

Pohonné hmoty a ropný průmysl kapitalistických států

Podplukovník Jaromír Langer

Úspěch týlového zabezpečení vojsk v prvních operacích při omezeném počtu týlových útvarů a svazků operačního týlu bude do jisté míry záviset na dovedném a včasném využití místních prostředků i kořistního materiálu, zejména v době, kdy se útočící vojska značně vzdálí od svých základů a přísun z hloubky vlastního týlu bude značně zatížen.

Kapitalistické státy západní Evropy mají velké ekonomické a technické možnosti a po řadu let uskutečňují operační přípravu válčiště. Kromě jiného byly v tomto prostoru vybudovány rozsáhlé sklady ropy a pohonných hmot a to jak pro vojenskou tak i pro civilní potřebu. Je stále rozšiřována síť víceúčelových potrubí (produktodů), neboť tyto země produkují značné množství kapalných paliv.

Proto konkrétní opatření operační přípravy válčiště musíme sledovat již v míru a předvídat vlastní opatření s cílem:

— **jaké prostředky** nasadit a která opatření uskutečnit v počátečním období války, aby bylo dosaženo bezprostředního výsledku v operační činnosti;

— **jaké zásoby** (prostředky) a v **kterých prostorech** bude možné využít pro okamžité zabezpečení útočících vojsk.

VOJENSKÉ EKONOMICKÉ PŘÍPRAVY NATO V ZÁPADNÍ EVROPE

Podle strategické koncepce NATO má evropské válčiště prvořadý význam a veškerá opatření k posílení válečné ekonomického potenciálu jsou uskutečňována v tomto prostoru nejintenzivněji.

Velení NATO přijalo zásadní koncepci, podle které ekonomický potenciál kapitalistické části Evropy bude protivníkem vyřazen a tíha zásobování bude spočívat v první fázi na vybudovaných skladech se zásobami a později na zámořských zemích. Přitom se nevylučuje možnost, že bude využito určité části ekonomického potenciálu rozmístěného na válčišti.

Na základě toho jsou uskutečňována veškerá opatření, zejména povinnost každého členského státu NATO vytvořit tříměsíční zásoby hlavních druhů vojenského materiálu a uložit jednoměsíční zásoby PHM pro civilní potřebu.

Výše zásob (tzn. tříměsíční zásoby) je kalkulována podle délky období, ve kterém bude možné obnovit přísun z USA a Kanady.

Zásoby materiálu jsou umísťovány i prostorově a to ve **třech pásmech**, která povšechně odpovídají rozdělení válčiště. V **bojové zóně** mají být skladovány **patnáctidenní zásoby**, v **předním pásmu** týlové zóny rovněž **patnáctidenní zásoby**, zbývající (tzn. **dvouměsíční**) zásoby pak v **základnovém pásmu** týlové zóny.

Zvláštní pozornost věnovaly orgány NATO zabezpečení pohonnými hmotami. Zásoby tohoto materiálu dnes představují třetinu všech vojenských zásob, uložených na válčišti.

Vypracování plánů zásobování PHM spojených ozbrojených sil a jejich realizování řídí bezprostředně stálá rada NATO pomocí svých pracovních orgánů (komise pro plánování ropy, komise pro potrubí, komise infrastruktury). Tyto orgány zkoumají stav zásobování PHM v členských státech NATO, vypracovávají plány, kontrolují výstavbu potrubí a kapacity PHM podle programů infrastruktury.

ty. Odpovědnost za zabezpečení však leží vždy na vládě příslušné země.

Ve válce se má hodnocením potřeby tekutého paliva a rozdělováním existujících

zásob zabývat zvláštní organizace, která má působnost nejen nad vojenskou, ale i nad občanskou potřebou zemí NATO a to ropy a ropných výrobků.

STAV A PLÁNY V ZÁSOBOVÁNÍ PHM

Do roku 1963 mají být v západní Evropě vytvořeny „spolehlivé“ tříměsíční zásoby PHM pro vojenskou a jednoměsíční pro civilní potřebu.

Za „spolehlivé“ se považují pouze ty zásoby, které budou pravděpodobně použitelné i po hromadném jaderném úderu. Tyto zásoby se v míru nepoužívají a jsou určeny pro krytí potřeby v počátečním období války.

Celková kapacita skladů PHM na válčišti se odhaduje od 1 do 4 mil. m³.

Důležité sklady jsou postupně spojovány systémem potrubí a to tak, aby i při vyřazení určitého potrubního směru bylo možno přepojením využít jiného odklonového potrubí. Sklady se budují z protiatomového hlediska, rozptýlí se do lesů, budov, maskují se a některé se nakrývají proti účinkům konvenční letecké munice. Většinu skladů tvoří polopodzemní železobetonové úkryty a budovy lehké konstrukce. Pro uložení se upravují i podzemní sklady v opuštěných dolech a přizpůsobují se bývalé podzemní vojenské objekty. Co do kapacity jsou největší sklady v uzlových víceúčelových potrubních místech a v letištních uzlech.

