

//AÚ// Analytický útvar

Komentár 3/2019
AUGUST

Ministerstvo obrany SR

<https://www.mod.gov.sk/analyticky-utvar-mo-sr/>



Natália Tonkovič Sudakovová

Vojenský Schengen

Implementácia opatrení na zlepšenie vojenskej mobility

Vláda Slovenskej republiky svojim uznesením č. 462/2018 z 10. októbra 2018 schválila materiál „Správa o priebehu a výsledkoch samitu NATO v Bruseli 11.-12. júla 2018“, ktorý odkazuje na dokumenty a kľúčové rozhodnutia prijaté členskými krajinami NATO na júlovom samite. Jednou z hlavných tém samitu bola vojenská mobilita - schopnosť rýchlo a plynulo presúvať ozbrojené sily a vojenskú techniku. Severoatlantická aliancia a Európska únia sa rozhodli v tejto oblasti úzko spolupracovať a spoločne navrhli opatrenia na zlepšenie vojenskej mobility. Slovensko svojím geografickým umiestnením predstavuje dôležitý tranzitný bod pre vojenské presuny a jeho participácia v tejto oblasti je nevyhnutná. Ako vyplýva z uznesenia vlády SR č. 462/2018, Ministerstvo obrany SR by sa malo aktívne podieľať na implementácii potrebných opatrení. Táto úloha je aj súčasťou záväzkov, ktoré prijalo Slovensko v rámci Stálej štruktúrovanej spolupráce EÚ. Cieľom tohto komentára je predstaviť najkritickejšie nedostatky vojenskej mobility na území SR a vysvetliť, ako jednotlivé opatrenia môžu prispieť k lepšej efektívnosti, plynulosti a koordinácii medzinárodných vojenských tranzitov.

Strategická dôležitosť vojenskej mobility

Vojenská mobilita je definovaná ako schopnosť ozbrojených síl presúvať sa z miesta na miesto tak, aby mohli plniť primárne ciele operácie. Tranzitu by nemali brániť žiadne fyzické, právne alebo administratívne bariéry.¹ Trasy presunu vojenskej techniky musia byť vopred predefinované a spĺňať určené technické parametre. Pre efektívnosť vojenskej mobility musia mať jednotky k dispozícii nielen hlavné, ale aj alternatívne trasy a spôsoby prepravy. Zároveň by presuny nemali podliehať zdĺhavým administratívnym procesom, ktoré by znemožňovali rýchle nasadenie ozbrojených síl a vojenskej techniky.

NATO dlhodobo kritizuje nedostatočné podmienky pre vojenskú mobilitu na európskom kontinente. Schopnosti a možnosti jednotlivých členských krajín si overuje prostredníctvom vojenských cvičení, ktorých počty majú stúpajúcu tendenciu (graf č. 1).² **V porovnaní s rokom 2014 je počet plánovaných cvičení na rok 2019 takmer 3-krát vyšší.** Nezvyšuje sa len počet cvičení ale zväčšuje sa aj ich robustnosť.³ Modelové situácie, na ktoré sa spojenecké sily prostredníctvom nich pripravujú, odkrývajú nielen slabé miesta taktických a operačných schopností Aliancie, ale zároveň testujú pripravenosť členských krajín.

¹ NATO Glossary of Terms and Definitions (English and French) – AAP-06 Edition 2018, North Atlantic Treaty Organization, NATO Standardization Office (NSO), 2018, pp. 83.

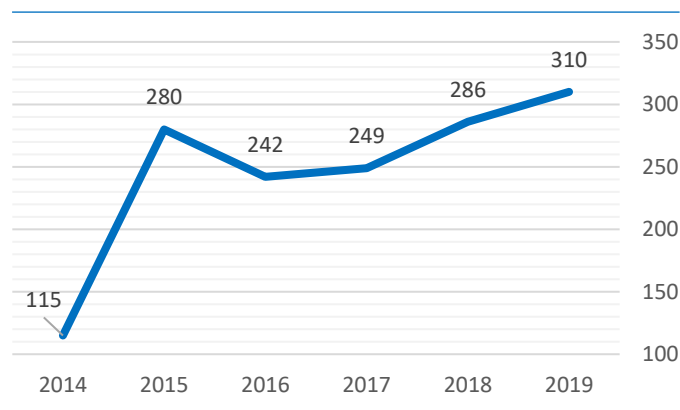
² Tabuľka zobrazuje počty vojenských cvičení pod vedením NATO celosvetovo.

³ Colonel Faruk Yaman, 'TRJE15, NATO's largest Exercise since 2002', *The Transformer*, Vol. 11, Issue 1, pp. 2-3. Dostupné online: <https://www.emgfa.pt/documents/Otpv2cjkyx9w.pdf>.

Počas cvičení sa zistilo, že spojenecké ozbrojené sily museli čeliť prekážkam, ktoré spôsobovali omeškania pri presune vojenskej techniky a personálu. EÚ zareagovala na situáciu vydaním Spoločného oznámenia Európskemu parlamentu a Rade o **akčnom pláne vojenskej mobility v marci 2018**.⁴ Akčný plán sa sústreďuje na tri konkrétne oblasti: **vojenské požiadavky, dopravnú infraštruktúru, a regulačné a procesné otázky**.

V návrhu opatrení venuje Slovensko všetkým trom oblastiam, ktoré musia byť implementované na národnej úrovni, rovnakú pozornosť.

Graf č. 1: Realizované a plánované vojenské cvičenia NATO 2014-2019



Zdroj: NATO Factsheets 2014 - 2019

Presuny
spojeneckých
ozbrojených síl
sú zdržované
existujúcimi
fyzickými,
administratívnymi
a regulačnými
bariérami.

Sú to oblasti, ktoré priamo ovplyvňujú plánovanie a realizáciu vojenských presunov. Jednotlivé krajiny by mali disponovať nielen kvalitnou dopravnou infraštruktúrou, ale mali by byť schopné medzi sebou efektívne komunikovať. Preto sem patrí aj oblasť vojenskej podpory a plánovania, ktorá kladie dôraz na zdieľanie a výmenu informácií pre lepšiu koordináciu.

Akčný plán poukazuje na nutnosť zjednotenia vnútroštátnych predpisov a systému udeľovania povolení pre cezhraničné presuny.⁵ V tejto súvislosti bola vytvorená pracovná skupina, ktorá skúma možnosti zefektívnenia a zjednodušenia colných formalít pre vojenské operácie. Zároveň je potrebné, aby došlo k harmonizácii pravidiel prepravy nebezpečného nákladu, keďže existujúca legislatíva rieši tento typ prepravy len v civilnom sektore.

Ciele stanovené v rámci dopravnej infraštruktúry kladú dôraz na súčinnosť medzi vojenskými potrebami a potrebami civilného obyvateľstva a na modernizáciu existujúcej infraštruktúry. Dôležitú úlohu zohráva transeurópska dopravná sieť (TEN-T), čo je sieť cestných a železničných koridorov, medzinárodných letísk a vodných ciest. Komisia bola poverená do stanoveného termínu identifikovať časti TEN-T vhodné na vojenské presuny (príloha č. 3). Na základe analýz sa následne vypracováva zoznam prioritných projektov a ich možného financovania prostredníctvom rozpočtu EÚ.

