

Pplk. Ing. Martin Rejzek, Ph.D., pplk. Ing. Luděk Hradecký

Česká republika a její účast v evropských vojenských dopravních organizacích

INFORMACE

Úvod

Organizace Severoatlantické smlouvy a Evropská unie se již řadu let potýkají s úskalím, jak přepravit bojové jednotky na dlouhé vzdálenosti k okamžitému působení kdekoliv na světě. Potřeba strategických přepravních kapacit je spojována s rozvinutím, udržováním a stažením sil v rámci jejich účasti na mírových a stabilizačních operacích nebo poskytováním humanitární pomoci v oblastech zasažených přírodními, případně průmyslovými katastrofami.

V celkovém kontextu NATO a EU do jisté míry deklaruje tuto požadovanou schopnost. [1] Nicméně většina členských států disponuje omezenými strategickými přepravními kapacitami. Zajišťování potřebné výše kapacit je odvislé od dostupnosti prostředků, které mají v právu hospodaření vybrané ekonomicky vyspělé státy, a zejména nabídky dopravního trhu. V této souvislosti není vyloučena soutěživost k přístupu ke zdrojům.

1. Současný stav zkoumané oblasti

1.1 Systematický přístup NATO v oblasti zabezpečení vzdušné dopravy

Na washingtonském summitu NATO v roce 1999 byly prezentovány iniciativy ke zvýšení obranných schopností (DCI – Defence Capability Initiatives). Z toho pět oblastí se týkalo schopnosti rychlého **rozvinutí a pohyblivosti (DM – Deployability and Mobility)** ozbrojených sil. K tomuto byla ustanovena skupina na nejvyšší úrovni pro strategickou vzdušnou a námořní přepravu (HLG SAL&SSL – High Level Group on Strategic Air and Sealift). [2] Na pražském summitu NATO v listopadu 2002 byly DCI revidovány tzv. pražským závazkem ke schopnostem (PCC – Prague Capabilities Commitment). Jednou ze čtyř rozhodujících priorit PCC byla opětovně schopnost rychlého rozvinutí a udržitelnosti v operacích. [3]

V rámci **DM 2** byl definován koncept pro kooperativní a sdílené využití dopravních prostředků. **Kooperativním využíváním** je rozuměno využívání prostředků vyčleněných a daných k dispozici jednotlivými státy pro použití jinými státy. Vyrovnání a/nebo úhrada bude předmětem dohod uzavřených mezi zúčastněnými stranami, pokud bude požadováno. Spolupráce může mít dvou nebo vícestranný charakter. Má zpravidla formu memoranda o porozumění (MoU – Memorandum of Understanding), dohody o akvizici a poskytnutí vzájemných služeb nebo dohody o vzájemné logistické podpoře.

Sdíleným využíváním je rozuměno využívání prostředků vyčleněných a daných k dispozici jednotlivými státy pro NATO, bezplatně nebo za úhradu stanovenou v předem uzavřené dohodě mezi poskytovatelem a NATO. Prostředky lze provozovat buď jednotlivě, nebo společně. Tyto prostředky mohou být řízeny příslušnými orgány vojenské

dopravy NATO určených velitelství, dále vedoucím státem v logistice nebo státem se specializovanou úlohou v logistice. [4]

V rámci **DM 5** byla definována potřeba zvýšit schopnosti kombinací uzavřených dohod typu dlouhodobého pronájmu (full-time charter), [5] národních nebo mnohonárodních dohod ve formě tzv. zajištěného přístupu (assured access contract) [6] nebo národních inaktivních dohod (dormant contracts). Diskutována byla i varianta podpory projektů vzniklých v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP – Public and Private Partnership).

Členské státy v rámci naplňování DM 2 akceptovaly německo-francouzskou iniciativu zřídit **Evropskou skupinu pro vzdušnou dopravu** (EAG – European Air Group). Toto sdružení provedlo v průběhu roku 2000 rozbor vzdušných přepravních kapacit. Výsledky byly uveřejněny ve studii European Airlift Study. Sdružení stanovilo variantní řešení a možnost zřídit evropskou koordinační skupinu pro vzdušnou přepravu (EACC – European Air Transport Coordination Cell). Dislokační místo EACC bylo vybráno na nizozemské královské letecké základně v Eindhovenu. Koordinační skupina dosáhla operačních schopností v červnu 2002. Česká republika se zapojením v počáteční fázi na činnosti této skupiny aktivně podílela vzhledem k možnému získání leteckých přepravních prostředků v rámci deblokace ruského dluhu.

Vzhledem k zvyšujícímu se počtu operačních úkolů a vojenských cvičení byla evokována potřeba rozšířit stávající skupinu na středisko (EAC – European Air Centre). Tato mnohonárodní vojenská organizace byla zřízena dne 1. června 2004. Primárním úkolem EAC bylo zabezpečit efektivní využití vzdušných přepravních kapacit a letounů, které jsou určeny k doplňování paliva za letu. Zakládajícími členskými státy EAC byly Belgie, Francie, Německo, Itálie, Nizozemí, Španělsko, Velká Británie, později přistoupilo Norsko a Dánsko.