V roce 1961 bylo naplánováno vybudovat na středoevropském válčišti 1 milion m³ skladů PHM. Úkoly byly splněny na 80–90 %, celkem 106–125 skladů (z toho 52 na území NSR, 61 ve Francii, 9 v Belgii a 3 v Nizozemí).

Podle koncepce NATO považuje se za velmi důležitý prostředek dopravy paliv na válčišti **potrubní doprava**.

K dopravě PHM mohou být použita jednak stálá **víceúčelová potrubí** a také **polní potrubí armád** (průměr 152,4 mm – kapacita 76,3 m³/hod.; průměr 101,6 mm – kapacita 37,1 m³/hod.), které lze napojovat na stálá potrubí.

Víceúčelová potrubí NATO jsou určena převážně pro přísun PHM do hlavních zásobovacích základů a letištních uzlů na válčišti a vedou všeobecně až do prostoru bojové zóny.

V západní Evropě byla dosud vybudována víceúčelová potrubí, která začínají v námořních přístavech a vedou do prostoru NSR o celkové kapacitě 25 tisíc tun za 24 hod., takto:

— RÖTTERDAM, KÖLN s předpokládaným prodloužením WESEL, HANNOVER;
— ANTWERPEN, TRIER, ZWEIFRÜCKEN

— TRIER, FRANKFURT s předpokládaným prodloužením do FULDA;
— DUNKERQUE, CAMBRAI, CHALONS;
— LE HAVRE, CAMBRAI;
— DONGES, ZWEIFRÜCKEN, BRUCHSAL, předpokládané prodloužení do NÜRNBERG;

— MARSEILLE, DIJON, CHALONS;
— DIJON, BELFORT;
— DIJON, KEHL, předpokládané prodloužení do MÜNCHEN;
— LA SPEZIA, RIVOLTO.

Pokud se týká polních potrubí, považuje se tento druh dopravy za hlavní i v rámci polních armád.

Polní potrubí je vedeno až do sborových prostorů a je jím dopravována většina hlavních druhů paliv.

Realizováním této koncepce zásobování a po dokončení operačních příprav válčiště je možné předpokládat, že:

— víceúčelová potrubí vedoucí z námořních přístavů do zásobovacích základů a letištních uzlů budou zabezpečovat veškerý přísun PHM pro potřebu ozbrojených sil;

— na západním válčišti budou vybudovány sklady PHM se zásobami hlavních druhů paliv až do výše 1 mil. m³;

— kromě vojenských zásob budou vytvořeny jednoměsíční zásoby PHM pro civilní potřebu;

— tato opatření předvídají krytí potřeby ozbrojených sil NATO na dobu nejméně 3 měsíců a zabezpečují i chod nejdůležitějších odvětví ekonomiky západoevropských zemí;

— slabinou zůstávají uzlové body dopravy, zejména námořní přístavy, ze kterých mají být spotřebované zásoby doplňovány a uzlová víceúčelová potrubní místa;

— vcelku možno konstatovat, že uskutečňovaná opatření včetně opatření v ropném průmyslu ve svém celku posilují válečný ekonomický potenciál NATO v západní Evropě.

ZRANITELNOST TĚŽBY, VÝROBY, DOPRAVY ROPY A ROPNÝCH PRODUKTŮ A POUŽITELNOST VE VÁLCE

Těžba ropy. Západoevropská těžba je zranitelná:

a) nevhodným rozmístěním těžebních oblastí nedaleko od hranic tábora socialismu;

b) soustředěním ropných polí na několik menších prostorů.

ad a) Z podrobného rozboru těžby a její dislokace v západní Evropě je zřejmé, že téměř celá rakouská produkce ropy je soustředěna u státní hranice s ČSSR. Více jak 45 % celkové těžby NSR je v nevelké vzdálenosti od hranic NDR.

To znamená, že 31 % západoevropské těžby je v taktické a operační hloubce, což v útočné operaci počátečního období války podle soudobých názorů vylučuje jakoukoli možnost využití těchto zásob a zařízení pro válku.

ad b) Důkladnější analýzou těžební problematiky je dále možné postřehnout, že těžba některých západoevropských zemí je soustředěna do jednoho, nebo několika menších prostorů, jejichž vyřazením je podlomena prakticky těžba celého státu. Tak např. Francie těží většinu ropy (60–65 %) v prostoru PARENTIS; Itálie veškerou produkci zabezpečuje ze dvou ropných polí na jižní Sicílii (RAGUSA, GELA), Nizozemí těží ve dvou menších prostorech (SCHOONEBEEK a RIJSWIJK), při tom prostor SCHOONEBEEK navazuje přímo na západoněmecký prostor západně EMS, který se podílí 25 % na těžbě NSR.