Implementácia vojenských požiadaviek bude realizovaná postupne a v budúcnosti bude potrebné vyhodnotiť, nakoľko bol akčný plán úspešný a či priniesol očakávané výsledky. Komplexné hodnotenie akčného plánu by malo byť vykonané na celoeurópskej a aj národnej úrovni.

⁴ Spoločné oznámenie Európskemu parlamentu a Rade o akčnom pláne vojenskej mobility, Európska Komisia, Vysoká predstaviteľka Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku, Brusel 28.3.2018, JOIN(2018) 5 final. Dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=JOIN:2018:0005:FIN:SK:PDF>.

⁵ Prílohy k vojenským požiadavkám na vojenskú mobilitu v rámci EÚ i mimo nej, Rada Európskej Únie, 9. november 2018, ST 13674/18. Dokument nie je voľne prístupný.

Box 1: Stála štruktúrovaná spolupráca EÚ – PESCO

Vojenský mobilita je jedným z hlavných projektov v rámci stálej štruktúrovanej spolupráce (Permanent Structured Cooperation - PESCO). Ide o výnimočnú iniciatívu, ktorá má slúžiť ako efektívny nástroj na budovanie silnejšej európskej obrany v rámci Spoločnej bezpečnostnej a obrannej politiky (SBOP). Zúčastnené štáty sa zaviazali **efektívne pracovať na zlepšení svojich obranných spôsobilostí** nielen pravidelným zvyšovaním rozpočtu na obranu, ale aj **účasťou v mnohonárodných projektoch**. Krajiny sú povinné vypracovať svoj Národný implementačný plán (NIP), v ktorom poverené authority objasnia ako sa plnia jednotlivé záväzky a ciele stanovené pre každú fázu implementácie. Ten je následne posudzovaný sekretariátom PESCO, ktorý pozostáva zo zástupcu EDA, Vojenského štábu EÚ a Európskej služby pre vonkajšiu činnosť. Po vyhodnotení plnenia plánov je vypracovaná kompletná hodnotiaci správa, ktorá je predložená Vysokej predstaviteľke pre spoločnú bezpečnostnú a obrannú politiku EÚ. Pokiaľ je z týchto správ zrejmé, že niektorý štát uvedené záväzky neplní, jeho členstvo v PESCO bude pozastavené. A práve to odlišuje PESCO od všetkých predchádzajúcich iniciatív - záväzky sú právne záväzné a ich dosahovanie je pre Úniu prvoradé. Účasť na projektoch PESCO bola schválená vládou SR na rokovaní dňa 8. novembra 2017 uznesením č. 522/2017 - *Návrh zámeru Slovenskej republiky participovať na Stálej štruktúrovanej spolupráci Európskej únie v oblasti bezpečnosti a obrany*.

Analytický útvar MO SR sa v komentári venuje výlučne oblasti dopravnej infraštruktúry (analýza existujúcej záujmovej infraštruktúry SR s vojenskými požiadavkami EÚ a NATO) a oblasti vojenského plánovania a podpory (nepretržitá dispečerská služba). Cieľom je predložiť odporúčania pre rezort ministerstva obrany na základe identifikovaných problémových oblastí. Zároveň navrhujeme, aby plnenie jednotlivých opatrení bolo hodnotené priebežne od nasledujúceho kalendárneho roku, t.j. od januára 2020.⁶

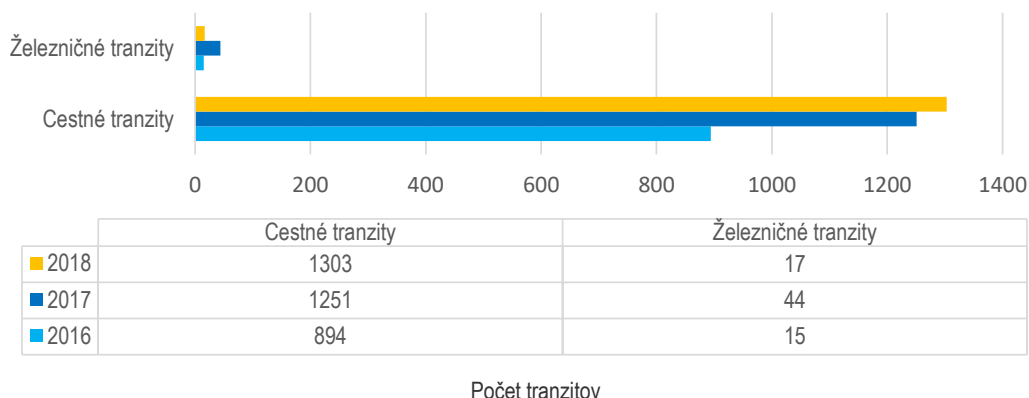
Slovenská republika a vojenská mobilita

Zvyšujúca sa frekvencia vojenských presunov si vyžaduje logistickú a operačnú pripravenosť.

Pozemné dopravné siete majú veľký strategický význam a pri plánovaní dopravnej infraštruktúry sa preto musí brať ohľad na vojenské požiadavky a nimi stanovené technické špecifikácie. Každé cvičenie, či už priamo pod vedením NATO alebo v gescii jednotlivých členov Aliancie, tzv. hostiteľských krajín, si vyžaduje presun vojenskej techniky, významného nevojenského materiálu a ozbrojených zložiek. Slovensko v tomto prípade predstavuje významný tranzitný bod, ktorým prechádzajú strategicky významné dopravné trasy (príloha č. 1 a č. 2). Ide o preddefinované vojenské dopravné koridory SR pre tranzit zahraničných ozbrojených síl označované ako **určené automobilové cesty (UAC)** a **určené železničné trasy (UŽT)**.

⁶ Identifikácia problémových oblastí a predbežná analýza návrhu opatrení na implementáciu rozhodnutí pre urýchlenie vojenskej mobility v rámci územia SR (presuny vojenskej techniky a osôb), Generálny štáb OS SR – Štáb pre podporu operácií, č.: NCVD-54-103/2018, november 2018. Dokument nie je voľne prístupný.

Graf č. 2: Tranzitné povolenia cez/ do SR 2016 - 2018

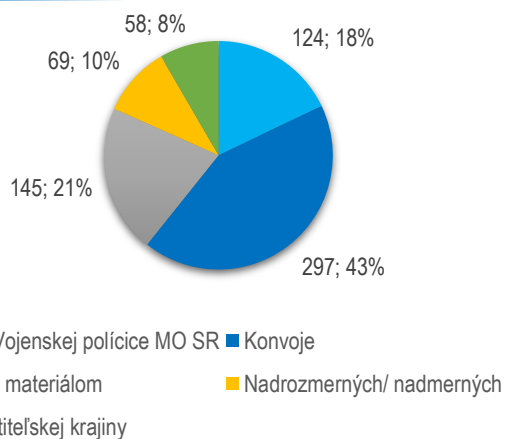


Zdroj: Národné centrum vojenskej dopravy OS SR

Vyťaženosť pozemných komunikácií sa od roku 2016 zvýšila o 45% a predpokladá sa, že stúpajúca tendencia tranzitov zostane zachovaná aj v nasledujúcich rokoch. Ukazovateľom tohto trendu sú udelené tranzitné povolenia, ktoré udeľuje Národné centrum vojenskej dopravy OS SR (NCVD OS SR) (graf č. 2). Majoritné využívanie cestných komunikácií si vyžaduje lepšiu logistickú pripravenosť a schopnosť reagovať na možné kolízie a problémy, ktorých riziko sa priamo úmerne zvyšuje.⁷