1.2 Systematický přístup NATO v oblasti zabezpečení námořní dopravy

V rámci naplňování DM 2 zástupci z devíti států souhlasili v květnu 2002 vytvořit mnohonárodní skupinu pro námořní přepravu (MSG – Multinational Sealift Group). Mezi tyto státy patřila Belgie, Dánsko, Francie, Maďarsko, Lucembursko, Nizozemí, Norsko, Polsko a Velká Británie.

Na základě rozhodnutí MSG a uzavřeného MoU mezi státy byla v září 2002 zřízena koordinační buňka pro námořní přepravu (SCC – Strategic Coordination Cell). Nizozemí, pro daný případ v úloze hostitelského státu, nabídlo dislokační místo včetně vybavení na letecké základně v Eindhovenu, kde již působil EACC.

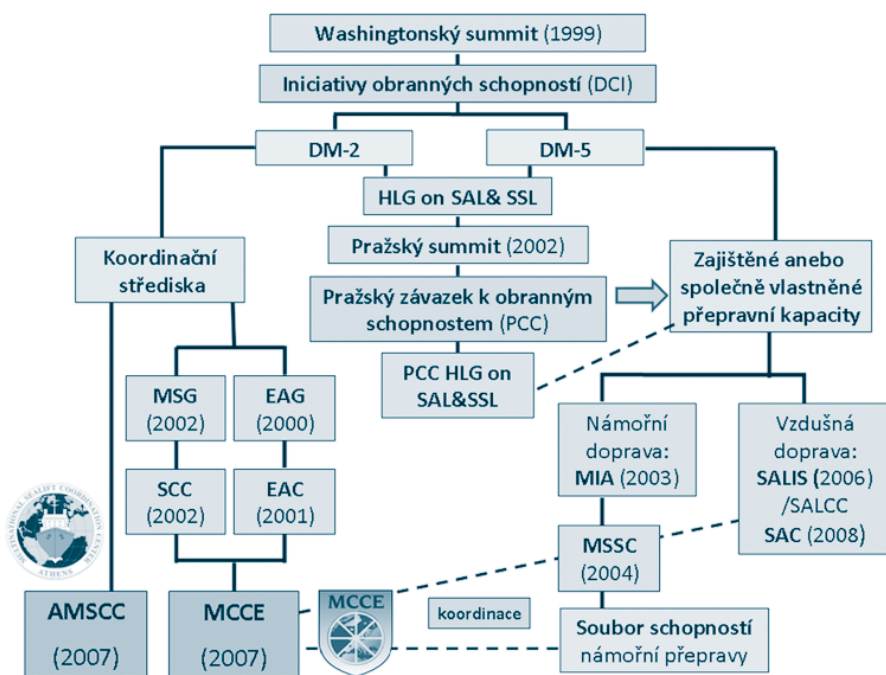
V rámci organizačních změn v roce 2003 bylo SCC rozšířeno na středisko (Sealift Coordination Centre). Cílem SCC bylo koordinovat efektivní využívání přepravních kapacit mezi účastnickými státy, případně nabídnout volné kapacity jiným ozbrojeným silám členských států NATO, EU nebo jiným organizacím. Středisko zabezpečovalo dispečink (vytěžování) lodí včetně souvisejících činností. Pozdějším účastníkem MSG [7] se stalo v roce 2003 Turecko. V roce 2003 a 2004 bylo ušetřeno každý rok přes 5,3 milionu euro. [8] Bylo prokázáno, že jediná úspěšná koordinace námořní přepravy může pokrýt potřeby ročního rozpočtu střediska.

Zástupce AČR se zúčastnil úvodního jednání ke vzniku SCC v září 2001 v nizozemském Den Helderu. Záštitu nad jednáním převzaly Norsko a Nizozemí. V rámci jednání se diskutovalo o místě a úloze střediska v rámci NATO. Bylo předloženo k posouzení

pět variant ke statutu a odpovědnosti organizace. Úsilí vyústilo ve vytvoření dotazníku, který byl začátkem listopadu 2002 rozeslán účastnickým státům.

Česká strana vyjádřila kladné stanovisko ke vzniku SCC. Dohoda byla podepsána ministrem obrany ČR na pražském summitu NATO v listopadu 2002. Později byla verifikována budoucí potřeba strategické námořní přepravy pro ČR s negativním výsledkem. Na základě toho byl v dubnu 2003 ČR změněn statut člena na statut pozorovatele.

Dne 1. července 2007 bylo z důvodu jednotné koordinace strategických námořních a vzdušných přeprav zřízeno **Evropské koordinační středisko pro pohyb (MCCE – Movement Coordination Centre Europe)**, přičemž došlo ke spojení EAC a SCC. Primární odpovědností MCCE je navrhování způsobů, jakými státy mohou společně využívat (sdílet) námořní, pozemní a vzdušné přepravy pro konkrétní úkol nebo v rámci operací pod vedením NATO a EU. Cílem je dosáhnout větší efektivity ve využívání národních nebo jiných (komerčních) zdrojů a eliminovat soupeření o dostupné přepravní kapacity.



Zdroj: Vlastní zpracování

Obr.: Schéma systematického přístupu NATO při plnění DM 2 a DM 5

1.3 Systematický přístup EU v oblasti zabezpečení vzdušné a námořní dopravy

Výsledkem schůzky Evropské rady v Helsinkách v prosinci roku 1999 bylo rozhodnutí vytvořit do roku 2003 evropské síly rychlé reakce, včetně zabezpečení jejich rozvinutí na strategickou vzdálenost.