Vzhledem k malému podílu těžby na spotřebě západoevropských kapitalistických zemí působení na těžbu vojenskými prostředky se bezprostředně neodrazí v produkci a v zabezpečení armád a států NATO v průběhu ozbrojeného zápasu zvláště v jeho počátečním období.

Je tedy možné předpokládat, že minimální 30 % těžby nelze použít vůbec (je v taktické hloubce) a 40–50 % je, vzhledem ke své vysoké koncentraci a nevhodnému rozmístění (poblíž důležitého hospodářského nebo vojenského centra), značně zranitelné. Lze tedy počítat maximálně s 5–6 mil. tun těžby, což podle současné spotřeby by zabezpečovalo západní Evropu zhruba na 3–4 %, provedením různých technických a organizačních opatření, radikálním snížením civilní spotřeby (zejména vozidel a topných

paliv) je možné uvažovat s krytím na 10 až 15 %.

Zpracování ropy. V západní Evropě pracují převážně moderní rafinerie ropy, které se skládají z řady složitých výrobních zařízení. Tyto pak určují komplexnost výroby toho kterého závodu, jeho zaměření, jakost produktů a sortiment.

Převedení výroby na jiné druhy, nebo změnění podílu výrobků (to znamená např. zvýšení výroby pohonných hmot na úkor topných olejů) vyžaduje značných technických zásahů, je časově zdlouhavé a v některých případech i nemožné.

V rafineriích je vysoká mechanizace a automatizace výroby, závody jsou charakteristické lehkostí staveb, rozmanitou a složitou potrubní sítí a přísunou návazností jednotlivých procesů. Každý závod je závislý na plynulém přísunu elektrické energie a páry, samozřejmě nehlédě na dodávku základní suroviny — ropy.

Jak bylo objasněno v předcházejících státech, většina západoevropských rafinerií pracuje ze zámořských rop, které jsou do závodů dopravovány ropovody nebo tankovými loděmi (buď po moři, nebo po vnitrozemských vodních cestách) v některých případech po železnici. Činnost těchto podniků je zcela závislá na pravidelnosti a spolehlivosti dopravních prostředků a zařízení.

Rafinerie jsou kromě toho charakterizovány svou velikostí. V současné době závody o ročním výkonu 5 mil. tun nejsou zvláštností a je tendence budovat i nadále tyto velké podniky. Výstavbou takovýchto velkých závodů prudce stoupá zranitelnost zpracování ropy. Protože zpravidla na moderní rafinerie bezprostředně navazují petrochemické závody (typické pro Francii a NSR) zvyšuje se i zranitelnost tohoto pro zabezpečení ozbrojeného zápasu důležitého odvětví chemické výroby.

Rafinerie pracují s výbušnými nebo hořlavými materiály a součástí každého závodu jsou rozsáhlé nadzemní sklady ropy a ropných výrobků.

Všechny tyto činitele zvyšují zranitelnost jednotlivých podniků. Podle zkušeností světové války je známo, že přes sebevětší úsilí se nepodařilo udržet rafinerie v chodu, bylo-li na ně vedeno systematické bombardování (tzn. klasickými leteckými pumami).

V jaderné válce odolnost průmyslu zpracování ropy je nesrovnatelně nižší než při vedení války klasickými prostředky. Rafinerie velmi málo odolávají účinkům tlakové vlny, tepelnému záření a okruh ničivých účinků je podstatně větší než u jiných odvětví průmyslové výroby.

Přes všechny tyto činitele, zvyšující zranitelnost zpracování ropy nelze ani v soudobých operacích počítat s úplným a dlouhodobým vyřazením všech závodů zpracovávajících ropu. Vzhledem k jejich značnému počtu a dislokaci nebudou všechny podniky zasažené a některé budou moci (třeba i po etapách) obnovit výrobu. Ta však nebude schopna plně zabezpečit pohonnými hmotami ozbrojené síly nepřítele na západním válečném frontě.

Z uvedeného vyplývají tyto závěry:

Západoevropské rafinerie trpí jako celek svým nevhodným prostorovým rozmístěním. Závody staršího data stavby jsou umístěny v důležitých, velkých přístavech. Nově budované závody jsou dislokovány v místech největší spotřeby, tzn. ve významných průmyslových aglomeracích. Tím je zranitelnost těchto podniků podstatně zvýšena.

Kromě toho je většina rafinerií západní Evropy umístěna do několika soustředění, což opět zvyšuje zranitelnost průmyslu tohoto druhu.