Podľa najnovších údajov NCVD OS SR, **k 30.6.2019 bolo vydaných už 690 tranzitných povolení pre cestné presuny a 13 pre železničné presuny.** To je v prepočte **27 žiadostí týždenne**, ktoré muselo oddelenie tranzitov NCVD OS SR vybaviť od 1.1.2019 do 30.6.2019. V porovnaní s rokom 2016, kedy priemerný počet žiadostí týždenne bol 17, ide o **nárast objemu žiadostí týždenne o 58% len za prvých 6 mesiacov.**

Graf č. 3: Typy tranzitov cez/ do SR (2018)



Zdroj: NCVD OS SR

⁷ V roku 2017 došlo k vyše 100-percentnému nárastu železničných tranzitov oproti roku 2016, čo spôsobené zmenami v infraštruktúre alebo v spôsobe prepravy. Toto vysoké číslo bolo spôsobené medzinárodným vojenským cvičením *Saber Guardian 2017* v oblasti Čierneho Mora. Išlo o jedno z najväčších cvičení pod hlavičkou USA v Európe za posledné roky a k presunu veľkého objemu vojenskej techniky bolo nutné maximálne využiť všetky dostupné alternatívy. Viac informácií:

Saber Guardian 2017 – Media Information Kit, U.S. Army Europe, July 10, 2017. Dostupné online: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e6/Saber_Guardian_17_Media_Kit.pdf.

V spolupráci s rezortom dopravy a rezortom vnútra musia byť pravidelne aktualizované prepravné trasy na zaistenie vojenského presunu. Vojenské konvoje tvoria takmer polovicu všetkých typov tranzitov (graf č. 3). Tie sú širokou verejnosťou vnímané pomerne citlivo aj na základe mediálnych informácií.⁸ Je nevyhnutné mať predefinované alternatívne trasy presunu. Pokiaľ sa na kľúčových tranzitných uzloch uskutočňujú rekonštrukcie, ktoré si vyžadujú uzavretie jedného či viacerých cestných pruhov alebo ich zúženie, je možné takéto trasy považovať za nevyhovujúce pre vojenské tranzity. Na problémových úsekoch sa zvyšuje pravdepodobnosť nehodovosti a dopravných kolízií, čo by mohlo mať v prípade reálneho konfliktu fatálne následky.

Problematická je aj pozemná preprava nebezpečného nákladu, keďže nie sú vytvorené jednotné pravidlá v rámci EÚ pre obranný sektor. Existujúcu medzinárodnú platnú legislatívu je možné uplatniť len na civilné využitie.⁹ Pri žiadostiach o povolenie vojenskej prepravy nebezpečného nákladu členské štáty EÚ uplatňujú vnútroštátne pravidlá. To si vyžaduje povolenia ad hoc, čo vedie k časovým posunom mimo naplánovaného rámca.¹⁰ Je nevyhnutné, aby sa preskúmali možnosti zavedenia jednotných pravidiel a predpisov.

Vojenské požiadavky na dopravnú infraštruktúru

V rámci Akčného plánu vojenskej mobility bola Európska služba pre vonkajšiu činnosť a Vojenský štáb Európskej únie poverená zostavením zoznamu konkrétnych vojenských požiadaviek na dopravnú infraštruktúru, na ktorom spolupracovalo aj Vrchné veliteľstvo spojeneckých síl v Európe.¹¹ NCVD OS SR vypracovalo komparačnú analýzu predložených vojenských požiadaviek s existujúcou záujmovou infraštruktúrou na území SR. Na základe analýzy je možné vidieť, ktoré z nich záujmová infraštruktúra spĺňa, nespĺňa, a ktoré technické parametre sú hraničné.¹² Dokument

Box 2: Percentuálny výpočet plnenia vojenských požiadaviek na dopravnú infraštruktúru (graf č. 4 a 5):

Splnená požiadavka	– hodnota 1
Čiastočne splnená požiadavka	– hodnota 0,5
Nesplnená požiadavka	– hodnota 0

Postup: spočítajú sa súhrne všetky priradené hodnoty a súčet sa následne vydelení celkovým počtom požiadaviek. Výsledkom je percentuálny pomer, ktorý zobrazuje splnenie požiadaviek. Týmto spôsobom sa pokračuje aj pri vypočítavaní jednotlivých kategórií spôsobov dopravy.

⁸ „Vojenský konvoj smerujúci na Slovensko spôsobil v Česku problémy. Babiš ho prikázal zastaviť“ *Hospodárske noviny*, 30.05.2019, dostupné online: <https://hnonline.sk/svet/1950528-vojsky-konvoj-smerujuci-na-slovensko-sposobil-v-cesku-problemy-babis-ho-prikazal-zastavit>.

⁹ *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru*, Európsky Parlament a Rada Európskej únie, dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0068&from=EN>.

¹⁰ *Spoločné oznámenie Európskemu parlamentu a Rade o akčnom pláne vojenskej mobility*, str. 5-6.

¹¹ *Military Parameters for Transport Infrastructure PO(2018)01888*, NATO – International Staff Private Office of the Secretary General, 27 April 2018. Dokument nie je voľne dostupný.

¹² Požiadavky, ktoré boli zostavené expertmi z NATO a EÚ v prvom rade vychádzajú z technických špecifikácií vojenskej techniky, ktorá je používaná štátmi s robustnejšou vojenskou vybavenosťou. Zoznam bol preto aktualizovaný na základe tzv. analýz medzier (*gap analysis*), ktorú vypracovali členské krajiny aby identifikovali,

pozostáva zo 101 požiadaviek, teda technických parametrov a iných špecifikácii pre leteckú, pozemnú a námornú vodnú dopravu.¹³

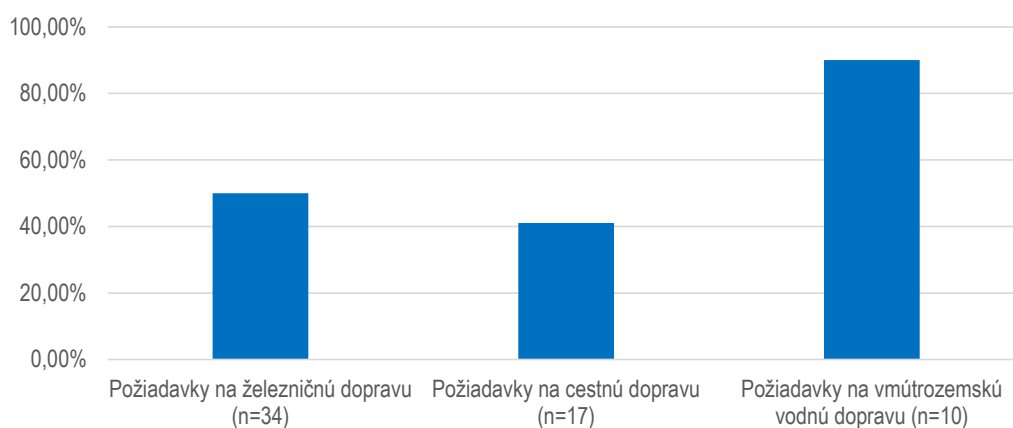
Graf č. 4: Hodnotenie plnenia vojenských požiadaviek NATO a EÚ na dopravnú infraštruktúru



