

Vyzbrojování AČR vojenskými kolovými vozidly

Jednou z významných vlastností každé armády, která vždy podstatně ovlivňovala výsledky vojenských operací, je její pohyblivost. Bojová a dopravní vozidla včetně podvozků zbraňových systémů jsou proto významnou součástí výzbroje armády.

* * *

V armádách těch zemí, které mají vlastní automobilový průmysl, se zpravidla používají především automobily i další kolová vozidla domácí výroby. České a moravské automobilky se vždy významně podílely na vyzbrojování armády a i v současné době i přes značnou recesi výroby nákladních automobilů mají schopnosti, kapacity i zájem podílet se na vyzbrojování Armády České republiky a uplatňovat tuto techniku i na zahraničních trzích. K vytvoření příznivějších podmínek pro domácí výrobce k jejich přípravě na dodávky vojenských kolových vozidel pro AČR je potřebné s co největším předstihem definovat potřeby armády v této oblasti, včetně stanovení takticko-technických požadavků na tato vozidla. Vzhledem k tomu, že prostředky pro nákup těchto vozidel budou moci být vyčleněny až v příštích letech, vznikají vhodné podmínky k tomu, aby se akvizice vojenských kolových vozidel (bojových a dopravních) včas zahájila a pro výrobce vznikl potřebný prostor k všestranné přípravě dodávek s respektováním specifických požadavků AČR.

Vývoj dodávek vojenských kolových vozidel pro AČR

Základními typy vojenských automobilů v naší armádě po druhé světové válce byly vždy především automobily domácí produkce s výjimkou osobních terénních automobilů, které na základě politického rozhodnutí byly nakupovány v tehdejším Sovětském svazu, a to i přesto, že automobilka Škoda měla moderní osobní terénní automobil připraven k výrobě.

V období do roku 1990 se hlavní typy vojenských kolových vozidel vyráběné československým průmyslem vyvíjely v úzké součinnosti mezi výrobními podniky a armádou. Armáda se především prostřednictvím svých odborných zařízení (na příklad dřívější Vojenské zkušební středisko 080 v Praze a na něj navazující VÚ 010, dnešní VTÚ PV Vyškov) na tomto vývoji přímo podílela, včetně podílu na jeho financování. Vozidla tak byla „šita na míru“ přesně podle požadavků a potřeb armády. Výsledkem takového postupu byla všeobecně známá a úspěšná vozidla jako je střední terénní nákladní automobil Praga V3S nebo střední obrněný transportér OT-64 vyráběný v kooperaci s Polskem. Produktem takovéto přípravy jsou také první typy vozidel vojenské řady T-815.

Výhodou tohoto postupu pro výrobce byla jistota, že vozidlo připravené do výroby odpovídá požadavkům armády a bude s dlouhodobou perspektivou pro armádu dodáváno.

Tab.: Základní typy automobilů zařazené ve výzbroji AČR

Kategorie		Užitečná hmotnost	Základní typ		
			v 60. letech	v 80. letech	nové typy
I.	malé automobily	0,25 – 1 t	Gaz 69	UAZ 469	Land Rover
II.	lehké automobily	1 – 3 t	T 805	(GAZ 66)	
III.	střední automobily	3 – 6 t	P-V3S	P-V3S	ROSS R 210
IV.	těžké automobily	6 – 10 t	T 111	T 815 4 x 4, 6 x 6	T 815 4 x 4, 6 x 6
V.	velmi těžké automobily	>10t		T 815 8 x 8	T 815 8 x 8

V souvislosti ze změnou akvizičních postupů a přijetí zákona č. 199/1992 o státních zakázkách se dnes výběr automobilů pro přezbrojování AČR uskutečňuje na základě veřejné obchodní soutěže. V uplynulých letech tak byl vybrán nový typ malého terénního automobilu, jehož výrobcem je britská automobilka *Land Rover* a nový typ středního terénního nákladního automobilu ROSS R 210.12 6x6 vyráběný společností Roudnické strojírna a slévárny a.s. V kategorii těžkých terénních nákladních automobilů zůstává tradičním dodavatelem AČR automobilka TATRA a.s. Přehled základních typů terénních vozidel v AČR je uveden v **tab.** (viz).