Posuzováno z těchto hledisek je možno klasifikovat (co do zranitelnosti) zhruba tyto prostory:

NSR: — Prostor PORÚŘÍ (DUISBURG, DORTMUND) — 35 % produkce NSR;

— prostor KÖLN — 25 % produkce NSR;

— prostor HAMBURG — 19 % produkce NSR.

V těchto třech prostorech je tedy soustředěno 80 % všech kapacit NSR. Kromě prostoru HAMURG, který je, mimo jiné, významným přístavem a průmyslovým centrem a v nevelké vzdálenosti od hranice NDR, jsou obě hlavní soustředění rafinerií přímo v nejdůležitějších průmyslových aglomeracích NSR.

NIZOZEMÍ: — Prostor ROTTERDAM — 100 % produkce Nizozemí. Toto soustředění rafinerií je největší ze všech zemí západní Evropy, pracuje v něm i největší rafinerie Evropy (15 mil. tun), pátá co do velikosti v kapitalistickém světě. Přístav sám je rovněž největším v Evropě a druhým na světě (podle obrátu zboží). Začíná zde ropovod, který záso-

buje rafinerie v Porúří a v Porýní. Jsou zde vojenské sklady (PH) NATO a rovněž odtud vede vojenská potrubí do NSR.

BELGIE: — Prostor ANTWERPEN — 94 % produkce Belgie. Kromě toho jsou zde rozsáhlé závody a přístavní zařízení země, vojenské sklady NATO a potrubí NATO, vedoucí Belgií do západních částí NSR.

VELKÁ BRITÁNIE: Tato země má největší kapacitu — 51,3 mil. tun. Charakteristický je malý počet závodů, což ukazuje na velikost těchto podniků. Největší jsou ve: FAWLEY (SOUTH-HAMPTON), KENT, SHELL/HAVEN, STANLOW a v MILFORD HAVEN. Všechny jsou na pobřeží a podílejí se 76 % na nominální kapacitě země.

FRANCIE: V prostoru LE HAVRE, MARSEILLE a BORDEAUX, které jsou kromě toho významnými přístavními centry (i vojenskými), je soustředěno 84 % všech kapacit Francie. V prostoru MARSEILLE kromě toho je vybudován velký ropový přístav (LAVERA), odkud je veden jihoafrický ropovod, kterým budou zásobovány rafinerie v jižním Německu a ve východní Francii. Jsou zde rozsáhlé sklady ropy. Z LE HAVRE a MARSEILLE vedou rovněž důležitá víceúčelová potrubí NATO a v těchto prostorech jsou i vojenské sklady pohonných hmot.

ITÁLIE: V prostoru GENOVA, NAPOLI a na jižní SICÍLII, které jsou opět důležitými přístavními centry je soustředěno 45 % všech kapacit Itálie.

V nejbližších letech, po dokončení výstavby rafinerií v těchto prostorech se zvýší kapacita na 65 %. V přístavu GENOVA a v jeho okolí kromě toho, je výchozí místo třech ropovodů, z toho jeden (ve stavbě) bude zásobovat rafinerie v severní Itálii, Švýcarsku a v jižním Německu.

RAKOUSKO: Veškeré rafinerie země jsou soustředěny ve WIEN, z toho jedna ve SCHWECHAT vyrábí 95 % rakouské produkce.

Z celkové kapacity rafinerií rozmístěných na západním válečném frontě (včetně Itálie; rozumí se kapitalistická část) je tedy téměř 75 % nevhodně dislokováno a to buď v průmyslových nebo dopravních centrech, kromě toho tyto rafinerie jsou koncentrovány do několika menších prostorů.

Vzhledem k vysoké zranitelnosti výroby, k nevhodné dislokaci, k závislosti na dopravě (v první řadě zámořské) je

Z kapitalistických armád

zpracování ropy v západní Evropě velmi labilní a toto odvětví je nejzranitelnější z celého ropného průmyslu.

Za použití jaderných prostředků obnova velkých a moderních rafinerií nebude pravděpodobně proveditelná a tudíž i výroba ropných produktů nebude mít v průběhu ozbrojeného zápasu podstatný

hospodářský ani vojenský význam. Vše bude záviset na dopravě výrobků.

Pro období hospodářských příprav jsou však kapacity ropného průmyslu západní Evropy dostatečně velké a jsou schopny zabezpečovat ekonomiku zemí i ozbrojené síly kvalitními výrobky v dostatečném množství i sortimentu.

DOPRAVA ROPY A ROPNÝCH VÝROBKŮ

Primární význam v dopravě ropy má námořní doprava. Její klíčové místo je dano nedostatečnou soběstačností v ropě a snadnou zranitelnou těžbou, pokud na území západní Evropy existuje.