Zdroj: NCVD OS SR

Celkové plnenie požiadaviek na vojenskú mobilitu sme v prípade Slovenska vyhodnotili na 60%. Percentuálny výsledok skresľuje fakt, že technické požiadavky sú nastavené tak, aby vyhovovali robustnej vojenskej technike aliančných OS. Súčasná dopravná infraštruktúra na území SR je plne kompatibilná s existujúcou vojenskou technikou a vozidlami OS SR. V praxi to znamená, že vnútroštátne presuny nepredstavujú žiaden zásadný problém. Neplnenie požiadaviek a stanovených technických parametrov je skôr problémom v prípade medzinárodných presunov. **Slovensko musí byť pripravené na presuny robustnej vojenskej techniky aliančných síl, ktorá sa neustále vyvíja a nároky na jej presun sa tým zvyšujú.**

Graf č. 5: Hodnotenie plnenia vojenských požiadaviek NATO a EÚ na pozemnú dopravu



Zdroj: NCVD OS SR

do akej miery je existujúca záujmová infraštruktúra v súlade s požiadavkami. Tie musia byť následne upravené tak, aby bolo reálne ich v rámci EÚ implementovať.

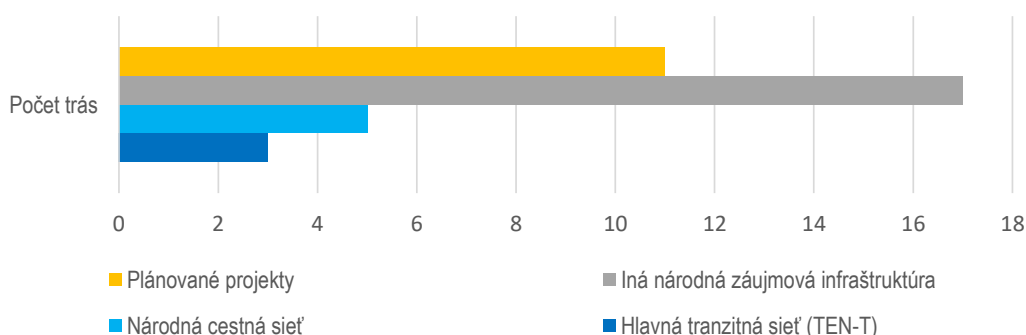
¹³ Keďže je Slovensko vnútrozemský štát, nevzťahujú sa naň požiadavky na námornú dopravu. Viac informácií: *Prílohy k vojenským požiadavkám na vojenskú mobilitu v rámci EÚ i mimo nej*, Rada Európskej Únie, 9. november 2018, ST 13674/18. Dokument nie je voľne dostupný.

Podľa našich výpočtov hodnotené letecké vojenské základne plnia požadované parametre na 70%. Základne Kuchyňa a Sliač spĺňajú väčšinu technických parametrov a spôsobilostí, ktoré boli stanovené v dokumente. Aj napriek pomerne vysokému percentuálnemu plneniu požiadaviek je nutné základne modernizovať a udržiavať tak, aby aj naďalej spĺňali požadované parametre pre potreby vzdušných presunov ozbrojených síl a síl spojencov.

Požiadavky sa v tomto type dopravy zameriavajú na kapacitu letísk, veľkosť letiskovej odbavovacej plochy či veľkosť hangárov. Konkrétnym príkladom technických parametrov, ktoré nespĺňa ani jedno z letísk je napríklad požiadavka šírky letiskovej odbavovacej plochy, ktorá by mala mať minimálne 350 metrov. V prípade letiska Kuchyňa je to len 60 metrov, na letisku Sliač ešte menej. Hraničné hodnoty sú pri oboch letiskách aj v súvislosti s kapacitnou požiadavkou, tzv. *maximum on ground* (MOG), ktorá stanovuje maximálny počet simultánne odbavovaných lietadiel.

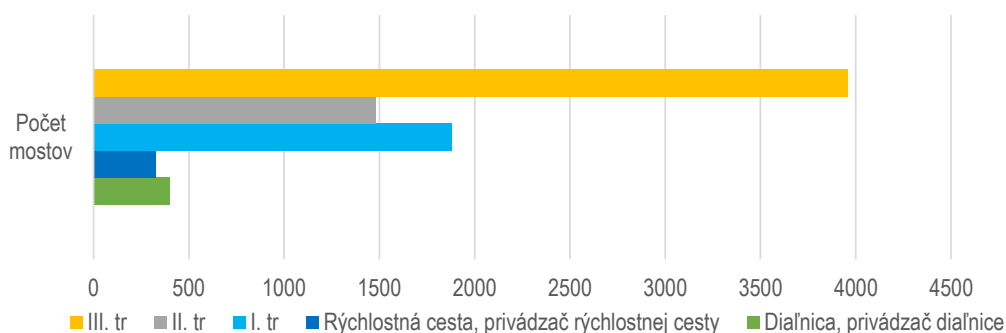
Problematickým aspektom na letisku Sliač aj Kuchyňa je technický handling, teda pozemná obsluha lietadiel, ktorá je dôležitou súčasťou odbavovacieho procesu lietadiel.¹⁴ V súčasnej dobe nemá ani jedno z letísk vyčlenený personál na zabezpečenie handlingu. Vždy je nutné vyčleniť ad hoc personál, ktorý prioritne zabezpečuje plnenie iných odborných úloh súvisiacich so zabezpečením leteckej prevádzky.

Graf č. 6: Hodnotená záujmová cestná infraštruktúra



Zdroj: EEAS/ NCVD OS SR

Graf č. 7: Mosty - počet podľa tried cestných komunikácií



Zdroj: Slovenská správa ciest

¹⁴ Technický handling zahŕňa súbor činností, ktoré súvisia s vystupovaním a nastupovaním cestujúcich, vykladaním alebo nakladaním nákladu, obsluhou, technickým a prevádzkovým zabezpečením lietadiel pred vzletom a po prilete.

Nadpolovičná väčšina požiadaviek sa vzťahuje na pozemnú dopravu. Aj preto sú efektívne investície do infraštruktúry hlavným predpokladom pre zlepšenie vojenskej mobility. Pozemná preprava je vhodnejšia aj na presun veľkoobjemového nákladu a nadrozmernej / nadmernej vojenskej techniky. Predurčené dopravné koridory (Príloha č. 1 a 2) zabezpečujú presuny OS a síl spojencov v čase vojny alebo vojnového stavu, preto sa musí údržbe týchto trás venovať zvýšená pozornosť.

Plnenie požiadaviek na železničnú dopravu sme vyhodnotili na 50%. Na rozdiel od cestnej dopravy je možné ňou prepravovať techniku a materiál s vyššou nosnosťou, na ktorú niektoré úseky cestných komunikácií nie sú uspôsobené (napríklad mostné konštrukcie). Polovičné plnenie požiadaviek je v tomto prípade spôsobené stanovenými technickými parametrami, ktoré nespĺňa väčšina železničných tratí na území EÚ. Zoznam sa preto bude naďalej aktualizovať a prehodnocovať.