Tendence ve vyzbrojování armád vojenskými kolovými vozidly

Rychlý technický rozvoj v automobilovém průmyslu umožnil podstatně zvýšit jízdní vlastnosti a výkony kolových vozidel. Je to spojeno s používáním dokonalejších konstrukčních skupin i nových uspořádání vozidel. To se však projevuje v podstatně vyšší nákupní ceně.

Proto se již v 60. a 70. letech objevily v západoevropských státech a USA názory, že:

- a) je užitečné vybavovat automobily pouze „nezbytnou pohyblivostí a výkonností“, odpovídající jejich použití v armádě,
- b) postačí usilovat ne o maximální, ale o dostatečnou pohyblivost a výkonnost.

To vede ke hledání kompromisu mezi neustálým zdokonalováním jízdních vlastností vojenských dopravních vozidel na silnici i v terénu na jedné straně a cenovými náklady na straně druhé.

V dalším období se tendence ušetřit náklady na dopravní vozidla prohloubily, a to především s cílem zajistit co nejvíce prostředků pro moderní, velice nákladné zbraňové systémy.

Tyto tendence se projeví v úsilí:

- snížit počet typů vozidel používaných v armádě,
- neklást přehnané požadavky na jízdní vlastnosti dopravních vozidel, terénní vozidla s vysokou průchodivostí a ve vojenské úpravě zařazovat jen na ta místa, kde mohou být jejich vlastnosti využity,
- více používat vozidla civilní produkce s omezenými jízdními vlastnostmi v terénu, a to zejména pro dopravu v týlu,
- vojenská vozidla konstruovat v úzké vazbě na civilní vojenský program s použitím shodných skupin a dílů, utvářet unifikované řady typů s rozdílnou užitečnou hmotností.

Výsledkem tohoto přístupu je to, že se v moderních armádách můžeme setkat jak se speciálními vozidly konstruovanými podle požadavků armády (na příklad víceúčelový malý terénní automobil americké výroby HUMMER nebo lehký terénní víceúčelový automobil švýcarské výroby DURO), tak s vozidly úzce spojenými s civilní řadou (na příklad řada automobilů Mercedes Benz), ale i s vozidly čistě civilní produkce s dílčími vojenskými úpravami.

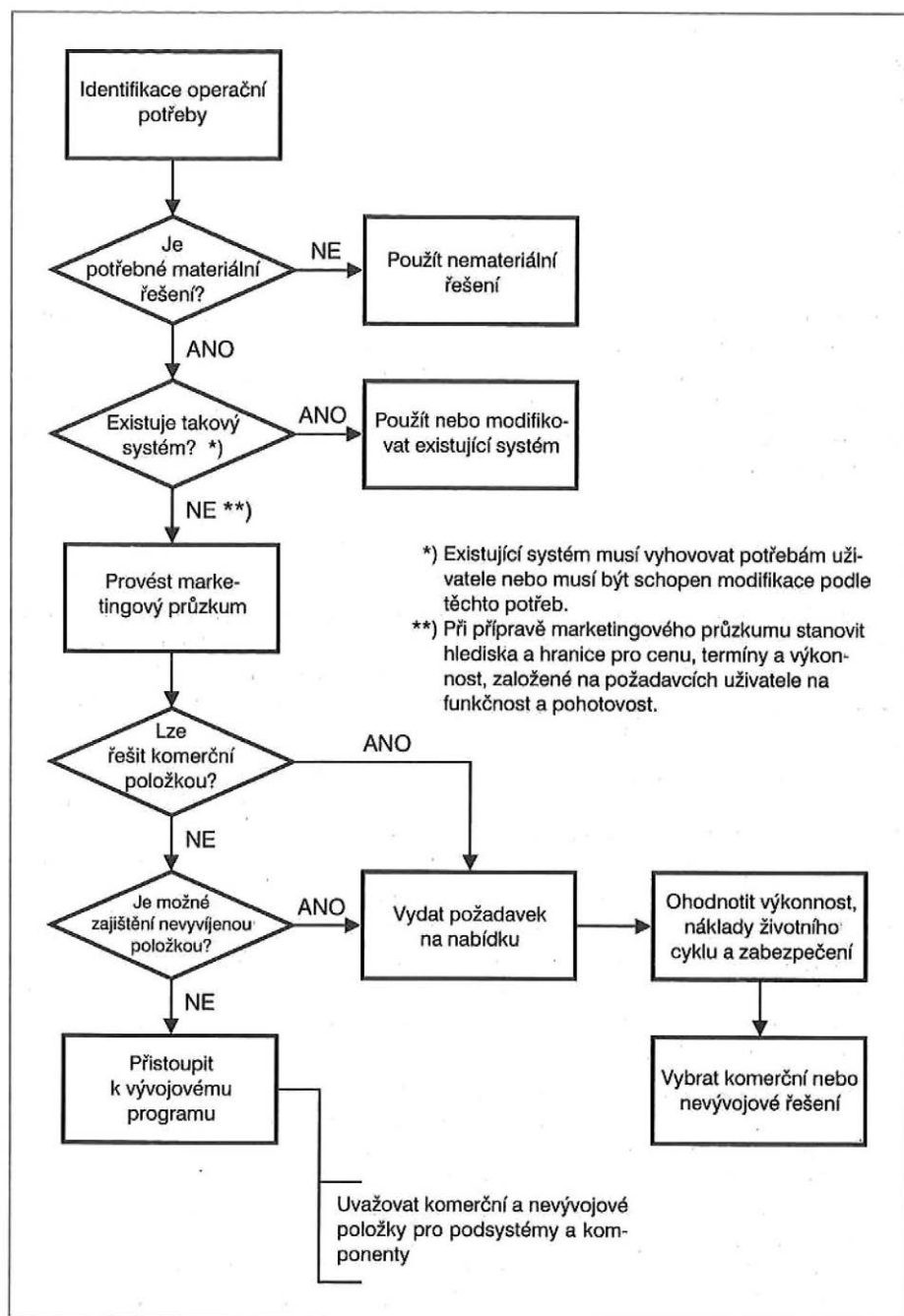
Některé současné problémy akvizice vojenských kolových vozidel v ČR