Hlavním vývozcem jsou země Středního Východu (73 %), severní Afrika (12 %) a Jižní Amerika (9,3 %). Ze socialistického tábora se dováží 4,2 % z celkového dovozu.

Ze Středního Východu se většina (60 až 70 %) ropy dopravuje tankovými loděmi, dvěma kursy přes Suez nebo kolem Afriky do mořských přístavů západní Evropy. Část ropy (30—40 %) proudí ropovody do přístavů na Středozemním moři, odkud je dopravována opět loděmi.

Námořní doprava má tyto hlavní nedostatky:

a) snadná zranitelnost důležitých ropných přístavů, mořských úžin, kanálů a lodí v těchto oblastech;

b) poměrná zranitelnost transportu na dlouhých cestách kolem kontinentů.

Velení NATO vyhodnotilo zkušenosti druhé světové války, zejména výsledky ponorkové války a uskutečňuje řadu opatření k zabezpečení transportů do Evropy, protože považuje přísuny za jediný prostředek zásobování vojsk na tomto válečnickém v případě jaderné raketové války.

Toutéž intenzitou, jakou jsou vyvíjeny prostředky podmořského loďstva (atomové raketové ponorky), jsou zdokonalovány prostředky pro boj proti ponorkám.

Jsou budovány a připravovány přístavy v méně významných oblastech a provádějí se zkoušky s vykládáním na volném moři nebo na neupravené pobřeží. Takto se předpokládá, že bude vykládáno až 40 % všech nákladů.

Naproti tomu značně rychle stoupá zranitelnost mořské dopravy tím, že pokračuje výstavba stále větších tankových lodí. Tyto mohutné jednotky se mohou

vykládat pouze v několika přístavech Evropy nebo je nutno ropu přečerpávat na volném moři do menších lodí, nebo člunů.

Lodi s větším ponorem musí volit vždy kurs kolem Afriky (vzhledem k Suezmu).

Citlivými místy pro západní Evropu jsou zejména:

a) přístavy: HAMBURG, WILHELMSHAVEN, ROTTERDAM, LE HAVRE, SAINT NAZAIRE, BORDEAUX, MARSEILLE (LAVERA), GENOVA, NAPOLI, VENEZIA, LONDON, SOUTHAMPTON, BANJAS, TARABULUS, CHEJFA, SAJDA, BOUGIE, LA SKHIRA;

b) průplavy: SUEZ;

c) úžiny: GIBRALTAR, LA MANCHE, BAB EL MANDEB, HORMUZSKÝ průliv (Perský záliv).

Kapitalistické státy světa disponují však rozsáhlou tankovou flotilou (téměř 69 mil. dwt) a rovněž stavba nových lodí je vysoce rozvinuta. Lze předpokládat, že jejich loďnice jsou schopny spustit na vodu ročně nejméně 500 — 600 jednotek o celkové tonáži 19 — 20 mil. dwt, tzn. téměř třetinu světové tonáže.

Porovnáme-li s těmito údaji lodní tonáž, která byla potopena v obou světových válkách (při čemž za první světové války bylo potopeno více lodí než za druhé světové války) je zřejmé, že zcela přerušit dovoz do Evropy bude úkol velmi těžko splnitelný, i když je řada činitelů, které zranitelnost zvyšují proti minulým válkám (jaderné raketové prostředky, velké tankové lodě, nové zjišťovací prostředky atd.).

Je-li přisunuta ropa (nebo i ropné výrobky) do mořských přístavů, její cesta zpravidla zde nekončí. Je dále dopravována pozemními dopravními prostředky do rafinerií nebo do distribuční sítě.

Jedním z nejpevnějších druhů pozemní dopravy je bezesporu potrubní doprava. Ve většině případů je potrubí zapuš-

těno do země, což zvyšuje jeho odolnost i za použití atomových zbraní.

Potrubí z vojenských hledisek rozdělujeme do dvou skupin:

— **ropovody**, určené pouze pro dopravu suroviny a z tohoto hlediska i vybudované;

— **víceúčelové potrubí** (produktovody), určené pro dopravu téměř všech pohonných látek.

Budování ropovodů bylo v západní Evropě zahájeno v posledních desetiletích a hospodářsky jsou využívány dvě linky (WILHELM SHAVEN, WESSELING a ROTTERDAM, GODORF). V roce 1963 má být uvedeno do provozu potrubí LAVERA, KARLSRUHE.

Tato síť má podstatný význam pro zásobování západoněmeckých a částečně i francouzských rafinerií.

Zranitelnými místy jsou uzlové body ropné přístavy a mohutnou skladovací kapacitou ropy a důležité přečerpávací stanice.

Víceúčelová potrubí byla budována převážně státní péčí a slouží většinou vojenským účelům. Podle názorů velení NATO budou tato potrubí v případě války jediným spolehlivým dopravním prostředkem, námořním přístavem počínaje a armádním zásobovacím prostorem konče (tzn. 30 až 40 km od linie fronty).