V listopadu 2000 členské státy EU v rámci konference věnované závazkům v oblasti kapacit přijaly dokument **Helsinki Force Catalogue & EU Capability Action Plan**

(= ECAP – European Capabilities Action Plan – Akční plán na zlepšení vojenských schopností) a mají zajistit schopnost plnit všechny tzv. petersberské mise stanovené amsterdamskou smlouvou.

Následovalo vytvoření patnácti příslušných projektových skupin v rámci ECAP. Činnost skupin je zaměřena na dosažení stanovených vojenských schopností EU, které jsou obdobně deklarovány pro NATO (vychází z PCC).

K řešení nedostatků v strategických námořních přepravách (SSL) byla ustanovena projektová skupina ECAP pod vedením Řecka. K řešení nedostatků v strategických vzdušných přepravách (SAL) byla ustanovena projektová skupina ECAP pod vedením Německa.

1.4 Iniciativy a projekty pro vzdušnou a námořní dopravu

Vzdušná doprava

V 90. letech byl koncipován projekt **Airbus A400M**, který měl vyřešit náhradu za stávající letadlový park sedmi států (Belgie, Francie, Německo, Lucembursko, Španělsko, Turecko a Velká Británie) tvořený taktickými transportními letouny typu C-130 Hercules a C-160 Transall. Měníci se polické, technické, posléze i finanční důvody způsobily čtyřleté zpoždění projektu. Původní termín zavedení prvního letounu byl stanoven na 2009, uspokojení všech (180) objednávek mělo probíhat do roku 2018. Společnost Airbus Military dokončila vývoj letounu a je koncem roku 2010 připravena zahájit sériovou výrobu. [9] V této souvislosti vybrané státy budou nuceny zvažovat překlenovací varianty z důvodu potřebné obnovy svých letadlových parků transportního letectva.

Z důvodu zpoždění projektu A400M založilo patnáct členských států, počátkem roku 2003, konsorcium pod názvem **SALIS (Strategic Airlift Interim Solution)**. Výsledkem tohoto mezinárodního úsilí bylo zajištění dočasné schopnosti vzdušné přepravy nadrozměrných nákladů a překlenutí nedostatku strategických přepravních kapacit do doby zavedení letounu Airbus A400M. Projekt SALIS poskytuje tzv. zajištěný přístup k velkokapacitním transportním letounům typu An-124-100, které jsou ve vlastnictví privátních leteckých provozovatelů. Na základě výsledků výběrového řízení byla vybrána nově vytvořená firma Ruslan SALIS GmbH se sídlem v Lipsku. Smlouva byla ratifikována všemi členskými státy SALIS a vstoupila v platnost dnem 1. ledna 2006 a je postupně prodlužována.

Česká republika má v letošním roce v rámci projektu SALIS předplaceno z hlavního letového úsilí 60 letových hodin a z vedlejšího letového úsilí 83,7 letových hodin. Objednávání letů probíhá prostřednictvím *koordinační skupiny pro strategické přepravy* (SALCC – Strategic Air Lift Coordination Cell), která je případným arbitrem při konfliktu požadavků. Projekt SALIS se využívá především ve prospěch zásobování jednotek působících v sestavě ISAF.

Další iniciativou deseti členských států NATO [10] a dvou států zahrnutých do programu Partnerství pro mír je projekt k získání schopnosti strategické vzdušné přepravy **SAC (Strategic Airlift Capability)**. Projekt spočívá v mnohonárodním pořízení, provozování a logistické podpoře tří letounů C-17 (1× C-17A na úvěr od USAF a 2× C-17ER). Na základě každoročních příspěvků účastnické státy mají vyjednány určitý počet letových hodin. Letouny jsou dislokovány na letecké základně Pápa, na severozápadě Maďarska.

Mnohonárodní vojenská letecká jednotka, která provádí operační lety v rámci operace ISAF v Afghánistánu a KFOR v Kosovu, je označena jako *letka pro přepravu těžkých nákladů* (heavy airlift wing). Vojenské letouny létají se znaky NATO. Zavedení letounů vzhledem k zpoždění projektu bylo v pořadí koncem července, září a října 2009. V případě souhlasu účastnických států je možné projekt rozšířit o další státy. Česká republika z iniciativy vystoupila pro narůstající ekonomickou náročnost projektu.

Námořní doprava

V rámci naplňování DM 5 byla dne 1. prosince 2003 na setkání ministrů obrany z devíti států, Kanady, Německa, Dánska, Maďarska, Nizozemí, Norska, Velká Británie, Slovinska a Litvy, [11] podepsána mnohonárodní zaváděcí dohoda **MIA (Multinational Implementation Arrangement)**. V lednu 2004 byl z národních zástupců dohody MIA ustanoven *mnohonárodní řídicí výbor pro námořní přepravu* (MSSC – Multinational Sealift Steering Committee). Tento výbor evokoval tvorbu souboru schopností námořní přepravy (sealift capability package). Vedoucím státem iniciativy se stalo Norsko.