Z hlediska procesu akvizičního rozhodování (viz obr.) se dřívější postup řešící zabezpečení operační potřeby vozidla určitých vlastností zadáním příslušného vývojového programu zásadně změnil a dopravní vozidla jsou dnes v AČR považována v podstatě za „komerční položku“, jejíž dodávku lze zajistit na základě předložených nabídek ve veřejné obchodní soutěži.

Obsahem dosud vyhlášených soutěží byl vždy požadavek na předložení konkrétní nabídky, předvedení vozidla a zahájení vlastních dodávek v rozmezí několika měsíců. To znamená, že výrobce, který nemá vhodné vozidlo již zařazeno do výroby nebo výrobu připravenou je prakticky ze soutěže vyřazen. Situace je potenciálním dodavatelům ještě ztěžována také často striktně stanovenými náročnými technickými požadavky, kdy i nesplnění jediného požadavku je důvodem k vyřazení ze soutěže.

Málokterý domácí výrobce automobilů si však může dovolit předem investovat prostředky do vývoje speciálního vojenského automobilu nebo do přípravy jeho licenční výroby s podílem domácího průmyslu, pokud nebude mít zajištěno, že armáda bude jeho výrobky odebírat.

Značné komplikace způsobuje dodavatelům i neschopnost rezortu obrany garantovat dodávky vybraných vozidel v rozsahu potřebném pro rentabilitu výroby. Vzhledem k nízkému počtu odebíraných vozidel tak proto nemohla být splněna původní podmínka podstatného podílu domácí výroby stanovená ve veřejné obchodní soutěži na dodávky malého terénního automobilu. Rozsah původně uvažované rozsáhlé domestikace se proto omezil na nepodstatné úpravy dovážených automobilů Land Rover. Praktické zastavení objednávek automobilů ROSS R 210.12 6x6 po dodání prvních 15 kusů vozidel dále zkomplikovalo situaci společnosti ROSS a.s., která právě do vývoje a výroby tohoto terénního automobilu věnovala značné finanční prostředky.