Požiadavky v tejto kategórii sa týkajú aj zariadení na manipuláciu s vojenským materiálom a technikou. Zariadenia by mali mať nosnosť aspoň **100 ton**. Ako ukázali výsledky, OS SR disponuje zariadením s nosnosťou **maximálne 28 ton**. Nevyhovujúce sú aj nápravy s nízkou nosnosťou. Požadované hmotnostné zaťaženie na jednu nápravu železničného vozňa je **25 ton (na nápravu)**. V prípade SR je to **len 20 ton**. Nejedná sa ale o zásadný problém, keďže krajina, ktorá presun organizuje si môže objednať služby súkromného prepravcu, ktorý by spĺňal technické špecifiká.

Relatívne nízke percentuálne plnenie požiadaviek na cestnú dopravu (graf č. 5) je spôsobené nevyhovujúcim technickým stavom niektorých cestných úsekov. Obzvlášť problematické sú mostné konštrukcie, ktoré nespĺňajú parametre nosnosti. Maximálna požadovaná nosnosť všetkých mostov na území SR je 60 ton namiesto stanovených 150 ton. Programové dokumenty v oblasti dopravy by sa mali zameriavať na úpravu technických parametrov tak, aby vyhovovali aj ťažkej vojenskej technike. Mostné konštrukcie sú veľmi dôležité zo strategického hľadiska a ich technický stav a parametre sú veľmi významným ukazovateľom strategickej pripravenosti krajiny. V prípade poškodenia alebo zničenia takýchto objektov je nevyhnutné zabezpečiť ich provizórnu opravu alebo zabezpečiť náhradné premostenie. Podľa *Rozvojového plánu podpory obrany štátu s výhľadom do roku 2024 je na UAC vytypovaných 5 kritických miest pri prechode cez vodné toky*, kde je možné a nutné vybudovať náhradné cestné premostenia.¹⁵

Na území SR bolo identifikovaných 25 trás (graf č. 6), ktoré slúžia ako hlavné tranzitné siete pre vojenské presuny.¹⁶ Je preto nevyhnutné, aby **Ministerstvo dopravy a výstavby SR úzko spolupracovalo s MO SR na budovaní kvalitnej dopravnej infraštruktúry**, ktorá spĺňa vojenské požiadavky a ktorej stav by bol plne vyhovujúci pre potreby spojeneckých ozbrojených síl ako v čase mieru, tak predovšetkým v čase vojny a vojnového stavu.

¹⁵ *Rozvojový plán podpory obrany štátu s výhľadom do roku 2024*, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Sekcia obrannej politiky, SEOP-55/2015-OdOP, 2015, str. 11-12, dostupné online: <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/11558/1>.

¹⁶ Z toho tri sú súčasťou dôležitých pan-európskych dopravných koridorov (TEN-T) - Rýn-Dunaj, Orient-East Med a balticko-jadranský koridor (príloha č.3). Národnú cestnú sieť tvorí 5 hlavných ťahov (rýchlostné cesty R1 a R2, a cesty I. triedy). Do kategórie inej národnej záujmovej infraštruktúry patria úseky, ktoré spájajú vojenské objekty s národnou cestnou infraštruktúrou. Pod tieto úseky spadajú úseky ciest I., II. a III. triedy. Viac informácií: *Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU update*, Rada Európskej únie, 4. júl 2019, EEAS(2019) 746. Dokument nie je voľne prístupný.

Stála dispečerská služba 24/7 (Point of Contact)

Slovenská republika ako jediná z krajín Vyšehradskej skupiny nemá zriadenú stálu dispečerskú službu. Pre plynulú a efektívnu vojenskú mobilitu je nevyhnutné, aby jednotlivé krajiny mohli medzi sebou komunikovať a vymieňať si informácie v reálnom čase. Stála dispečerská služba (tiež sa označuje ako národný kontaktný bod) musí byť v plnej prevádzke 24 hodín denne vrátane víkendov. V súčasnej dobe jej rolu supluje oddelenie tranzitov NCVD OS SR, ktoré trpí dlhodobým podstavom a rastúce čísla vojenských presunov sú priamo úmerné aj nárastu administratívnej záťaže.

Box 3:

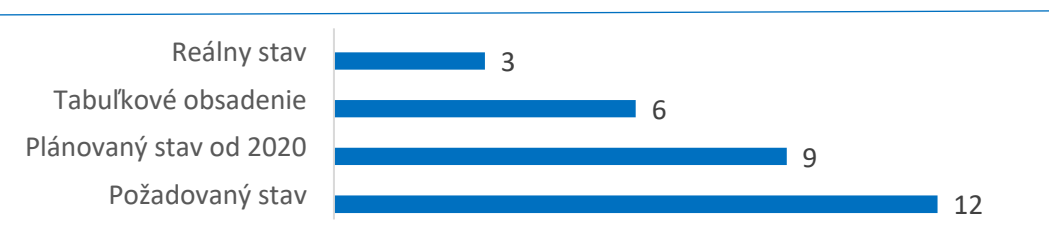
Poľsko disponuje najprepracovanejšou formou dispečingu z krajín V4, čo logicky vyplýva z jeho územnej veľkosti ale aj geopolitického kontextu. V rámci stálej dispečerskej služby pracuje široký tím ľudí, ktorý je rozdelený regionálne tak, aby pokrýval celú krajinu. Okrem vlastného národného tímu v Poľsku sídli aj americký styčný dôstojník (US Liaison Officer) vyslaný k poľskému koordinačnému centru dopravy (POL NMCC) za účelom zabezpečenia priamej koordinácie požiadaviek na presun jednotlivých vysielajúcich jednotiek v rámci USAREUR. USAREUR je skratka pre United States Army Europe, čo sú jednotky americkej armády zaisťujúce dohľad a riadenie armádnych operácií v rámci Európskeho veliteľstva ozbrojených síl USA (EUCOM).

Je nevyhnutné aby bola v každej krajine zriadená stála dispečerská služba pre zabezpečenie plynulého toku informácií.

Všetky náležitosti spojené s pozemnými vojenskými presunmi spracovávajú v súčasnosti len traja profesionálni vojaci oddelenia (graf č. 8). Podľa limitov počtu zamestnancov by na oddelení tranzitov malo plniť úlohy **6 profesionálnych vojakov (PrV)**.¹⁷ V prípade zriadenia stálej dispečerskej služby, ktorá musí byť obsluhovaná 24 hodín denne a 7 dní v týždni, je podľa kvalifikovaného odhadu potrebné mať k dispozícii **12 PrV**. Na vyriešenie situácie bol v rámci organizačných zmien OS SR na rok 2020 predbežne schválený zámer navýšenia súčasného limitu zo 6 na 9 PrV. Ide len o čiastkové riešenie, pretože ani toto opatrenie neumožňuje zabezpečiť nepretržitú dispečerskú službu.

Dlhodobá neobsadenosť má za následok preťažovanie existujúceho personálu, čo môže mať za následok vyššiu mieru pochybenia pri výkone práce. Rovnako nie je možné vytvoriť priestor na zaškoľovanie nového personálu, ktorému je potrebné venovať dostatok času. Odhaduje sa, že na kvalitné zaškolenie je potrebných minimálne 6 mesiacov, keďže pozícia vyžaduje od pracovníka vysokú mieru odbornosti, technických znalostí, veľmi dobrú znalosť anglického jazyka ale aj schopnosť pracovať pod tlakom.

Graf č. 8: Oddelenie tranzitov NCVD OSSR – personálna obsadenosť



Graf č. 8: vlastné spracovanie; dáta: NCVD OS SR

¹⁷ Tabuľka počtov organizačnej zložky – Oddelenie tranzitov, Odbor medzinárodnej dopravy, Národné centrum pre podporu vojenskej dopravy OS SR, Štáb pre podporu operácií GŠ OS SR. Dokument nie je voľne prístupný.