Proces začal podepsáním „dopisu o záměru“ a byl rozdělen do tří fází. První fáze spočívala ve zpracování žádosti o poskytnutí nabídky. Norsko následně požádalo Agenturu NATO pro údržbu a zásobování (NAMS) o předání námořním společností. Hodnotící kritéria posuzovala kontrolní skupina pro uzavírání smluv v podřízenosti PCC HLG SAL& SSL. Určujícím kritériem výběru byla vedle ceny účelnost a časová dostupnost a použitelnost lodí, kvalita poskytovaných služeb, registrace lodí v členských státech. V současné době soubor schopností námořní přepravy (SCP 2010) zahrnuje [12]:

- Dvě střední lodě s přímým nájezdem a výjezdem (dále jen „lodě typu Ro/Ro“) zabezpečené mnohonárodní dohodou o zajištěném přístupu. Smluvního vztahu se účastní Kanada, Maďarsko, Nizozemí, Norsko a Slovinsko [13] a jednu loď typu Ro/Ro zabezpečená Norskem národní dohodou o zajištěném přístupu,
- Tři střední lodě typu Ro/Ro z dánského projektu ARK, které jsou zabezpečené na bázi dlouhodobého pronájmu. V listopadu 2006 do projektu vstoupilo Německo. [14]
- Čtyři střední lodě typu Ro/Ro z národního projektu PPP předurčené zejména pro společné síly rychlé reakce Velké Británie. Jedná se o speciálně stavěné lodě pro vojenské přepravy, které jsou ve vlastnictví soukromé lodní společnosti. Jejich stavba byla podporována ze státního rozpočtu. Z tohoto důvodu má společnost závazek udržovat lodě pro potřeby Ministerstva obrany a v případě potřeby je vyčleňovat. Smlouva je uzavřena po dobu pětadvaceti let. [15]
- Jednu střední Ro/Ro loď zabezpečená na vyžádání v souladu s inaktivní smlouvou mezi norskou vládou a příslušným provozovatelem.

Činnosti spojené s koordinací souboru schopností námořní přepravy (lodí) provádí MCCE.

V rámci projektové skupiny ECAP k řešení strategických námořních přeprav bylo pod vedením Řeka navrženo a zřízeno Athénské mnohonárodní koordinační středisko pro námořní přepravu (AMSCC – Athens Multinational Sealift Coordination Centre).

Zabezpečení vzdušné a námořní dopravy v podmínkách České republiky

K zabezpečení rozvoje požadovaných schopností v oblasti vzdušné a námořní dopravy byla určena sekce logistiky Ministerstva obrany (SLog MO). Zastupováním zájmů ČR

v rámci zasedání příslušných (projektových) skupin, jichž je ČR členem a prosazování obranné a bezpečnostní politiky ČR v NATO, EU a jiných mezinárodních bezpečnostních organizacích a ve vztahu k jednotlivým zemím je pověřena sekce obranné politiky a strategie Ministerstva obrany (SOPS MO).

Armáda České republiky má v současné době přístup ke strategickým přepravním kapacitám zajištěn následujícím způsobem:

- ujednáním mezi MO ČR a MO Belgieckého království o podpoře letecké přepravy letouny typu C-130 Hercules s platností od roku 2001,
- projektem SALIS s platností od roku 2006,
- dohodou mezi MO ČR a MO Ukrajiny [16] o strategické letecké přepravě s platností od roku 2009,
- dohodou o poskytování vojenské výpomoci mezi MO ČR a MO USA, respektive o využití přepravních kapacit amerických vzdušných sil s platností od listopadu roku 1996 – založeno na bázi spolupráce a konkrétních nabídek,
- využitím dopravních letounů v právu hospodaření MO – příležitostné využití k diplomatickým či jiným letům a dlčí přepravě kusových zásilek,
- Memorandem o porozumění mezi Ministerstvem národní obrany Řecka a MO ČR týkající se spolupráce s AMSCC s platností od roku 2007.

Pro uskutečnění zásobovacích přeprav do operace ISAF využívá AČR především vzdušné dopravy. Procentuálně nejvyšší zastoupení mají přepravy uskutečňované přes koncepci **NATO ISAF Air Bridge** (NIA). Systém přepravy nákladu pomocí NIA je založen na pravidelných zásobovacích letech prováděných v zavedených leteckých koridorech. [17]

Dne 10. listopadu 2008 v Bruselu Česká republika společně se Slovenskem, Německem, Belgií, Španělskem, Francií, Řeckem, Itálií, Lucemburskem, Nizozemskem, Portugalskem a Rumunskem deklarovala „prohlášením o úmyslu“ vytvořit od roku 2014 evropskou transportní letku (EATF) k vojenským účelům. Předpokládá se, že tímto bude zpřístupněno společné využívání letounů typu airbus A400M nebo C-130 Hercules státům, které je v právu hospodaření nemají.