Obr.: Proces akvizičního rozhodování

Možnosti českého průmyslu při akvizici obrněných kolových vozidel pro AČR

Zajištění dodávek kolových obrněných vozidel s využitím potenciálu domácího průmyslu se setkává s ještě většími problémy než zajištění dodávek vojenských terénních automobilů. Je to dáno jednak značně vyšší složitostí této techniky, ale i tím, že v současné době výroba této techniky v ČR neprobíhá. Hlavní výrobní kapacity vhodné pro tuto výrobu zůstaly ve Slovenské republice. To je také jeden z důvodů, proč pro slovenskou armádu jsou dodávky některých typů kolových obrněných vozidel připraveny. Jsou to víceúčelový, velitelský a štábní automobil TATRAPAN, vyvinutý za značného podílu společnosti TATRA a.s. a VTÚ PV Vyškov a lehký víceúčelový obrněný transportér ALIGÁTOR.

I za této situace však české firmy disponují zařízením vhodným pro výrobu kolových obrněných vozidel, včetně jejich speciálního vybavení a výzbroje a projevují zájem o podíl na výrobě obrněných kolových vozidel. Známé jsou aktivity firmy PSP Bohemia a.s. při vývoji vlastní řady kolových obrněných vozidel ZUBR s využitím spolupráce se zahraničními partnery i využitím některých zahraničních komponent v konstrukci vozidla. Automobilka TATRA a.s. jednala se společností MOWAG o možnostech osvojení výroby, kompletace a dílčí domestikace osvědčené řady obrněných kolových vozidel typu PIRANHA.

Jestliže je pro výrobce vojenských automobilů potřebné dostatečně včas znát požadavky armády na vlastnosti potřebných vozidel a získat garanci dodávek s potřebným časovým předstihem, je to ještě důležitější pro potenciálního dodavatele obrněných vozidel.

Možnosti vytvoření podmínek k využití kapacit českého automobilového průmyslu k zajištění vyzbrojování AČR

Jak už bylo uvedeno, podniky českého automobilového průmyslu mají schopnosti i zájem zajistit dodávky moderních kolových vozidel pro AČR. I při limitovaných dodávkách pro AČR a předpokládané širší obměně vozidlového parku až v příštích letech mají dodávky pro armádu pro domácí automobilový průmysl značný význam. Vzhledem k dlouholetým tradicím a kvalitě svých výrobků by si český automobilový průmysl určitě zasloužil obdobnou podporu jako průmysl letecký. Tato podpora by měla spočívat ve včasné definování potřeby vozidel včetně jejich takticko-technických parametrů, včasné výběru dodavatele, ve vytvoření prostoru pro dopracování navrhované řešení podle potřeb AČR a v garantování odběru v delším časovém období.

Na konferenci „Obrněná technika 98“, konané v říjnu 1998 ve VTÚ PV Vyškov byly analyzovány čtyři základní možnosti dodávek nové výzbroje pro AČR. Jsou to:

- nákup kompletního objektu ze zahraničí,
- nákup licence a výroba v ČR s dovozem části komponent,
- vývoj a výroba v ČR s využitím zahraničních kooperací,
- vývoj a výroba v ČR včetně základních komponent.

Z hlediska podpory domácího průmyslu se jeví jako nejvhodnější poslední varianta, která vykazuje největší podíl přidané hodnoty ve vlastní výrobě. Je však zřejmě možná jen ve výjimečných případech, jako na příklad u některých typů automobilů TATRA. Ale i u nich se ukázalo potřebné použít při některých dodávkách do zahraničí dovážené komponenty. U automobilů nižších hmotnostních kategorií je nezbytnost kooperace se zahraničními partnery nezbytná zejména z hlediska neexistence domácí výroby některých komponent. Na příklad s problémem zajištění vhodného typu motoru pro nový střední terénní nákladní automobil se český průmysl potýká již od 60. let, kdy se připravovala první varianta náhrady automobilů P-V3S. Vhodný motor není v ČR vyráběn dodnes a je téměř jisté, že ani vyráběn nebude.

Na základě objektivního posouzení možností českého průmyslu se jako reálná a vhodná možnost zajištění dodávek vojenských automobilů pro AČR jeví varianta vývoje a výroby v ČR s případným využitím zahraničních komponent tam, kde nejsou vhodné domácí komponenty k dispozici.

