

Piotr Lipiński¹

Geneza lotniczego transportu cargo

„Mobilność jest prawdziwym sprawdzianem systemu dostaw”.

Kpt. Liddell Hart: Myśli o wojnie (1944)²

Logistyka³ historycznie wywodzi się od przedsięwzięć realizowanych przede wszystkim w obszarze działań militarnych. Informacje na jej temat znajdują się już w opisach bardzo odległych historycznie wydarzeń, w tym między innymi tych przedstawiających strategię prowadzenia wojny przez Aleksandra Wielkiego⁴.

Już w tamtym okresie podlegli mu dowódcy stosowali różne formy i sposoby zaopatrywania walczących oddziałów. Uzależnione to było przede wszystkim od typu i charakteru wspieranej logistycznie formacji. Inaczej przebiegało to przypadku oddziałów pieszych a inaczej kawalerii czy floty. Jednak we wszystkich tych przypadkach szybkość realizacji zadań odgrywał zasadniczą i decydującą rolę. Wynikało to z tego, iż opóźnienia były nie do zaakceptowania w kontekście macedońskiego sposobu prowadzenia wojny. Charakteryzował on się w pierwszej kolejności szybkim tempem marszu a w drugiej dynamicznym atakiem⁵.

Militarny rodowód logistyki potwierdzony jest również w dziełach żyjącego w X wieku bizantyjskiego Cesarza Leona VI. Określił on logistykę obok strategii i taktyki mianem trzeciej sztuki wojennej⁶. Natomiast za twórcę współczesnej logistyki wojskowej uznaje się oficera armii napoleońskiej, generała Antoine Henri'ego de Jomini. W rozprawie zatytułowanej „Zarys sztuki wojennej” wyłożył on zasady funkcjonowania oraz cele jakie powinny być osiągnięte w trakcie jej działań⁷.

Szczególny wpływ na dynamikę rozwoju logistyki tak w obszarze teoretycznym jak i praktycznym wywarły warunki pola walki jakim należało sprostać w czasie pierwszej i drugiej wojny światowej. Należy podkreślić, iż już w trakcie I wojny światowej do zadań polegających na przemieszczaniu żołnierzy, wy-

posażenia a także sprzętu i uzbrojenia oprócz tradycyjnych środków transportu, takich jak jednostki pływające czy pociągi, wykorzystywano również statki powietrzne, a dokładnie sterowce⁸. Był to również okres gwałtownego rozwoju nowego kierunku w logistyce. Jego cechą charakterystyczną stało się wykorzystanie do celów transportowych statków powietrznych oraz powietrznych szlaków komunikacyjno-transportowych.

Jednak prawdziwie gigantyczny rozwój tej dziedziny wojskowości przypadł na lata II wojny światowej. Zmagające się wtedy na polach bitew wrogie sobie mocarstwa zmuszone były do stworzenia potężnych struktur logistycznych, których zadaniem było dostarczanie zaopatrzenia dla walczących wojsk⁹. Biorąc pod uwagę długości linii frontów oraz to, że wojna toczyła się na różnych kontynentach, wykorzystanie do tych celów lotnictwa transportowego stało się sprawą oczywistą¹⁰. Charakterystycznym również dla tej sytuacji jest to, iż jedną z symbolicznych dat II wojny światowej stał się 23 stycznia 1943 roku. Był to dzień ostatniego startu samolotu transportowego niemieckiej Luftwaffe z oblężonego przez Armię Czerwoną Stalingradu. W planach niemieckiego dowództwa dziennie drogą powietrzną zamierzano dostarczać okrążonym wojskom około 500 ton zaopatrzenia. W końcowym etapie walk sprowadziło się to do niecałych 50 ton¹¹. Warto przypomnieć, iż katastrofalną sytuację zaopatrzenia powietrznego dla wojsk broniących się w Stalingradzie w końcowym jej etapie próbował naprawić feldmarszałek Erhard Milch, pierwszy dyrektor powstałej w Niemczech w 1926 roku Lufthansy.

W sferze działalności pozamilitarnej rozwój transportu lotniczego mającego w przyszłości stać się jednym z podstawowych elementów cywilnej logistyki powietrznej przypada na okresy po I i po II wojnie światowej. W okresie pokoju doszło do zdecydowanego ograniczenia wykorzystania sterowców na

¹ Kpt. SG, mgr Piotr Lipiński jest byłym Zastępcą Komendanta ds. Bezpieczeństwa Placówki Straży Granicznej w Krakowie – Balicach oraz biegłym Sądu Okręgowego w Katowicach z zakresu zarządzania kryzysowego. Obecnie jest doktorantem Wydziału Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej w Warszawie. (przyp. red.).