V prípade zvýšenia počtu PrV na oddelení tranzitov NCVD zo súčasných 6 na požadovaných 12 by sa personálne výdavky navýšili o 0,047% vzhľadom na celkový rozpočet personálnych výdavkov, a o 0,012% k celkovému rozpočtu kapitoly MO SR. Bolo by možné zaistiť obsluhu nepretržitej dispečerskej služby a plnenie záväzkov, ktoré vznikajú v rámci projektu vojenskej mobility. Zároveň by toto riešenie nemalo zásadný vplyv na udržateľnosť verejných financií a ani na rozpočet rezortu ministerstva obrany.¹⁸

Obrázok 1: Súčasná lehota na spracovávanie žiadostí a poskytovanie diplomatických povolení je 10 dní. Cieľom NATO je urýchliť tieto procedúry a stanoviť lehotu na 5 dní, v ideálnom prípade na 72 hodín.



Vytvorenie nepretržitej dispečerskej služby by malo patriť medzi hlavné priority štátu a kontaktný bod by mal byť zriadený do 31. decembra 2019. Rezort ministerstva obrany musí reagovať na predkladanú požiadavku v súčinnosti so správcom komunikácií (Slovenská správa ciest, Národná diaľničná spoločnosť, vyššie územné celky), Ministerstvom dopravy a výstavby a Ministerstvom vnútra SR. Komunikácia medzi vojenskými a civilnými centrami členských krajín NATO a EÚ zaručí okamžitú výmenu informácií, čím sa skrátí čas potrebný na udelenie administratívnych povolení. Ten je v prípade Slovenska **až 10 dní**. Na samote NATO v Bruseli sa štáty zaviazali, že lehota na poskytovanie diplomatických povolení sa **skrátí na 5 dní**. V dokumente vydanom vrchným veliteľom spojeneckých síl v Európe (SACEUR) sa je táto lehota zadaná na **72 hodín**, čo je jasným signálom pre všetkých členov Aliancie, aby pracovali na vytvorení čo najefektívnejších komunikačných kanálov ako na národnej, tak medzinárodnej úrovni.¹⁹

Pre zefektívnenie vojenskej mobility v tejto oblasti je nevyhnutná úzka medzirezortná spolupráca a komunikácia medzi zložkami v rezorte ministerstva obrany. Oddelenie tranzitov NCVD OS SR, ktoré je kľúčovou zložkou v procese cezhraničných presunov musí mať k dispozícii dostatok kvalifikovaných pracovných síl. Kvalitná odborná príprava a dodatočné technické vybavenie potrebné pre fungovanie oddelenia nepredstavuje pre rozpočet verejnej správy žiadne zásadné finančné zaťaženie. Minimálne náklady by stačili na zabezpečenie maximálnej efektivity v rámci výmeny informácií a zabezpečovania administratívnych procesov.

¹⁸ Výpočty a údaje boli poskytnuté Úradom správy rozpočtovej kapitoly MO SR.

¹⁹ *Opatrenia na implementáciu rozhodnutí o zlepšení vojenskej mobility v Slovenskej republike*, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, číslo materiálu: KBR44025/2018, zaevidované: 14.01.2019, rokovanie: 117. zasadnutie Bezpečnostnej rady SR, dostupné online: <https://rokovania.gov.sk/RPO/Material/1829/1/230328/1>.

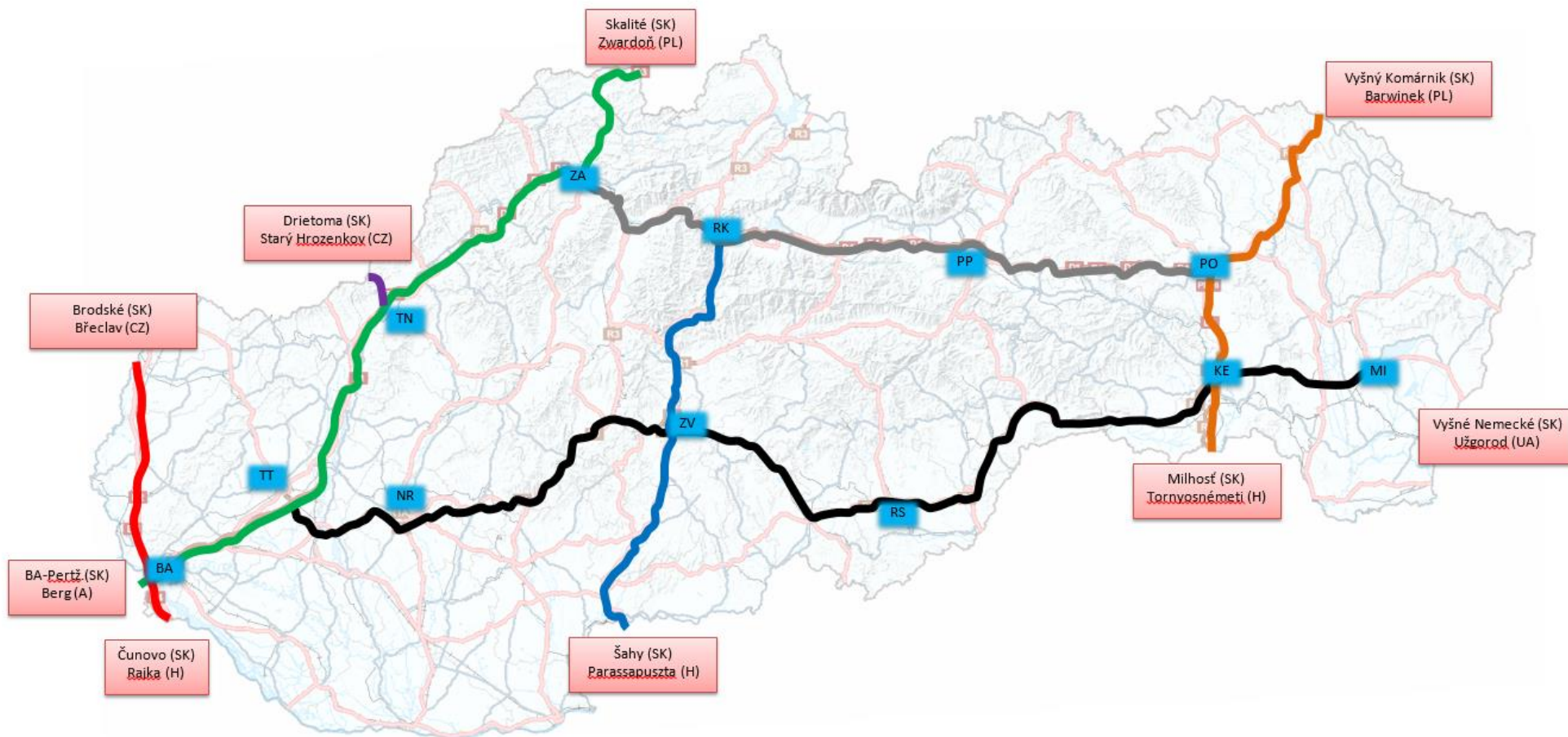
Box 4: Odporúčania

Zlepšenie vojenskej mobility na európskom kontinente nie je otázkou niekoľkých mesiacov. Ide o komplexný proces, ktorý prinesie požadované výsledky až za niekoľko rokov. Slovensko by sa malo aktuálne zamerať na vytvorenie podmienok pre kvalitnú medzirezortnú spoluprácu, ktorá je pre úspešnú implementáciu Akčného plánu vojenskej mobility EÚ nevyhnutná.

