaspokajanie potrzeb transportowych jest bardzo ważnym elementem zapewniania bezpieczeństwa logistycznego, a jak wskazuje K. Załęski (Załęski, 2013, s. 5), sprawy związane z zapewnianiem bezpieczeństwa logistycznego są niezwykle ważne, gdyż warunkują możliwość podejmowania innych działań lub przynajmniej w istotnym stopniu ograniczają ich skuteczność.

Chcąc, aby wspomniana zależność była łatwiejsza do zrozumienia, warto wyjaśnić, czym jest bezpieczeństwo logistyczne. Otóż jest to pojęcie, które odnosi się do teorii i praktyki związanej z zapewnianiem takich warunków logistycznych, dzięki którym możliwa jest realizacja zadań pozwalających na osiągnięcie oraz utrzymanie odpowiedniego poziomu zdolności bojowej. Mowa tu o zadaniach będących reakcją na bieżącą sytuację militarną bądź kryzysową. W osiągnięciu i utrzymywaniu zdolności bojowej kluczową rolę pełni zaspokajanie potrzeb transportowych, gdyż bieżąca działalność jednostek wojskowych i instytucji wojskowych, a także ich udział w prowadzonych działaniach wojennych, nieodłącznie wiąże się z generowaniem różnego rodzaju zapotrzebowania, np. osobowego czy materiałowego (Pawlisiak, 2016, s. 262-267).

Z realizacją procesów transportowych bezpośrednio powiązany jest podsystem transportu i ruchu wojsk. To wieloszczeblowy, spójny układ sił i środków pozwalających na realizację przedsięwzięć technicznych, wykonawczych oraz organizacyjnych, związanych z przewozem i ruchem wojsk, prowadzeniem osłony technicznej sieci transportowej czy realizacją prac przeładunkowych (Sztab Generalny Wojska Polskiego, 2014, s. 63).

Jak podkreśla w swoim artykule A. Lis (Lis, 2001, s. 4291), wymaga się, aby współczesne operacje wojskowe, które mają charakter ekspedycyjny, charakteryzowały się dobrym poziomem mobilności wojsk. Mowa tutaj o mobilności zarówno w wymiarze strategicznym, jak i operacyjnym i taktycznych. Autor wskazuje też, że sprawność działania podsystemu transportu i ruchu wojsk jest czynnikiem, który w bardzo dużej mierze przesądza o sukcesie lub niepowodzeniu realizowanej operacji wojskowej.

Jeśli mowa o skuteczności prowadzenia operacji wojskowej, to warto przytoczyć też pojęcie bezpieczeństwa militarnego. Jest ono pojmowane jako zdolność do radzenia sobie podmiotu z zewnętrznymi zagrożeniami militarno-politycznymi, a także z wyzwaniem, ryzykiem i szansami. Bezpieczeństwo militarne jest jedną z dziedzin bezpieczeństwa składających się na bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe (Koziej, 2011, s. 20-21).

## Wyzwania stojące przed transportem realizowanym na rzecz jednostek wojskowych

Mówiąc o wyzwaniach stojących przed transportem realizowanym na rzecz jednostek wojskowych, warto zacząć od uświadomienia sobie trudności, z jakimi wiąże się ten rodzaj przewozów, w odróżnianiu od innych rodzajów. Otóż możemy wyróżnić kilka jego charakterystycznych cech, wśród których jest (Józwiak i Ziółkowski, 2014, s. 48):

- masowość – zwłaszcza podczas działań bojowych;
- terminowość – konieczność dostarczenia środków zaopatrzeniowych w ściśle ustalonym czasie;
- ryzyko ataku – przewożone środki zaopatrzenia mogą stać się celem ataku, gdyż przeciwnik dąży do osłabienia sił;
- nierytmiczność – zmienne natężenie przewozów, w zależności od potrzeb;
- specjalistyczny sprzęt – odpowiedni do przewozu np. ładunków niebezpiecznych albo ponadnormatywnych.

Analizując powyższe, można dojść do wniosku, że wyzwania stojące przed transportem realizowanym na rzecz jednostek wojskowych sprowadzają się przede wszystkim do:

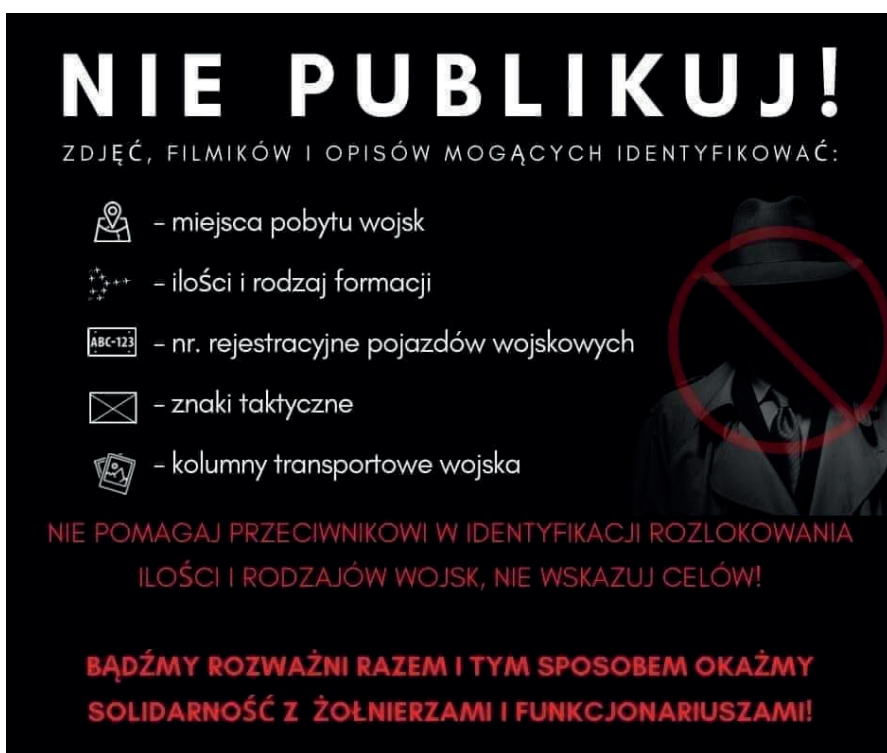
- odpowiedniego zaplanowania i organizacji tego typu transportu,
- zdolności do elastycznego działania w odpowiedzi na bieżące potrzeby,
- zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w realizacji tego typu przewozów.

Istotnym wyzwaniem stojącym przed transportem realizowanym na rzecz jednostek wojskowych jest także ochrona i utrzymanie sieci transportowej. Duży udział mają w tym jednostki Obrony Terytorialnej, które zajmują się m.in. ochroną węzłów komunikacyjnych i obiektów kolejowych. Zdarza się, że procesy transportowe muszą być realizowane mimo przeszkód w postaci zniszczonych obiektów. Dlatego też, w punktach przecięcia ważniejszych linii transportowych i tunelów, mostów czy przeszkód wodnych organizowane są tzw. tymczasowe rejonny przeładunkowe. Celem ich tworzenia jest zapewnienie możliwości przeładunku wojsk lub zaopatrzenia z jednego rodzaju transportu na drugi (np. z kolejowego na samochodowy), aby w ten sposób pokonać przeszkodę, jaką jest zniszczony obiekt, który uniemożliwia kontynuowanie procesu transportowego dotychczasowym rodzajem transportu (Kowalski, 2010, s. 4).

Nie można zapominać, jak dużą rolę w procesach transportowych odgrywa informacja. To właśnie informacje docierające do WOG, czy to z konkretnej jednostki wojskowej czy innej struktury mającej wpływ na funkcjonowanie tejże jednostki, służą podejmowaniu decyzji. Od prawidłowości tych decyzji zależy to, czy potrzeby zabezpieczanych jednostek wojskowych zostaną spełnione. Bardzo ważne jest zatem tworzenie efektywnego systemu informacyjnego (Pawlisia, 2018, s. 369).

Wszelkie błędy i luki informacyjne mogą skutkować na przykład tym, że transport ze środkami materiałowymi zostanie zrealizowany po czasie, w którym powinien być zrealizowany, przez co jednostka może mieć tymczasowo utraconą zdolność bojową, a to może zostać wykorzystane przez wroga.

Pozostając przy temacie informacji, wyzwaniem dla transportu realizowanego na rzecz jednostek jest także utrzymanie wroga w stanie niewiedzy na temat ilości i rozlokowania transportowanych formacji wojskowych. Istotną rolę odgrywa zatem nieujawnianie numerów rejestracyjnych pojazdów wojskowych czy też aktualnego miejsca postoju tych pojazdów. W związku z kryzysem migracyjnym na granicy polsko-białoruskiej w mediach społecznościowych można napotkać na komunikaty nawołujące do zatajania informacji na temat ruchów wojsk w tym obszarze. Przykładowy komunikat tego typu został zamieszczony poniżej.



Zdjęcie 1. Komunikat umieszczany w mediach społecznościowych w związku z kryzysem migracyjnym na granicy polsko-białoruskiej

Źródło: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=252629780180453&set=a.120487416728024>  
[dostęp: 15.11.2021]



Innym wyzwaniem, jakie stoi przed osobami biorącymi udział w procesach transportowych służących zaspokajaniu potrzeb jednostki transportowej, to efektywne zarządzanie flotą transportową. To trudne zadanie, głównie ze względu na dużą liczbę pojazdów i punktów transportowych, a także specyfikę przewozów wojskowych, które – jak zostało to wcześniej wspomniane – charakteryzują się nierytmicznością, a niejednokrotnie wymuszają szybkie tempo działań. Analiza, której poddano niegdyś Regionalną Bazę Logistyczną w Wałczu (Józwiak i Ziółkowski, 2014, s. 45) dowiodła, że problemem, jaki występuje w systemie organizacji przewozów wojskowych, są puste przebiegi. Chcąc zminimalizować skalę tego problemu, warto wdrożyć rozwiązania, które ułatwią efektywne planowanie przewozów. Jednym z pomocnych w tym celu narzędzi może okazać się moduł Solver. Dzięki niemu istnieje możliwość zaplanowania trasy przejazdu w oparciu o funkcję minimalizacji długości trasy bądź inny założony cel. Ograniczanie pustych przebiegów to ograniczanie kosztów.