² http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/log_quotes_navsup.pdf (dostęp 4 marca 2011 r.).

³ Logistyka wojskowa to całokształt wszystkich działań i świadczeń niezbędnych do wsparcia sił zbrojnych. W swojej istocie polega na właściwym obliczeniu z góry potrzeb oraz możliwości ich zaopatrywania w odniesieniu do przestrzeni i czasu. Zob. J. Gerber, *Taschenbuch für Logistik, Wehr und Wissen Verlagsgesellschaft mbH*, [w:] W. Lępkowski (red.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2002, s. 64.

⁴ K. Nowotka, *Aleksander Wielki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2007, s. 171.

⁵ V. D. Hanson, *Od falangi do legionu*, [w:] G. Parker (red.), *Historia sztuki wojennej. Od starożytności do czasów współczesnych*, Książka i Wiedza, Warszawa 2008, str. 55.

⁶ http://mfiles.pl/pl/index.php/Logistyka_wedlug_stanu_na_dzien_4_marca_2011_roku.

⁷ M. Howard, *Wojna w dziejach Europy*, Ossolineum, Wrocław 1990r. s. 133.

⁸ P. Elzstein, *Świat balonów*, Wyd. Spółdzielcze, Warszawa 1989, str. 17.

⁹ W dniu napaści III Rzeszy na Związek Radziecki (22 czerwca 1941 r.) linia natarcia wojsk niemieckich oraz ich sojuszników rozciągała się od Bałtyku, po Morze Czarne. Do działań bojowych po stronie Państw Osi przygotowano ok. 4,5 mln żołnierzy, 630 000 koni, 3 500 czołgów oraz 3 000 samolotów. Zob. D. Sommerville, *Kronika II Wojny Światowej*, ART BOOKS, Kraków 1992, s. 85.

¹⁰ Jak ważną rolę i jak wydajne były struktury i mechanizmy logistyczne w czasie II wojny światowej (w tym transport powietrzny) obrazuje tempo działań bojowych niemieckiej Grupy Armii Środek w ramach operacji „Barbarossa” (ataku na Związek Radziecki). Wsparcie logistyczne tego związku taktycznego umożliwiły Niemcom w zaledwie w 3 tygodnie dotrzeć do Smoleńska, oddalonego o 650 km od znajdującego się na rzece Bug punktu wyjścia do natarcia. Ustanowiony w ten sposób rekord nie został pobity nawet przez armię amerykańską nacierającą na Bagdad w 2003 r. Zob. M. V. Creveld, *Zmienne oblicza wojny*, Dom wydawniczy Rebis, Poznań 2008, str. 163.

¹¹ W tej operacji powietrznej brały m.in. udział największe w tamtych czasach samoloty transportowe świata – Messerschmitta Me -323 *Gigant*; ich rozpiętość skrzydeł wynosiła 55 m. Zob. J. Piekalkiewicz, *Stalingrad*, Agencja wydawnicza Morex, Warszawa 1995, s. 281, 399,411.

rzecz coraz bardziej bezpiecznych i zaawansowanych technicznie samolotów.

W połowie lat 20. XX wieku, tak w Europie jak i za oceanem, nastąpiła kulminacja wzrostu wykorzystania samolotów do komercyjnego transportu ładunków, przesyłek i poczty¹². W 1927 roku William Edward Boeing powołał w Stanach Zjednoczonych lotniczą firmę transportową o nazwie „Boeing Air Transport”, operującą pomiędzy San Francisco a Chicago¹³. Firma ta stała się z resztą prekursorką przyszłej potęgi amerykańskiej logistyki powietrznej (w połowie lat 90. XX wieku amerykański cywilny transport powietrzny stanowił jedną trzecią tej działalności w skali ogólnoswiatowej).

Wydajność transportu powietrznego wykorzystanego na rzecz ludności cywilnej oraz znaczenie wchodzącej w jego skład lotniskowej infrastruktury przeładunkowo-magazynowej wyraźnie uwidocznił się w trakcie wydarzeń, które rozpoczęły się z 23 na 24 czerwca 1948 roku. Tej nocy sowieckie władze okupacyjne zarządziły blokadę zachodnich sektorów Berlina. W skutek tych działań doszło w mieście do całkowitego sparalizowania kołowego, a także szynowego systemu transportu i zaopatrzenia. W czasie trwającej do 12 maja 1949 roku blokady, lotnictwo transportowe Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii tworząc most powietrzny zdołało zagwarantować sprawne funkcjonowanie miasta oraz zapewnić godne warunki życia jego mieszkańców¹⁴. W ramach operacji „Vittles” i „Plainfare” wykonano około 280 000 lotów, w trakcie których przetransportowano na teren Berlina Zachodniego około 2 325 000 ton zaopatrzenia, w tym 1 500 000 ton węgla¹⁵.