- 1. Intenzívna a kontinuálna medzirezortná spolupráca:** v prípade vojenských požiadaviek na dopravnú infraštruktúru je nevyhnutné prehĺbovať spoluprácu s Ministerstvom dopravy a výstavby SR. Musí byť kladený dôraz na implementáciu konkrétnych opatrení na obnovu dopravnej infraštruktúry v súlade s požiadavkami NATO a EÚ. MDaV SR by v pripravovaných strategických dokumentoch malo zohľadňovať špecifické požiadavky vojenskej techniky a narastajúci počet vojenských presunov cez a na územie SR. Okrem intenzívneho dialógu by oba rezorty mali dbať aj na jeho kontinuitu, teda nemal by mať formu len časovo ohraničenej iniciatívy.
- 2. Vytvorenie nepretržitej dispečerskej služby:** rastúci počet žiadostí o povolení na presun si vyžaduje zriadenie kontaktného bodu (POC) a navýšenie limitov počtu zamestnancov na oddelení tranzitov NCVD OS SR.
- 3. Zníženie administratívnej záťaže a skrátenie doby presunu:** skrátenie doby potrebnej na získanie povolenia pre cezhraničné presuny do 5 dní až 72 hodín a zosúladenie pravidiel platných pre ozbrojené sily s existujúcou platnou legislatívou EÚ o pozemnej preprave nebezpečného tovaru.
- 4. Komplexné hodnotenie implementácie opatrení:** úspešnosť navrhovaných opatrení a ich účinnosť v praxi je možné vyhodnotiť až po ich kompletnej implementácii. Preto navrhujeme aby sa po implementácii opatrení na národnej úrovni vykonala dopadová analýza, ktorá by reálne zhodnotila efektivitu jednotlivých opatrení na vojenskú mobilitu v rámci územia SR.

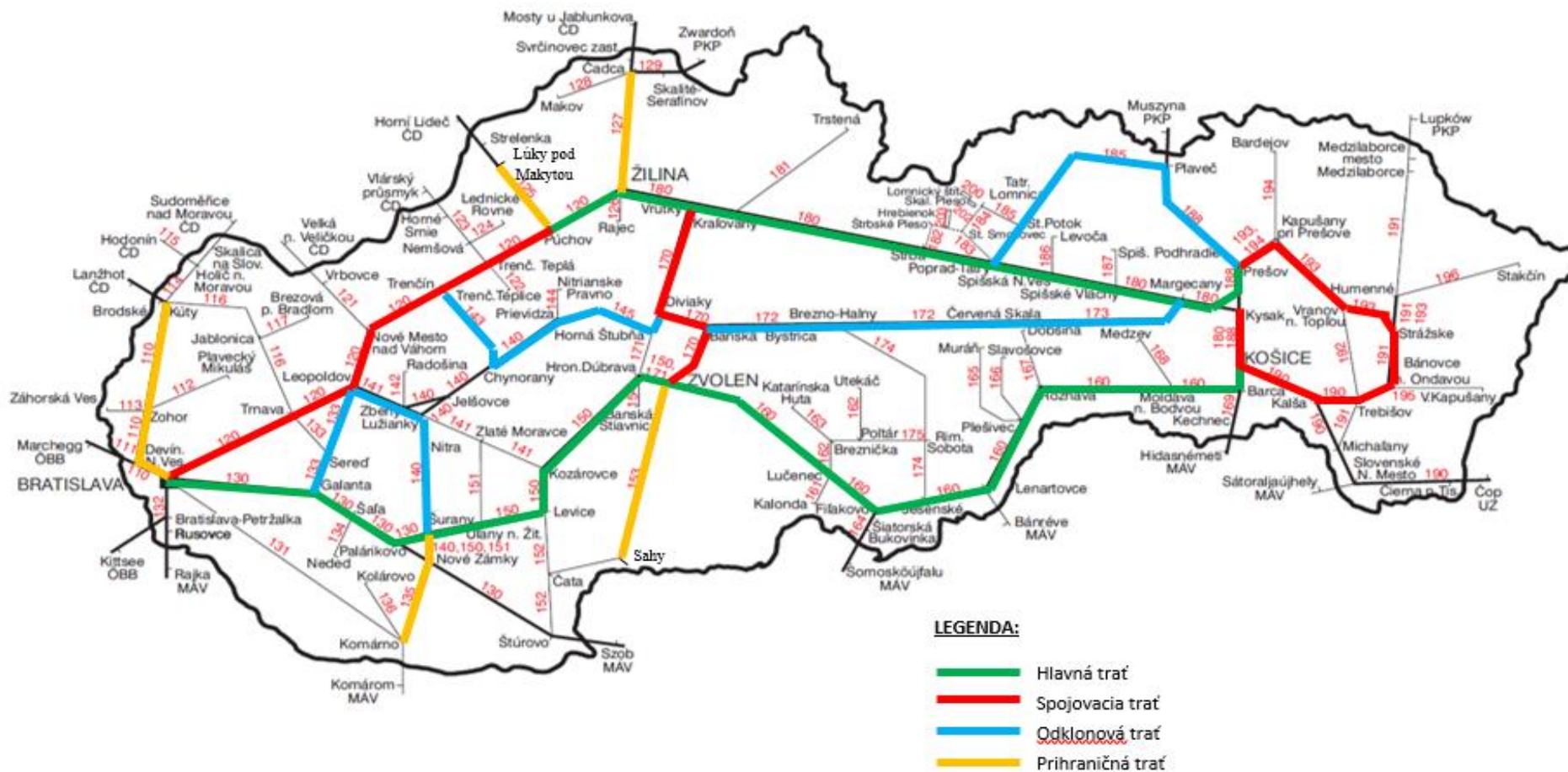
Materiál prezentuje názory autora a Analytického útvaru MO SR, ktoré nemusia nevyhnutne odzrkadľovať oficiálne názory a politiky Ministerstva obrany SR. Cieľom komentárov AÚ je podnecovať a zlepšovať odbornú a verejnú diskusiu na aktuálne témy v oblasti obrannej a bezpečnostnej politiky štátu. Práca neprešla jazykovou úpravou. Za cenné pripomienky, rady a odporúčania ďakujem Odboru medzinárodnej dopravy (Národné centrum vojenskej dopravy) a Oddeleniu plánovania logistiky a vojenskej dopravy (Veliteľstvo vzdušných síl).