Dne 13. září 2010 bylo podepsáno ministry obrany ČR a Brazílie Prohlášení o úmyslu ke spolupráci v rámci programu taktického víceúčelového transportního letounu typu Embraer KC-390 a deklarována účast na vývoji a výrobě vybraných komponent letounu. [18]

2. Diskuzní část

2.1 Interní analýza MCCE

Evropské koordinační středisko pro pohyb je stále operační mnohonárodní centrum založené v souladu s technickým ujednáním (MCCE TA), které stanovuje rámec pro finanční a správní úkony nezbytné k provozu MCCE. K zakládajícím státům MCCE patřila Belgie, Dánsko, Francie, Itálie, Kanada, Lotyšsko, Maďarsko, Německo, Nizozemí, Norsko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Turecko a Velká Británie. Lucembursko, Estonsko a Finsko se připojily na konci roku 2007. Rumunsko, Spojené státy Americké a Polsko se připojily v roce 2008, Portugalsko a Rakousko v lednu 2010. Česká

republika je členem MCCE od 1. září 2010. Současný počet účastnických států je 24. Žádost o přistoupení podaly Chorvatsko a Litva. Zájem o účast rovněž projevíly Nový Zéland, Bulharsko a Ukrajina.

Nejvyšším řídicím orgánem MCCE s rozhodovací pravomocí je řídicí výbor (MCCE SB), který zasedá pravidelně jednou ročně nebo na vyžádání. Sestává ze zástupců všech členských států. Každý člen má jeden hlas a rozhodnutí musí být přijímána jednomyslně. Předseda MCCE SB je určován na jeden rok. Výkon rozhodnutí MCCE SB zabezpečuje pracovní výbor (MCCE WB). Tento sestává ze zástupců všech členských států, kteří si mohou v případě potřeby účastnit jednání s dalšími odborníky. Pracovní setkání MCCE WB jsou organizována jednou za šest měsíců. Ředitele MCCE jmenuje MCCE SB. [19]

Organizační struktura je tvořena třiceti tabulkovými místy. Tyto rotační pozice jsou obsazeny národními vojenskými a civilními zástupci z většiny členských států. Základní struktura se člení na dvě části – operační (plánovací, oddělení vzdušné přepravy, oddělení pozemních přeprav, oddělení námořní přepravy a oddělení řešící doplňování paliva ve vzduchu) a podpůrnou (administrativa, rozpočet a zabezpečení komunikačně informačními systémy).

MCCE pracuje s ročním rozpočtem, který je tvořen:

- národními příspěvky – platí, že pro účely výpočtu jednotlivých národních příspěvků do rozpočtu MCCE jsou si účastníci rovni a každý přispívá shodným dílem,
- příjmy od přidružených organizací umístěných v areálu letecké základny, kde MCCE je dislokováno,
- příjmy od třetích stran – pokud služby MCCE využívá třetí strana, je povinná uhradit stanovenou částku.

Návrh rozpočtu na následující rok je spolu s finančním plánem pro další čtyři roky každoročně posuzován na podzimním zasedání MCCE WB a předán MCCE SB ke schválení. Personální náklady pracovníků vyčleněných k výkonu funkcí při MCCE (plat, odměny, příspěvky, náhrady apod.) hradí vysílající státy. Náklady na pracovní cesty související s činností MCCE jsou hrazeny z rozpočtu MCCE. Hospodaření MCCE podléhá externímu finančnímu auditu. Revizní zpráva o auditu je k dispozici všem členským státům MCCE. [19]

Členský stát může odstoupit od smlouvy s MCCE tím, že alespoň šest měsíců předem písemně upozorní na tuto skutečnost ostatní členské země. Odstupující účastník musí vyřešit organizační a finanční otázky ještě před uplynutím jeho členství v organizaci.

MCCE soustřeďuje a využívá dobrovolně poskytnuté informace o přepravních kapacitách a aktivitách členských států. Přebírá a zabezpečuje přepravní požadavky způsobem organizované výtěže plánovaných přeprav. Příkladem může být nabídka příslušné přepravní kapacity jinému státu a uskutečnit tak prodloužený koloběh. Cena za tuto službu se stanovuje vždy menší, než je nejnižší tržní cena v danou dobu. V působnosti střediska je i koordinace činností spojených s realizací konceptu ATARES. [20]

Členské státy mohou dále získávat informace prostřednictvím dávkových souborů vytvořených v programové aplikaci EVE. MCCE provozuje vlastní webové stránky s registrovaným přístupem.

Středisko má oficiální statut pozorovatele v příslušných panelech, skupinách a výbořech, v případě, že jsou vedena k oblasti pohybu dopravy NATO. Společně s MCCE je

na letecké základně v Eindhovenu dislokováno SALCC a operační část spojeneckého Střediska pro řízení přesunů (AMCC – Allied Movement Coordination Centre) Vrchního velitelství ozbrojených sil NATO v Evropě (SHAPE), které má v působnosti koordinaci přeprav pro ISAF.

Hlavní výhodou členství v MCCE je možnost využívat vysoce erudovaného personálu, který na základě denní praxe zná technické možnosti k zabezpečení národních přepravních požadavků a podmínky dopravního trhu. K tomuto účelu udržuje databázi vhodných provozovatelů (operátorů) využívaných druhů dopravy.

Dalším kladem je poskytování koordinační podpory pro všechny druhy operací pod vedením EU a NATO. V případě souběhu značného počtu požadavků je MCCE schopné zajistit optimalizované využití a vytížení dostupných přepravních kapacit. V neposlední řadě je pozitivem možnost získat množstevní slevy při sjednávání smluvních podmínek se smluvními dopravci.