Nezranitelnější jsou námořní přístavy a přečerpávací zařízení, kde začínají jednotlivá víceúčelová potrubí: ROTTERDAM, ANTWERPEN, DUNKERQUE, LE HAVRE, DONGES, MARSEILLE, LA SPEZIA, RAVENNA. Poměrně zranitelnými jsou i přechody přes velké vodní toky, zejména přes RHEIN (KEHL, GERMERSHEIM, j. MAINZ).

Pro ekonomiku kapitalistických území západní Evropy mají velký význam i ostatní druhy dopravy. Podle množství přepravených nákladů je to **doprava po vnitrozemských vodních cestách, železniční a silniční doprava.**

Státy západní Evropy disponují mohutným parkem říčních tankových lodí a síť splavných toků je zejména v severní části poměrně značně rozvinuta. Po vodních cestách je dopravována jak ropa, tak i ropné výrobky. Vzhledem ke své hospodárnosti vytlačila tato doprava i železnici.

Značnou nevýhodou vodní dopavy je její vysoká zranitelnost, která je prakticky dána splavností vodních cest.

V průběhu ozbrojeného zápasu bude mít vodní doprava asi malý podíl na celkové přepravě ropy a produktů. Velení NATO hodlá využít říční lodě jako skladovací kapacity.

Železniční a automobilní doprava má význam zejména pro přepravu produktů ke spotřebitelům. V posledních letech se značně rozvinula automobilní doprava, byla zahájena výroba návěsných velkoprostorových cisternových aut s přívěsy, které mají vysokou využitelnost pro potřeby ozbrojených sil.

Zranitelnost obou druhů dopravy je dána celkovými podmínkami na válčisti, stupněm zničení prostoru, množstvím použitých jaderných pum na komunikační centra a důležité přechody přes vodní toky atp. Daleko zranitelnější je železniční doprava.

Západní válčisti (v části kapitalistického tábora) je však charakterizována hustou a poměrně dobře rozvinutou sítí silnic a železnic, což dává předpoklady pro objezdy a pro využití nepoškozených úseků. **Přerušit zcela tuto dopravu nebude možné a pro potřeby ozbrojených sil bude síť dostačující, avšak realizovat rozvinuté vazby ekonomiky vyspělých kapitalistických států železnice a silnice schopny nebudou.**

Velení NATO předvídá labilnost těchto druhů dopravy a organizuje řadu opatření k zmenšení následků napadení komunikací. Zvláštní přípravy jsou uskutečňovány k zabezpečení plynulé dopravy přes velké vodní toky (jako např. RHEIN, náhradní přemostění apod.).

Sklady. Největší skladovací kapacity pro občanskou potřebu jsou ve velkých ropných přístavech, u dálkových ropovodů a v rafineriích. Tyto sklady jsou nadzemní a nekryté, zpravidla velké tankové nádrže o obsahu 20 — 30 tis. m³. Ropné výrobky jsou skladovány ve velkodistribuční síti a u čerpacích stanic. Tyto sklady bývají zpravidla kryté a v mnohých případech i podzemní.

Vojenské sklady jsou zpravidla poblíže jednotlivých víceúčelových potrubí a jsou soustředovány do zásobovacích základen. Důležité sklady jsou rovněž poblíž významných letištních uzlů. Pokud jde o vybudování, mají sklady různý charakter (podzemní, nadzemní aj.).

Velké sklady, zejména v ropných přístavech a u důležitých rafinerií (jsou vždy nadzemního typu) i když nemusí být bezprostředním cílem úderu, budou zni-

čeny při útocích na ekonomická a dopravní centra. Vzhledem k jejich citlivosti nedá se předpokládat jejich další použití.

Využití všech občanských zásob, vzhledem k jejich dislokaci a snadné zranitel-

nosti nebude pravděpodobně možné, vyjma zásob distribuční sítě, rozmístěných po celém území západní Evropy. Tyto však nebudou mít podstatný význam pro krytí potřeby na delší časové období.

VLIV OZBROJENÝCH SIL A PROSTŘEDKŮ NA ROPNÝ PRŮMYSL PRO VÁLKU

Pro vedení ozbrojeného zápasu v počátečním období války mají rozhodující význam jednak zásoby, které byly vytvořeny v míru, patřičně rozmístěny na operační směry a úkryty, jednak dopravní prostředky, které je přisunou spotřebitelům (vojškům). Kromě toho vojska sama disponují pohyblivými zásobami, k zabezpečení bojové činnosti na určité, krátké časové období, než jim budou nové zásoby přisunuty.