Działania te potwierdziły skuteczność potencjału transportu powietrznego nie tylko w wymiarze bezpośredniego wsparcia walczących wojsk, ale również w innych sytuacjach. Skala tej operacji zobrazowała również możliwości, jakie może przynieść cywilne wykorzystanie lotnictwa transportowego w takich sferach jak gospodarka, handel i biznes. Pełna adaptacja logistyki na potrzeby działalności stricte cywilnej, w tym realizowanej w oparciu o lotnictwo transportowe, nastąpiła ostatecznie w połowie lat 60. XX wieku.

Współcześnie logistyka to, oprócz szeroko pojętych zagadnień związanych z transportem, również procesy i mecha-

zmy planowania, kierowania, kontroli oraz przepływu informacji w ramach skutecznego dostarczenia ładunków i przesyłek. Należy jednak pamiętać, iż nadal poszczególne rodzaje środków transportu są jednymi z najważniejszych elementów jej funkcjonalnych.

Aktualnie wyróżniamy dwa rodzaje transportu, które realizują właściwe sobie zadania w oparciu o infrastrukturę przeładunkowo – magazynową funkcjonującą w ramach struktur portów¹⁶.

Pierwszym i oczywiście starszym jest transport wodny (morski i rzeczny), drugim operujący w oparciu o porty lotnicze – transport powietrzny. Dostarczanie ładunków i przesyłek drogą powietrzną, mimo że wymaga sporych nakładów finansowych, nowoczesnych technologii oraz zaawansowanych sposobów zarządzania, a także specjalnych form szkolenia personelu, jest najprężniej rozwijającą się gałęzią transportu. Mimo stale rosnącej konkurencji lotnictwo nieprzerwanie utrzymuje swoją wysoką i pewną pozycję. Podstawowy wpływ na ten stan rzeczy mają określone czynniki stanowiące o atrakcyjności realizowanych przy jego użyciu usług. Bezspornie do najważniejszych należy zaliczyć szybkość oraz bezpieczeństwo dostarczanych ładunków.

LITERATURA:

1. M. V. Creveld. V. M., *Zmienne oblicza wojny*, Dom wydawniczy Rebis, Poznań 2008.
2. Bankowicz. B., Bankowicz. M., Dudek. A., *Słownik historii XX wieku*, Krakowski Instytut Wydawniczy, Kraków 1992.
3. Elsztajn. P., *Świat balonów*, Wyd. Spółdzielcze, Warszawa 1989.
4. Gerber. J., *Taschenbuch für Logistik, Wehr und Wissen Verlagsgesellschaft mbH*, Koblenz, Bonn 1977 [w:] W. Łepkowski (red.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2002.
5. Gotowała. A., Przedpełski. A., *100 lotników stulecia*, Bellona, Warszawa 2003.
6. Hanson. D., *Od falangi do legionu*, [w:] G. Parker (red.), *Historia sztuki wojennej. Od starożytności do czasów współczesnych*, Książka i Wiedza, Warszawa.
7. Howard. M., *Wojna w dziejach Europy*, Ossolineum, Wrocław 1990.
8. Nowotka. K., *Aleksander Wielki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2007.
9. Piekalkiewicz. J., *Stalingrad*, Agencja wydawnicza Morex, Warszawa 1995.
10. Sommerville. D., *Kronika II Wojny Światowej*, ART BOOKS, Kraków 1992.

¹² A. Gotowała, A. Przedpełski, *100 lotników stulecia*, Bellona, Warszawa 2003, s. 186.

¹³ Op. cit., s. 26.

¹⁴ B. Bankowicz, M. Bankowicz, A. Dudek, *Słownik historii XX wieku*, Krakowski Instytut Wydawniczy, Kraków 1992, s. 31.

¹⁵ <http://www.historynet.com/berlin-airlift-operation-vittles.htm> (dostęp 4 marca 2011 r.).

¹⁶ Portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych, Ustawa z dnia 3 lipca 2002r. *Prawo Lotnicze* (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).