Podle konceptu ATARES se letové hodiny využívají na základě reciprocity, výjimku tvoří komerční lety. V případě ČR lze nabídnutím kapacit dopravního letounu typu Airbus A319 CJ a transportních letounů typu CASA C-295 M lze získat kapacitu (letové hodiny) letounu, který není v právu hospodaření MO ČR a pro určitý charakter přepravy by byl vhodnější, například letouny typu C-17, C-130 nebo Il-76.

Z dosavadního rozboru činnosti MCCE je prokazatelné, že došlo k významným úsporám. Například v roce 2004 bylo ušetřeno 3,5 milionu eur. Jedna nebo dvě úspěšně zkoordinované přepravy mohou přinést úsporu v rozsahu ročního rozpočtu střediska, tj. cca 120 000 eur.

Tab.: Koordinace využití přepravních kapacit v podmínkách MCCE

	vzdušné přepravy			pozemní přepravy			námořní přepravy		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
požadavky	373	477	475	11	27	33	72	69	73
zabezpečeno	156	218	277	8	14	23	37	38	37
% úspěšnost	42	46	58	73	52	70	51	55	51

Zdroj: [21], upraveno

Vyčíslené procento úspěšnosti je ve vojenských podmínkách považováno vzhledem na specifika zásobování jednotek za vcelku vysoké. Většina požadavků je spojena se zásobováním jednotek v misi ISAF, kde prvotním a nejdůležitějším ukazatelem je co nejrychlejší dodání do místa potřeby.

V blízké budoucnosti by MCCE mělo plnit významnou úlohu koordinátora v přepravách po železnici, a to zejména při zásobování úkolového uskupení v sestavě ISAF.

2.2 Interní analýza AMSCC

Úlohou AMSCC je zajistit přístup a efektivní výběr námořních obchodních plavidel různé tonáže a vybavení za cenu pronájmu, a to prostřednictvím výběrových řízení. Uspokojení požadavků ozbrojených sil je deklarováno do tří pracovních dnů. Nabídka se aktualizuje na základě nepřetržitého monitoringu trhu s námořní dopravou a uzpůsobuje se konkrétním potřebám vysílaných ozbrojených sil. Námořní flotila sestává z řeckých, kyperských, maltských, italských, španělských a portugalských lodí.

K nabízeným lodním kapacitám patří obchodní lodě členěné do kategorií podle velikosti a účelu (jejich počet je 187).

Účast v této aktivitě nepředstavuje žádné finanční vícenáklady, protože provozní náklady spojené s činností AMSCC jsou hrazeny z řeckého rozpočtu.

Iniciativa je určena primárně ve prospěch operací pod vedením EU. K tomuto účelu AMSCC spolupracuje s vojenským štábem EU (EUMS), respektive oddělením pro plánování přesunů (EUMPC) a oddělením pro koordinaci přesunů v rámci operačního velitelství (EUMCC).

K účastnickým státům patří Řecko (rok vstupu 2004), Itálie (2005), Česká republika, Slovinsko (oba 2007), Polsko, Rumunsko, Kypr, Slovensko (všichni 2008) a Maďarsko (2009). Zájem o přistoupení projevil Chorvatsko a Portugalsko. Jedním z cílů AMSCC je deklarace rozvoje přístupu k vybraným lodím, které budou uzpůsobeny potřebám ozbrojeným silám. Od poloviny ledna 2009 AMSCC zajišťuje a koordinuje námořní, vzdušné i vnitrostátní povrchové přepravy.

Organizačně AMSCC sestává z oddělení pro plánování a koordinace přeprav, operační sekce včetně dispečinku a sekce podpory.

V podmínkách rezortu obrany bylo mezi MO ČR a Ministerstvem národní obrany Řecka uzavřeno v Bruselu dne 24. dubna 2007 MoU ve věci spolupráce s AMSCC Athény a související technické dohody. Oba dokumenty byly připraveny na základě dvoustranných jednání. Ministerstvo obrany ČR bylo zastoupeno (tehdejší) sekcí podpory MO a SOPS MO. Zabezpečování potřebné přepravní kapacity bude prováděno na základě požadavku české strany předaného prostřednictvím odboru vojenské dopravy (OVD) velitelství sil podpory kontaktnímu místu AMSCC. Příslušníci AMSCC zabezpečí na základě výběrového řízení (otevřeného nebo omezeného v případě nebezpečí z prodlení) výběr rejdáře, se kterým akviziční pracoviště AČR uzavře smlouvu (charter party) a po ukončení přepravy provede platbu. AMSCC přepravu monitoruje a poskytuje informace OVD. Na základě MOU je v budoucnosti možné vyslat zástupce ČR do AMSCC.

AMSCC disponuje databází prověřených leteckých společností. Další databáze je zaměřena na dopravní společnosti zapojených do aktivit v operacích EU (Afrika). Dvoustranná spolupráce s DHL a Viking Airlines je v současné době ve stavu shody. Spolupráce bude zaměřena na sdílení plánu letů společností s dvoutýdenním předstihem k možnému využití volné kapacity. AMSCC chce využít jejich portfolio k přepravám kusových zásilek, v případě DHL také ucelených zásilek.