Proto také působení ozbrojených sil a prostředků (tzn. bombardování, raketové úderů atp.) na vojenskou dopravu a vojenské sklady PHM se odrazí v zabezpečení vojsk a tudíž i v možnosti jejich pohybu až za několik dní.

Stanovení tohoto období podle možnosti dopravy a skladů má význam pro určování úderů (a to jak místně, tak i co do možnosti).

Daleko složitějším problémem je však odhadnout jednotlivé vazby ekonomiky koalice států (v tomto případě NATO), jejich uzlová místa a použitelnost pro potřeby války na západním válčišti.

Klíčové a určující místo má **mořská**

doprava. Bude-li při zahájení ozbrojeného zápasu veden intenzivní boj ozbrojenými prostředky proti tankovým lodím a uzlům námořní dopravy, je možno předpokládat, že se v krátkém časovém období ochromí výroba ve zpracovatelském průmyslu a to bude mít za následek vážné poruchy v ekonomice států. Za určité období (vzhledem k vyčerpání stávajících a nezničených skladů) se zastaví i přísun ozbrojeným silám, ať již jsou zásobovány z domácích nebo ze zahraničních rafinerií.

Pro chod ropného průmyslu jsou rozhodující velké a moderní rafinerie ropy, jejich vyřazením se zastaví v západní Evropě výroba kvalitních ropných produktů, které potřebují ozbrojené síly zejména.

Možno konstatovat, že působením na ropný průmysl a dopravu ropy a produktů ozbrojenými prostředky se vážně oslabí jak ekonomický potenciál, tak i průběh ozbrojeného zápasu.

V této oblasti jsou citlivá místa: **doprava** (mořská, říční, železniční, silniční, uzlová místa potrubí), **zpracování** (rafinerie) a **skladovací kapacity** (zvláště zásobovací základny a sklady v přístavech).

MOŽNOSTI VYUŽITÍ VOJENSKÝCH ZÁSOB VLASTNÍMI VOJSKY

V prvních operacích frontového rozsahu mohou se vlastní vojska setkat většinou se zásobami polního charakteru, tzn. s divizními a armádními zásobami a dopravními prostředky, zvláště s polním potrubím (kalkulačně 1 trasa polního potrubí na šířku fronty 60 — 80 km), se zásobami na letištích a s víceúčelovými potrubími, která vedou do důležitých letištních uzlů a též s polním potrubím položeným polním způsobem z komunikační zóny.

Kromě toho je v bojové zóně rozmístěna značná část skladů ozbrojených sil NSR.

Všeobecně v tomto prostoru mohou být 15denní zásoby.

Využití těchto zásob bude závislé na **stupni zničení** jadernými a ostatními údery a **na tempu postupu vojsk**. Zkušenosti z minulých válek potvrzují, že těžba a využívání místních prostředků a kořisti mělo vždy důležité místo v zásobovacím systému armád.

Používané PHM jsou v podstatě stejné. Je však nutno znát charakteristiku paliv NATO, jejich zaměnitelnost a použitelnost.

Využití bude závislé na řadě dalších činitelů, které je možno ovlivnit před zahájením ozbrojeného zápasu. Je to zejména **důkladná a podrobná znalost organizace a činnosti** týlu protivníka, rozmístění jeho zásob, **odpovídající organizace ko-**

řistní služby a všestranné zabezpečení týlového průzkumu, zejména však jeho vybavení pohyblivými a rychlými indikačními prostředky tak, aby kořisti mohlo být využíváno minimálně svazkem počínaje. To si vyžadují podmínky jaderné raketové války.

Při vedení dalších frontových operací, zejména po přechodu řeky RHEIN jsou na poměrně menším prostoru předního pásma tylové zóny rozloženy značné zásoby a to jak ve skladech (ve výši 15denní spotřeby), tak také v tomto prostoru je nejhustší síť víceúčelových potrubí, skládů na leteckých, v zásobovacích základnách. Jsou zde vojenské zásoby NSR, Belgie, Nizozemí, USA, Velké Británie a Francie.

Vzhledem k prodloužení vlastního přísluhu a ke zvětšující se vzdálenosti, která bude mezi vojsky a zásobovacími základnami, bude využití právě těchto zásob nejvíce aktuální.

Co do množství je nejvíce vojenských zásob rozmístěno na zbývajících částech týlové zóny, z nich nejdůležitější jsou prostory, kde začínají víceúčelová potrubí a v jejich okolí jsou též rozsáhlé sklady paliv (ROTTERDAM, DUNKERQUE, LE HAVRE, DONGES, MARSEILLE, LA SPE-

ZIA, RAVENNA). V základnovém pásmu tylové zóny budou nejméně dvouměsíční zásoby pro ozbrojené síly NATO, působící na tomto válčišti.