U kolových obrněných vozidel by byla vhodná varianta vlastního vývoje a výroby s využitím zahraničních kooperací. Tato varianta umožňuje využít kromě domácích výrobních kapacit i domácí výzkumnou základnu a vytváří podmínky pro budoucí modernizaci vozidel bez jakýchkoliv vnějších omezení a tím dlouhodobě udržovat morální životnost techniky na vysoké úrovni. K rentabilní výrobě podle tohoto modelu však zřejmě nepostačí zakázky pro AČR a prosazení se na zahraničních trzích je v současné době široké nabídky vozidel tohoto druhu značně obtížné. Mělo by se však usilovat alespoň o licenční výrobu s co nejvyšším stupněm podílu domácí výroby.

Všechny tyto varianty, zajišťující významný podíl domácího automobilového průmyslu na dodávkách vojenských kolových vozidel pro AČR, však vyžadují rychle a s dostatečným časovým předstihem o dodávkách těchto vozidel rozhodnout. V opačném případě je velmi pravděpodobné, že v okamžiku potřeby dodávek nebude již jiná reálná možnost jejich zajištění než nákup kompletních objektů ze zahraničí.

Postup vytvářející podmínky pro včasnou přípravu tuzemských dodavatelů na dodávky vojenských kolových vozidel by mohl být následující:

1. Návrh perspektivního složení vozidlového parku AČR

Rozhodnuto by mělo být o tom, ve kterých kategoriích budou vozidla požadována a jaký bude podíl vozidel různých hmotnostních kategorií na perspektivním vozidlovém parku. Stanoveny by měly být i předběžné takticko-technické požadavky a technické parametry, včetně požadavků na účelnou unifikaci mezi jednotlivými kategoriemi vozidel.

2. Vypsání a provedení veřejné obchodní soutěže na zajištění dodávek vozidel

Proti současnému stavu, kdy se požaduje nabídnout dodávku již hotového vozidla s relativně krátkou dodací lhůtou by bylo vhodnější požadovat nabídku s větším předstihem a v takové podobě, ve které uchazeč ještě nemusí předvést fyzické řešení, ale bude schopen dostatečně doložit jakým způsobem bude dodávka zabezpečena a jak je garantováno její splnění. Doba od ukončení výběru dodavatele do zahájení dodávek by měla být taková, aby umožnila dokončit přípravu výroby, případně i vývojové práce a práce spojené s případnou domestikací zahraničního výrobku.

Součástí podmínek soutěže by mělo být i stanovení harmonogramu dodávek tak, jak je to běžné v zahraničních armádách.

3. Příprava dodávek

Dostatečný čas pro vlastní přípravu dodávek umožní připravovat je v úzké součinnosti s budoucím uživatelem, provést případné konstrukční úpravy vozidla potřebné k úplnému splnění takticko-technických požadavků i dalších dodatečných požadavků.

* * *

Výzbroj moderní armády dává jedinečnou možnost k prezentaci průmyslového potenciálu země. Vytvoření podmínek pro účast českého automobilového průmyslu na dodávkách vojenských kolových vozidel může přispět k prezentaci českých výrobků, ale i k revitalizaci podniků tohoto průmyslu.

Literatura:

- Acquisition Logistics. MIL-HDBK-502. Department of Defense Handbook 1997.
- Defence Acquisition. Department of Defense Directive 5000.1, 1996.
- Jahelka, K.: Management obranné akvizice. VA Brno 1997.
- Horák, J.: Způsoby inovace vojenské techniky. Sborník konference „Obrněná technika 98“, VTÚ PV Vyškov 1998.
- Obermann, F.: Tendence vývoje vojenských kolových vozidel. Sborník konference „Smery vývoja techniky pozemného vojska“. VA Liptovský Mikuláš 1997.

Možná byste mnohem radikálnější redukcí získali peníze i na ty radary.

Vezměte alespoň v úvahu, že Američané se svým obrovským ekonomickým a politickým potenciálem, což jim umožňuje jít tvrdě za vytčeným cílem, přebudovávali armádu patnáct let. Němcům to po vstupu do NATO trvalo o tři roky méně. Startovní čarou je tedy pro nás rok 1999. Pochopte také, že jako voják nemohu vydat pokyn, jímž bych narušil bojeschopnost armády, jakkoliv by mé rozhodnutí mohlo z dlouhodobého hlediska vypadat logicky.

*Genpor. Ing. Jiří Šedivý, NGŠ AČR,
Při redukcí armády nás čeká boj (rozhovor),
Mladá fronta Dnes 12. 6. 2000*