Závěr

Členské státy NATO a EU přizpůsobují koncepci dopravního zabezpečení ozbrojených sil a optimalizují způsoby v oblasti nedostatku kapacit pro strategickou přepravu. Řešení spočívá v kooperativním a sdíleném využití dopravních prostředků, zajištění spolehlivých dopravních služeb a ve využívání dostupných komplementárních možností v souladu s operativními možnostmi a provozními požadavky.

Česká republika podporuje zásadu specializace – soustředění se na omezený počet oblastí. Zachování, respektive zvýšení, bojeschopnosti jednotek AČR působících mimo území ČR (především v ISAF) je jedním ze základních úkolů AČR. Požadavky na rozvinutí, a zejména na zásobovací přepravy jsou v porovnání s jinými ozbrojenými silami

relativně menší. Z tohoto pohledu není efektivní podílet se na trvalém pronájmu strategických přepravních kapacit, zejména v námořní dopravě. Na druhou stranu je jistý předpoklad, že rozvinutí deklarovaných ozbrojených sil do prostorů budoucích operací bude vždy vyžadovat strategickou vzdušnou a námořní přepravu.

Účast ČR v evropských dopravních organizacích je reálnou možností, jak toho s vynaložením dílčích finančních nákladů efektivně dosáhnout.

Aktivní účast v MCCE při společném řešení spojeneckého přístupu by byla náležitým vodítkem nejenom pro vlastní potřeby. Může přinášet užitek v podobě synergické informační hodnoty ve vztahu k ostatním organizacím, které jsou soustředěné v místě dislokace nebo procesně navázané na předmětná dopravní střediska.

AMSCC má v oblasti zabezpečení strategické námořní přepravy enormní potenciál. Společně se svými strategickými partnery Kyprem a Maltou ovládají více než polovinu světové obchodní tonáže. Rozvoj spolupráce by mohl přinést výrazná pozitiva pro AČR v oblasti zabezpečeného přístupu k prostředkům strategické přepravy za přijatelné ceny. Vzhledem k rozsahu schopností, kontaktům a vlivu AMSCC na námořním trhu je možné dosáhnout lepší nabídky, což do budoucna může ušetřit finanční prostředky.

Poznámky k textu a použitá literatura:

- [1] Do výtu letounů zavedených v členských státech EU, které jsou uzpůsobené ke strategické přepravě vojenského materiálu, patří pět letounů typu Boeing C-17 ER Globemaster III (Velká Británie), 78 letounů typu C-130 Lockheed Hercules (Belgie, Dánsko, Francie, Řecko, Nizozemí, Norsko, Rumunsko, Portugalsko, Polsko) a 84 letounů typu C-160 Transall (Německo), in: GROS-VERHEYDE, N. Airbus A400M programme. *Europolitics*, N° 3722, 26 March 2009, p. 25. Velká Británie si čtyři letouny C-17 původně pronajímala od roku 2000 po dobu sedmi let za každoroční cenu 100 milionů liber, in: C-17 Globemaster III. *Absolut Astronomy* [online]. 2010 [cit. 2010-09-10], <http://www.absoluteastronomy.com/topics/C-17_Globemaster_III#encyclopedia>.
- [2] Defence Capabilities Initiative (DCI), December 1999, Overview [online]. *NATO Fact Sheets*, 2006. [cit. 2010-08-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.nato.int/docu/comm/1999/9912-hq/fs-dci99.htm>>. Downloaded 11.07.2006>.
- [3] Jednotlivé členské státy se zavázaly zlepšit své schopnosti v oblasti strategické vzdušné a námořní přepravy, zejména pro síly rychlé reakce (NRF). K tomuto byla ustanovena skupina na nejvyšší úrovni pro strategickou vzdušnou a námořní přepravu (PCC HLG SAL& SSL – Prague Capability Commitments High Level Group on Strategic Air and Sealift).
- [4] *AJP 4. 4(A). Allied Joint Movement and Transportation Doctrine*. 2. vyd. Bi-SC MT Forum: NATO Standardisation Agency, 2005. s. 35-36.
- [5] Odpovídá smlouvě o nájmu dopravního prostředku. Může mít také charakter smlouvy o provozu dopravního prostředku, pokud se dopravce zavazuje po sjednanou dobu (například několik let) přepravovat za sjednanou odměnu náklad podle dispozic příkazce.
- [6] Zaručený přístup představuje v praxi smlouvu uzavřenou na základě výběrového řízení s některým z dopravců (provozovatelů) nebo zprostředkovatelů, který do určité doby od vyhlášení požadavku zajistí přistavení požadovaného počtu dopravních prostředků.
- [7] Po třech letech od svého založení byla MSG přejmenována na MSG SB (Multinational Steering Group Steering Board).
- [8] ABEN, Bert. *Sealift Coordination Centre Introduction* [51st Surface M&T Panel]. Antwerp, 7 September 2004.
- [9] KAMMEL, Benedikt, NOEL, Andrew. Airbus to Start A400M Army Plane Serial Production From Yearend. *Bloomberg Businessweek* [online]. Vystaveno 15. 3. 2010 [cit. 2010-09-16]. Dostupné z WWW: <<http://www.businessweek.com/news/2010-03-15/airbus-to-start-a400m-army-plane-serial-production-from-yearend.html>>.
- [10] Na projektu se podílí Bulharsko, Estonsko, Maďarsko, Litva, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Rumunsko, Slovinsko a Spojené státy americké a dva státy z programu Partnerství pro mír – Finsko a Švédsko.
- [11] Účast v MSSC a možnost připojit se k MIA zůstává nadále otevřená.