Je nesporné, že se všemi zásobami počítat a ani uvažovat nelze. V průběhu operací počátečního období války bude část zásob spotřebována, část bude zničena jadernými údery a část zničena protivníkem při ústupu. Avšak nelze předpokládat, že bude zničeno vše.

Vzhledem k množství zásob a prostředků, které byly orgány NATO na toto důležité válčiště soustředěny, bude nutno uskutečňovat taková vojenská opatření, která by dovozovala jejich co největší využití. To má značný význam pro válečné ekonomický potenciál vlastní země.

Tzn., že je nutno navrhnout cíle ničení po důkladném rozboru situace paliv, a to pouze ty, které mají okamžitý vliv na ozbrojený zápas a naopak sledovat ty prostředky a kapacity (vojenské a civilní), které bude možno využívat vlastními vojsky, zahrnovat je do strategického operačního zámyslu, vystříhat se působení na ně ozbrojenými prostředky. V některých případech bude nutné dávat i úkoly vojskům k jejich přednostnímu zachycení.

MOŽNOSTI VYUŽITÍ ROPNÉHO PRŮMYSLU A OBČANSKÝCH ZÁSOB PROTIVNÍKA VLASTNÍMI VOJSKY

Členské státy NATO na středoevropském válčišti jsou vysoce ekonomicky vyvinuté. Spotřeba ropných výrobků na jednoho obyvatele je poměrně značná: Nizozemí — 820 kg, Belgie — 815 kg, NSR — 722 kg, Francie 590 kg. Také ropný průmysl těchto zemí je značně rozvinutý, zvláště zpracování ropy a skladové kapacity.

Jejich využití musí se obecně řídit stejnými zásadami jako vojenských zásob a prostředků protivníka.

Kromě toho obsazení důležitých prostorů těžby a zpracování, ležících jednak v hraničních oblastech nebo na operačních směrech bude mít záporný vliv na ekonomiku protivníka a podle stupně poškození může být využito i pro potřeby ekonomiky vlastní koalice. Zde je nutná úzká spolupráce mezi vojenskými orgány a hospodářskými organizacemi států Varšavské smlouvy.

Jejich využití bude především možné (rozumí se časově) ozbrojenými silami a pro jejich zabezpečení, zejména distribučních skladů pohonných hmot, dopravních kapacit, skladů „spolehlivých“ zásob PHM atp.

Pro potřeby ekonomiky vlastních zemí bude možno využívat nepoškozených surovin, průmyslových, zpracovatelských kapacit a různých dopravních prostředků.

Vzhledem k rozvinutosti ropného průmyslu a specifickým vlastnostem západní Evropa v oblasti ropy může mít využití těchto zdrojů poměrně značný význam pro zvýšení válečného potenciálu zemí Varšavské smlouvy.

I přes ničivý charakter ozbrojeného zápasu daný jadernými raketovými prostředky lze předpokládat využití částí vojenských i civilních zásob a prostředků.

Z á v ě r.

V ekonomice měl a má pro vedení ozbrojeného zápasu stále větší význam ropný průmysl. Ropa se stala velmi cennou a hledanou surovinou, čím dále tím více je zpracovávána na větší počet kvalitnějších výrobků, které jsou buď bezprostředně použity, nebo tvoří základnu pro další průmyslová odvětví.

Stoupá podíl ropy v hospodářství vyspělých států a zvyšuje se současně i její využití v ozbrojených silách. Armády vybavené nejmodernější technikou, plně motorizované jsou zcela závislé na ropných výrobcích. Pouze americká armáda spotřebovala v minulých letech (tzn. v mírovém období) ročně okolo 35 mil. tun ropných výrobků, tzn. tolik, kolik se vytěžilo v roce 1910 na celém světě.

Tak jak se zvyšuje význam ekonomiky (a ropy) pro úspěšné vedení ozbrojeného zápasu, stejným poměrem stoupá význam působení ozbrojenými prostředky na ropný průmysl a zásobování pohonnými hmotami pro chod ekonomiky protivníka i pro činnost (pohyb) jeho ozbrojených sil.

Na druhé straně rozsáhlé výrobní, dopravní a skladovací kapacity dávají reálný předpoklad jejich využití i při vedení války jadernými raketovými prostředky. Použití zařízení a kapacit protivníka, a to jak civilních tak vojenských, vyžaduje důkladnou znalost prostoru, možnosti použití, vývoj rychlých a účelných indikačních prostředků, spolupráci civilních a vojenských orgánů a organizací.

Také volbu cílů, které mají být zničeny, nutno podrobit důkladným rozborům, a to do jaké míry se narušení nebo vyřazení určitých objektů odrazí v okamžitém vlivu na činnost ozbrojených sil protivníka, tak i s ohledem na možnost využití těchto prostředků pro vlastní potřebu.