Príloha č. 1 – Určené automobilové cesty (UAC)



Národný projekt: Budovanie a posilnenie analytických kapacít v rezorte obrany a zavedenie kľúčových znalostných systémov rezortu. Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

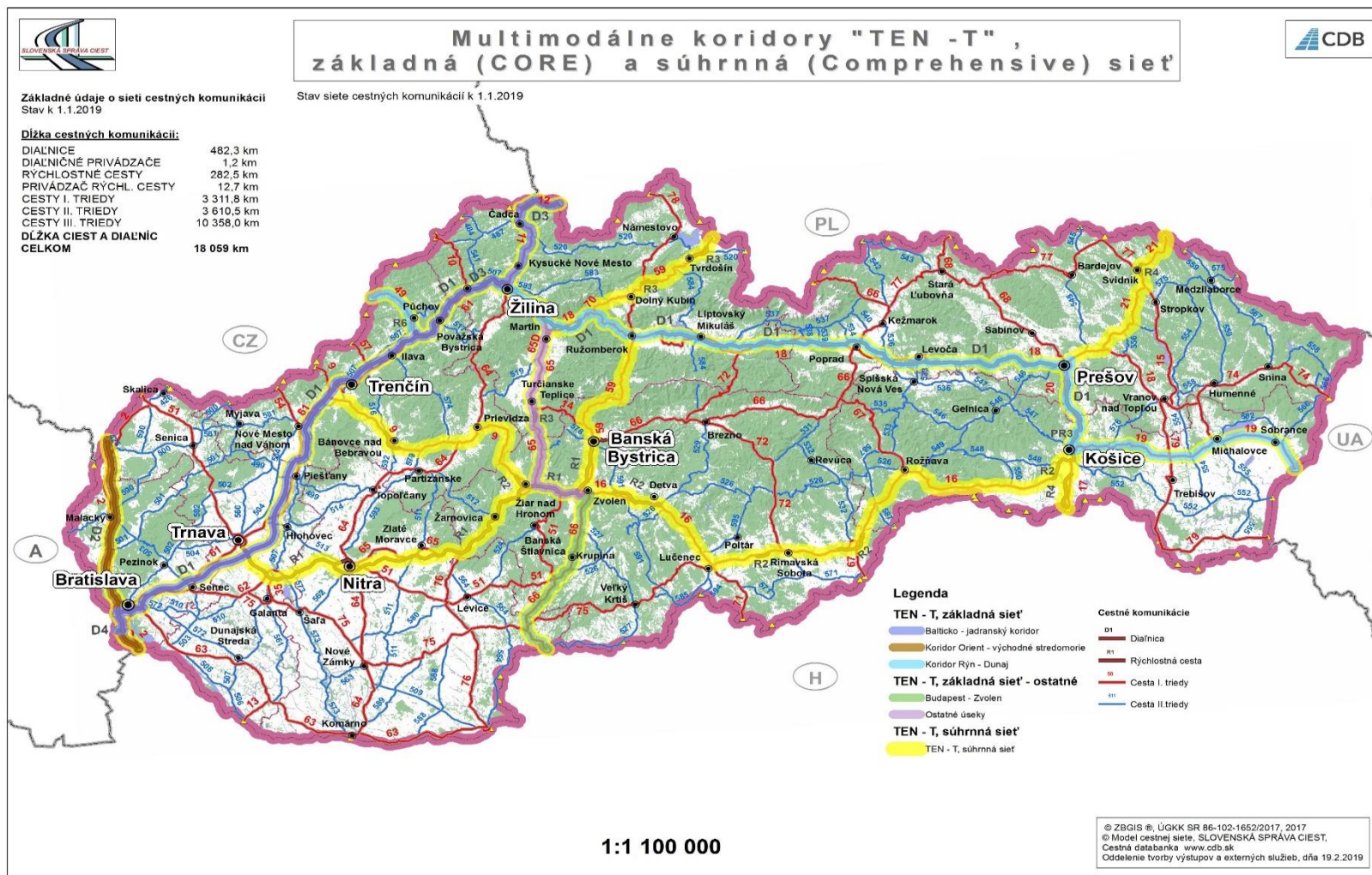
Príloha č. 2 – Určené železničné trasy (UŽT)



Zdroj: Úrad logistického zabezpečenia OS SR Trenčín

Národný projekt: Budovanie a posilnenie analytických kapacít v rezorte obrany a zavedenie kľúčových znalostných systémov rezortu. Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Príloha č. 3 – Multimodálne koridory TEN-T



Národný projekt: Budovanie a posilnenie analytických kapacít v rezorte obrany a zavedenie kľúčových znalostných systémov rezortu. Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Referencie

Identifikácia problémových oblastí a predbežná analýza návrhu opatrení na implementáciu rozhodnutí pre urýchlenie vojenskej mobility v rámci územia SR (presuny vojenskej techniky a osôb), Generálny štáb OS SR – Štáb pre podporu operácií, č.: NCVD-54-103/2018, november 2018. Dokument nie je voľne dostupný.

Military Parameters for Transport Infrastructure PO(2018)01888, NATO – International Staff Private Office of the Secretary General, 27 April 2018. Dokument nie je voľne dostupný.

Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU update, Rada Európskej únie, 4. júl 2019, EEAS(2019) 746. Dokument nie je voľne dostupný.

NATO Glossary of Terms and Definitions (English and French) – AAP-06 Edition 2018, North Atlantic Treaty Organization, NATO Standardization Office (NSO), 2018. Dostupný online:

https://standard.di.mod.bg/pls/mstd/MSTD.blob_upload_download_routines.download_blob?p_id=281&p_table_name=d_ref_documents&p_file_name_column_name=file_name&p_mime_type_column_name=mime_type&p_blob_column_name=contents&p_app_id=600

Opatrenia na implementáciu rozhodnutí o zlepšení vojenskej mobility v Slovenskej republike, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, číslo materiálu: KBR44025/2018, zaevidované: 14.01.2019, rokovanie: 117. zasadnutie Bezpečnostnej rady SR, dostupné online:

<https://rokovania.gov.sk/RPO/Material/1829/1/230328/1>.

Prílohy k vojenským požiadavkám na vojenskú mobilitu v rámci EÚ i mimo nej, Rada Európskej únie, 9. november 2018, ST 13674/18. Dokument nie je voľne dostupný.

Rozvojový plán podpory obrany štátu s výhľadom do roku 2024, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Sekcia obrannej politiky, SEOP-55/2015-OdOP, 2015, str. 11-12, dostupné online:

<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/11558/1>.

Saber Guardian 2017 – Media Information Kit, U.S. Army Europe, July 10, 2017. Dostupné online:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e6/Saber_Guardian_17_Media_Kit.pdf.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru, Európsky Parlament a Rada Európskej únie, dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0068&from=EN>.

Spoločné oznámenie Európskemu parlamentu a Rade o akčnom pláne vojenskej mobility, Európska Komisia, Vysoká predstaviteľka Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku, Brusel 28.3.2018, JOIN(2018) 5 final. Dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=JOIN:2018:0005:FIN:SK:PDF>.

Tabuľka počtov organizačnej zložky – Oddelenie tranzitov, Odbor medzinárodnej dopravy, Národné centrum pre podporu vojenskej dopravy OS SR, Štáb pre podporu operácií GŠ OS SR. Dokument nie je voľne dostupný.

„Vojenský konvoj smerujúci na Slovensko spôsobil v Česku problémy. Babiš ho prikázal zastaviť“ *Hospodárske noviny*, 30.05.2019, dostupné online: <https://hnonline.sk/svet/1950528-vojensky-konvoj-smerujuci-na-slovensko-sposobil-v-cesku-problemy-babis-ho-prikazal-zastavit>.

YAMAN, Col. F., 'TRJE15, NATO's largest Exercise since 2002', *The Transformer*, Vol. 11, Issue 1, pp. 2-3.

Dostupné online: <https://www.emgfa.pt/documents/0tpv2cjkyx9w.pdf>.