- [12] Celkově soubor schopností námořní přepravy je tvořen jedenácti loděmi, které představují v součtu tzv. 28 900 liniových metrů. In *Movement Coordination Centre Europe – Coordinating the Shared Use of Multinational Strategic Lift* [General Brief]. Eindhoven: Royal Netherlands Air Force Base, 10. August 2010.
- [13] BILLEKENS, Hennie. *Multinational Implementation Arrangement concerning Strategic Sealift Commitments*. Update by the Chairmanship of the Multinational Sealift Steering Committee [MSSC meeting]. Tallinn, 2 April 2009.
- [14] The ARK Project. *Navy Danish Admiral Fleet* [online]. 2010. [cit. 2010-09-12]. Dostupné z WWW: <<http://forsvaret.dk/SOK/eng/The+ARK+Project/>>.
- [15] ANDERSEN, Morten Bérard. *Strategic Sealift in Europe and the future of the RO-RO market*. [MSc in Maritime Economics and Logistics]. Rotterdam: Erasmus University Rotterdam, 30. 09. 2006. s. 24-25.
- [16] Jedná se zejména o využití letounů typu IL-76 MD ukrajinských ozbrojených sil.
- [17] V koncepci NIA se využívá několik leteckých koridorů – přepravních mostů, a to německý, belgický a americký. V rámci americké části NIA se do operace ISAF létá z americké základny Ramstein dislokované v Německu, odletovým letištěm v rámci belgického mostu je Brusel. Německý most umožňuje uskutečnit zásobovací přepravy z letišť Geilenkirchen, Kolín, Cologne, Trollehagen.
- [18] HOYLE, Craig. Czech Republic outlines need for two KC-390s. *Flightglobal – serious about aviation*. [online]. Vystaveno 14. 09. 2010 [cit. 2010-09-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.flightglobal.com/articles/2010/09/14/347288/czech-republic-outlines-need-for-two-kc-390s.html>>.
- [19] KARAFFA, Vladimír, HRADECKÝ, Luděk et al. *Strategická přeprava ozbrojených sil ČR a možnosti jejího dalšího rozvoje* [Závěry z experimentálního cvičení konaného ve dnech 30. 9. – 2. 10. 2009]. Praha: SOPS MO, oddělení podpory strategického rozhodování. 27. listopadu 2009. s. 13-15.
- [20] **Koncept ATARES** (Air Transport and Air to air Refuelling and other Exchange of Services) je založen na vkladu národních letových hodin. Provedené přepravy jsou bezhotovostně vyrovnány mezi poskytovatelem a žadatelem, kde měrnou jednotkou je letová hodina letounu C-130 (v průměru jeden ATARES je 7000 euro). Do konceptu je zahrnuto čtrnáct účastnických států MCCE. Celkový počet letových hodin od roku 2001 do roku února 2010 činí 19347. V rámci MCCE je definována doplňková kalkulační jednotka – tzv. plošná ekvivalentní jednotka (SEU), která odpovídá nákladům silničního dopravce přepravujícího jeden kontejner ISO 1C na vzdálenost 100km. Podle druhu dopravy a charakteru přepravy se rovná 38 m³, 6,06 liniovým metrům, deseti tunám nebo šestnácti osobám.
- [21] *Movement Coordination Centre Europe – Coordinating the Shared Use of Multinational Strategic Lift* [General Brief]. Eindhoven: Royal Netherlands Air Force Base, 10. August 2010.

Některé zkratky použité v článku:

AMSCC	Athens Multinational Sealift Coordination Centre	Athénské mnohonárodní koordinační středisko pro námořní přepravu
DM	Deployability and Mobility	schopnosti rychlého rozvinutí a pohyblivosti
HLG	High Level Group on Strategic Air	Skupina na nejvyšší úrovni pro strategickou
SAL& SSL	and Sealift	vzdušnou a námořní přepravu
MCCE	Movement Coordination Centre Europe	Evropské koordinační středisko pro pohyb (vzniklo spojením EAC a SCC v r. 2007)
MIA	Multinational Implementation Arrangement	mnohonárodní zaváděcí dohoda
MSSC	Multinational Sealift Steering Committee	mnohonárodní řídicí výbor pro námořní přepravu
NIA	NATO ISAF Airbridge	letecký most NATO-ISAF
PCC	Prague Capability Commitment	„pražský závazek“ posílení vojenských schopností (poskytování vojenských kapacit), přijatý na pražském summitu v r. 2002
HLG	High Level Group on Strategic Air	skupina na nejvyšší úrovni pro strategickou
SAL& SSL	and Sealift	vzdušnou a námořní přepravu
SAC	Strategic Airlift Capability	schopnost strategické vzdušné přepravy
SAL	Strategic Air Lift	strategická letecká doprava
SALIS	Strategic Airlift Interim Solution	prozatímní strategická vzdušná přeprava