Warto też wspomnieć, że potrzeby jednostek wojskowych w zakresie przemieszczania generowane są też przez zobowiązania wynikające ze strategii NATO. Zgodnie z założeniami tego sojuszu, jednostki wojskowe muszą podejmować interwencje w państwach członkowskich, w których doszło do napaści zbrojnej. Tworzy to kolejne wyzwanie dla podsystemu transportu i ruchu wojsk, gdyż musi on zapewniać wysoki poziom mobilności wojsk. W szybkim przemieszczeniu jednostek na znaczne odległości dużą rolę odgrywa zwłaszcza transport powietrzny (Rurak i Kozik, 2018, s. 171).

## Wnioski

Transport odgrywa bardzo ważną rolę w zaspokajaniu potrzeb jednostki transportowej. Od sprawnego funkcjonowania podsystemu transportu i ruchu wojsk zależy między innymi to, czy jednostka na czas zostanie wyposażona we wszystkie środki niezbędne dla podtrzymania jej sprawnego funkcjonowania i utrzymania poziomu zdolności bojowej. Brak wyposażenia w niezbędne środki utrudnia lub uniemożliwia prowadzenia efektywnych działań militarnych, a zatem tworzy ryzyko niepowodzenia prowadzonych operacji wojskowych, a co za tym idzie – ryzyko niezapewnienia bezpieczeństwa militarnego.

### BIBLIOGRAFIA

- [1] Józwiak A., Ziółkowski J., 2014, Minimalizacja pustych przebiegów w transporcie wojskowym, *Biuletyn Wojskowej Akademii Technicznej*, vol. LXIII, nr 2/2014, 45-56.
- [2] Kowalski K., 2010, Organizacja utrzymania wojskowych środków transportu, *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, nr 6/2010, 1-11.
- [3] Koziej S., 2011, Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja, *Bezpieczeństwo Narodowe*, nr 18/2011, 19-39.

- 
- [4] Lis A., 2001, Wykorzystanie outsourcingu usług transportowych w zabezpieczeniu wojskowych operacji ekspedycyjnych: doświadczenia Sił Zbrojnych RP, *Logistyka*, nr 6/2001, 4291-4298.
- [5] Lubera R., 2017, Koncepcja systemu logistycznego zaopatrzenia w przedmioty umundurowania i wyekwipowania Wojskowego Oddziału Gospodarczego, *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Organizacja i Zarządzanie*, nr 101/2017, 285-297.
- [6] Ministerstwo Obrony Narodowej, 1967, *Mała Encyklopedia Wojskowa*, tom I, Warszawa.
- [7] Ministerstwo Obrony Narodowej, 1977, *Słownik podstawowych terminów wojskowych*, Szt. Gen. 815/77, Warszawa.
- [8] Ministerstwo Obrony Narodowej, 2009, *Regulamin Ogólny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, Szt. Gen. 1613/2009, Warszawa.
- [9] Pawlisiak M., 2016, Bezpieczeństwo logistyczne wyznacznikiem zdolności bojowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, *Systemy Logistyczne Wojsk*, nr 44/2016, 260-274.
- [10] Pawlisiak M., 2018, Informacja jako determinant kierowania zabezpieczeniem logistycznym w rejonie odpowiedzialności Wojskowego Oddziału Gospodarczego, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka*, nr 11/2018, 369-382.
- [11] Rozkaz nr 488/Log/P4 Szefa Sztabu Generalnego WP z dn. 29 czerwca 2010 r. w sprawie przygotowania wdrożenia terytorialnego systemu zabezpieczenia funkcjonowania jednostek wojskowych w garnizonach Sił Zbrojnych RP opartego na Wojskowych Oddziałach Gospodarczych.
- [12] Rurak A., Kozik B., 2018, *Siły powietrzne w operacjach militarnych*. W: Rurak A., *Bezpieczeństwo powietrzne cz. I*, Lotnicza Akademia Wojskowa, Dęblin, 161-173.
- [13] Słowikowski A., 2018, Regionalne Bazy Logistyczne i Wojskowe Oddziały Gospodarcze w systemie zabezpieczenia logistycznego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, *Obronność. Zeszyty Naukowe* 4(28) /2018, 313-329.
- [14] Sztab Generalny Wojska Polskiego, 2014, *Kompedium Logistyka Wojskowego*, Logis. Wewn. 11/2014, Warszawa.
- [15] Ustawa o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 listopada 1967 r., Dz. U. z 2021 r. poz. 372.
- [16] Załęski K., 2013, *Wstęp do polityki bezpieczeństwa*, Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, Dęblin.